

335.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento).....	5
Missioni valevoli nella seduta del 29 luglio 2024.....	3	Progetti di atti dell'Unione europea (Annuncio).....	6
Progetti di legge (Assegnazione a Commissione in sede referente).....	3	Garante per la protezione dei dati personali (Trasmissione di un documento)	7
Modifica dell'assegnazione di proposta di legge a Commissioni in sede referente.....	3	Atti di controllo e di indirizzo.....	7
Assegnazione del programma di lavoro della Commissione europea e della relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea.....	4	Disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport (A.C. 1937-A)	8
Corte dei conti (Trasmissione di documenti).	4		
Documenti ministeriali (Trasmissione)	5	Ordini del giorno	8

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI**Missioni valevoli
nella seduta del 29 luglio 2024.**

Albano, Ascani, Bagnai, Barbagallo, Barrelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Berrueto, Bignami, Bitonci, Braga, Brambilla, Caiata, Cappellacci, Carfagna, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Cesa, Cirielli, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, Della Vedova, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Faraone, Ferro, Fitto, Foti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Leo, Letta, Lollobrigida, Lupi, Magi, Maschio, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Osnato, Nazario Pagano, Prisco, Rampelli, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Romano, Rotelli, Scerra, Semenzato, Francesco Silvestri, Siracusano, Sportiello, Stefani, Tajani, Trancassini, Tremonti, Varchi, Vinci, Zanella, Zaratti, Zoffili, Zucconi.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albano, Ascani, Bagnai, Barbagallo, Barrelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Berrueto, Bignami, Bitonci, Braga, Brambilla, Caiata, Cappellacci, Carfagna, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Cesa, Cirielli, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, Della Vedova, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Faraone, Ferro, Fitto, Foti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Leo, Letta, Lollobrigida, Lupi, Magi, Maschio, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Osnato, Nazario Pagano, Prisco, Rampelli,

Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Romano, Rotelli, Scerra, Semenzato, Francesco Silvestri, Siracusano, Sportiello, Stefani, Tajani, Trancassini, Tremonti, Varchi, Vinci, Zanella, Zaratti, Zoffili, Zucconi.

**Assegnazione di un progetto di legge
a Commissione in sede referente.**

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, il seguente progetto di legge è assegnato, in sede referente, alla sottoindicata Commissione permanente:

II Commissione (Giustizia):

PITTALIS ed altri: « Istituzione della Giornata nazionale in memoria delle vittime di errori giudiziari » (1694) *Parere delle Commissioni I, V e VII.*

**Modifica dell'assegnazione di proposta di
legge a Commissioni in sede referente.**

La seguente proposta di legge — già assegnata alla I Commissione (Affari costituzionali) — è assegnata, in sede referente, alle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e II (Giustizia), che ne hanno fatto richiesta al fine di procedere all'abbinamento, ai sensi dell'articolo 77 del Regolamento, con la proposta di legge n. 1621:

CANDIANI ed altri: « Modifiche all'articolo 3 della legge 14 gennaio 1994, n. 20, e altre disposizioni riguardanti le funzioni di controllo e consultive e l'organizzazione della Corte dei conti » (340) — *Parere delle Commissioni V, VIII, XI e della Commis-*

sione parlamentare per le questioni regionali.

Assegnazione del programma di lavoro della Commissione europea e della relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea.

La comunicazione recante il programma di lavoro della Commissione per il 2024 – Trasformare il presente e prepararsi al futuro (COM(2023) 638 final), corredata dai relativi allegati (COM(2023) 638 final – Annexes 1 to 4), di cui è stato dato annuncio nella seduta del 6 novembre 2023, e la relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2024 (Doc. LXXXVI, n. 2), annunciata in data odierna, sono assegnati, per l'esame generale, alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) e, per l'esame delle parti di rispettiva competenza, a tutte le altre Commissioni permanenti, nonché al Comitato per la legislazione.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente aggiunto della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 26 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 73/2024 dell'11-22 luglio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Scuola 4.0 – scuole innovative, nuove aule didattiche e laboratori ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla VII Commissione (Cultura).

Il Presidente aggiunto della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 26 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 74/2024 dell'11-22 luglio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato

il rapporto PNRR « Sviluppo del sistema di formazione professionale terziaria (ITS) ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla VII Commissione (Cultura).

Il Presidente aggiunto della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 26 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 75/2024 dell'11-22 luglio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Piano per l'estensione del tempo pieno e mense ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla VII Commissione (Cultura).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 29 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 76/2024 del 15-25 luglio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Tutela e valorizzazione dell'architettura e del paesaggio rurale ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio), alla VII Commissione (Cultura) e alla VIII Commissione (Ambiente).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 29 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 77/2024 del 15-25 luglio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Sviluppo trasporto rapido di massa ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla IX Commissione (Trasporti).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 29 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 78/2024 del 15-25 luglio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Interventi per le aree del terremoto del 2009 e del 2016 ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla VIII Commissione (Ambiente).

Trasmissione dal Ministro per lo sport e i giovani.

Il Ministro per lo sport e i giovani, con lettera in data 25 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30, quinto comma, della legge 20 marzo 1975, n. 70, la relazione sull'attività svolta, sul bilancio di previsione e sulla consistenza degli organici del Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), riferita all'anno 2023, corredata dai relativi allegati.

Questa relazione è trasmessa alla VII Commissione (Cultura).

Il Ministro per lo sport e i giovani, con lettera in data 25 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30, quinto comma, della legge 20 marzo 1975, n. 70, la relazione sull'attività svolta, sul bilancio di previsione e sulla consistenza degli organici dell'Automobile Club d'Italia (ACI), riferita all'anno 2023, corredata dai relativi allegati.

Questa relazione è trasmessa alla IX Commissione (Trasporti).

Trasmissione dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con lettera in data 26 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 50 della legge 23 luglio 2009, n. 99, la relazione concernente l'andamento del processo di

liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili, riferita al secondo semestre 2023 (Doc. LXXI-bis, n. 4).

Questa relazione è trasmessa alla IX Commissione (Trasporti).

Trasmissione dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.

Il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, con lettera in data 26 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2024 (Doc. LXXXVI, n. 2).

Trasmissione dal Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 26 luglio 2024, ha trasmesso la seguente relazione concernente il seguito dato dal Governo agli indirizzi definiti dalle Camere in merito a progetti di atti dell'Unione europea o ad atti preordinati alla formulazione degli stessi:

Relazione, predisposta dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, concernente il seguito della risoluzione della 9^a Commissione (Industria) del Senato (atto Senato Doc XVIII, n. 5) in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla produzione e alla commercializzazione di materiale riproduttivo vegetale nell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) 2016/2031, (UE) 2017/625 e (UE) 2018/848 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga le direttive 66/401/CEE, 66/402/CEE, 68/193/CEE, 2002/53/CE, 2002/54/CE, 2002/55/CE, 2002/56/CE, 2002/57/CE, 2008/72/CE e 2008/90/CE del Consiglio (regolamento sul materiale riproduttivo vegetale) (COM(2023) 414) e alla proposta di regolamento del Parla-

mento europeo e del Consiglio relativo alla produzione e alla commercializzazione di materiale forestale di moltiplicazione, che modifica i regolamenti (UE) 2016/2031 e (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga la direttiva 1999/105/CE del Consiglio (regolamento sul materiale forestale di moltiplicazione) (COM(2023) 415).

Questa relazione è trasmessa alla XIII Commissione (Agricoltura) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 26 luglio 2024, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni, con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Relazione della Commissione a norma del regolamento (UE) 2018/956, che analizza i dati trasmessi dagli Stati membri e dai costruttori per il periodo di riferimento 2021 sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (COM(2024) 313 final), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla delega del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma del regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, sull'etichettatura degli pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri (COM(2024) 317 final), che è assegnata in sede primaria alla IX Commissione (Trasporti);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio che stabilisce il rispetto soddisfacente delle condizioni per il versamento della prima rata del sostegno finan-

ziario a fondo perduto e del sostegno sotto forma di prestito nell'ambito del piano per l'Ucraina dello strumento per l'Ucraina (COM(2024) 321 final), corredata dal relativo allegato (COM(2024) 321 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Consiglio dei membri del Consiglio oleicolo internazionale (COI) in relazione all'adesione di San Marino all'accordo internazionale del 2015 sull'olio d'oliva e le olive da tavola (COM(2024) 323 final), corredata dal relativo allegato (COM(2024) 323 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Relazione della Commissione – Belgio, Cechia, Estonia, Spagna, Francia, Italia, Ungheria, Malta, Polonia, Slovenia, Slovacchia e Finlandia – Relazione preparata a norma dell'articolo 126, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (COM(2024) 598 final), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Decisione di esecuzione della Commissione del 24.7.2024 relativa alla richiesta di registrazione dell'iniziativa dei cittadini europei dal titolo «*Stop Cruelty Stop Slaughter*» (Basta crudeltà: fermiamo la carneficina) a norma del regolamento (UE) 2019/788 del Parlamento europeo e del Consiglio (C(2024) 5280 final), che è assegnata in sede primaria alla XIII Commissione (Agricoltura);

Proposta congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza di regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (UE) n. 224/2014 concernente misure restrittive in considerazione della situazione nella Repubblica centrafricana (JOIN(2024) 32 final/2), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri).

**Trasmissione dal Garante
per la protezione dei dati personali.**

Il Presidente del Garante per la protezione dei dati personali, con lettera pervenuta in data 26 luglio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 154, comma 1, lettera *e*, del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, la relazione sull'at-

tività svolta dal medesimo Garante nell'anno 2023 (Doc. CXXXVI, n. 2).

Questa relazione è trasmessa alla II Commissione (Giustizia).

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

DISEGNO DI LEGGE: CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 29 GIUGNO 2024, N. 89, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER LE INFRASTRUTTURE E GLI INVESTIMENTI DI INTERESSE STRATEGICO, PER IL PROCESSO PENALE E IN MATERIA DI SPORT (A.C. 1937-A)

A.C. 1937-A – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che,

secondo il Rapporto 2023 dell'Observatorio territoriale infrastrutture (OTI Nord), rilasciato a gennaio 2024, la linea ferroviaria Venezia-Trieste è uno tra i principali collegamenti su rotaia del Nord Est: l'attuale tracciato, che si è sviluppato su più progetti che si sono succeduti nel tempo, attraversa le province di Venezia, Udine, Gorizia e Trieste e si congiunge con molte altre linee importanti per i collegamenti tra Veneto, Friuli e il confine con l'Austria; la linea interessa tutta la pianura veneto-friulana da Venezia-Mestre fino a Monfalcone per poi dirigersi verso Trieste ai piedi del Carso;

il potenziamento della Venezia Trieste è uno degli interventi principali dei corridoi Mediterraneo e Baltico Adriatico, essendo una linea comune ad entrambi, ed è prioritario nell'ottica sia di garantire la continuità del Corridoio mediterraneo tra Est ed Ovest sia di mantenere un adeguato livello di prestazione su tutto il Corridoio Baltico-Adriatico nella tratta finale in Italia;

il progetto di potenziamento della Linea Mestre-Trieste si configura quale

project review del progetto originario AV/AC Venezia-Trieste e si pone l'obiettivo di conseguire, per fasi e con un costo di gran lunga inferiore (1,8 miliardi di euro rispetto ai 7 miliardi di euro), benefici graduale e costanti per l'utenza pendolare e turistica (diminuzione dei tempi di percorrenza, incremento di capacità e regolarità di esercizio), consentendo di migliorare le prestazioni della linea per il traffico lunga percorrenza e conseguire l'adeguamento della stessa agli *standard* europei dei corridoi merci;

il progetto di potenziamento, costituito da un pacchetto di interventi che includono il potenziamento tecnologico della tratta Mestre-Ronchi sud, la soppressione di 11 PL, interventi alle opere d'arte di linea, 2 nuovi Posti di Movimento, varianti di tracciato a Portogruaro, Latisana, sul fiume Isonzo e tra Ronchi dei Legionari e Aurisina, nasce con lo scopo prioritario di ridurre i tempi di viaggio tra Venezia e Trieste con un risparmio potenziale fino a 30 minuti, resa possibile dal complesso degli interventi previsti;

tal aspetto si inquadra anche nell'ottica di raggiungere un tempo obiettivo che permetta un migliore collegamento del Friuli-Venezia Giulia verso il Nord Ovest e il Centro-Sud Italia, permettendo di sfruttare a meglio la rete AV/AC realizzata ed in costruzione. Ulteriore obiettivo del poten-

ziamento tecnologico è quello di aumentare la capacità a 10 treni/h;

l'intervento punta sia al miglioramento per i viaggiatori, sia per le merci adeguando l'infrastruttura ai treni lunghi 750 metri, rendendo la linea coerente con i percorsi Ten-T, dando agio alla percorrenza di treni lunghi e pesanti. Tali lavorazioni daranno un enorme beneficio in termini di regolarità di circolazione;

il progetto è inserito all'interno del Contratto di Programma 2017-2021 tra RFI e MIT, Piano nazionale integrato energia e clima (PNIEC), Piano nazionale ripresa e resilienza (PNRR);

inoltre, l'intervento è compreso tra quelli per la cui realizzazione è stato nominato Commissario straordinario l'ingegner Vincenzo Macello, in quanto intervento caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero implicante un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale;

il commissario ha stabilito il seguente cronoprogramma:

a) prima fase: intervento di miglioramento tecnologico Venezia-Mestre-Ronchi sud e interventi alle opere d'arte di linea, volte a eliminare le attuali limitazioni di velocità relative alla categoria D4;

b) seconda fase: potenziare e velocizzare la linea tra Venezia e Trieste;

c) terza fase, relativa alla variante Ronchi Aurisina;

degli 1,8 miliardi di euro necessari per realizzare tutti gli interventi, secondo quanto indicato da OTI Nord risultano oggi disponibili 278 milioni;

il 18 marzo del 2023, da Trieste, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini, come riporta il quotidiano « *Il Piccolo* » e altre testate, aveva promesso « un investimento per velocizzare e potenziare » la tratta ferroviaria Trieste-Venezia, « un potenziamento per metterci meno

tempo senza impattare sulle comunità locali »;

il 29 marzo 2023, rispondendo in Aula a un'interrogazione lo stesso Ministro Salvini ha annunciato « un miliardo e 800 milioni per la velocizzazione dell'alta velocità Venezia-Trieste »,

impegna il Governo

in coerenza con quanto dichiarato dal Ministro Salvini, a reperire e impegnare le risorse, pari a circa 1,7 miliardi, destinate alla copertura finanziaria necessaria per proseguire e completare gli interventi per potenziare e velocizzare la linea tra Venezia e Trieste, sviluppare i progetti definitivi laddove mancanti, analizzare le alternative per valutare se e come superare i pareri negativi VIA su precedente tracciato.

9/1937-A/1. Serracchiani, Pizzimenti, Cuperlo, Loperfido, Bof.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di impegnare le risorse e completare gli interventi per potenziare e velocizzare la linea tra Venezia e Trieste, sviluppare i progetti definitivi laddove mancanti, analizzare le alternative progettuali per valutare se e come superare i pareri negativi VIA su precedente tracciato.

9/1937-A/1. (Testo modificato nel corso della seduta) Serracchiani, Pizzimenti, Cuperlo, Loperfido, Bof.

La Camera,

premesso che:

porti, aree aeroporuali, piattaforme logistiche e interporti rappresentano infrastrutture strategiche per il nostro Paese;

al fine di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi per consentire lo « sviluppo di

nuovi investimenti nelle aree portuali delle Regioni più sviluppate del Centro-Nord Italia», la legge di bilancio per il 2018 ha introdotto l'istituto della Zone logistiche semplificate (ZLS);

l'introduzione delle ZLS nel nostro ordinamento rispondeva all'esigenza di estendere, anche alle imprese che operano al loro interno e alle nuove imprese che vi si stabiliscono, alcuni dei vantaggi previsti a favore delle ZES, le Zone economiche speciali;

con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 marzo 2024, n. 40, è stato emanato il regolamento che, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa primaria di riferimento, reca la disciplina attuativa delle ZLS;

l'articolo 13 del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 luglio 2024, n. 95, ha esteso anche alle imprese che operano o si insediano nelle ZLS le agevolazioni fiscali per l'acquisto di beni strumentali previste finora solo per le imprese operanti nella ZES unica, istituita dall'articolo 16 del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124;

in particolare, il comma 1 ha introdotto un credito di imposta per l'acquisto di beni strumentali da parte delle imprese che operano o si insediano nelle ZLS, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale, e nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027;

il citato beneficio è concesso nel limite di spesa complessivo di 80 milioni di euro per il 2024;

la definizione delle modalità di accesso al credito di imposta, i relativi criteri e modalità di applicazione e fruizione, i controlli volti ad assicurare il rispetto del limite di spesa sono demandati ad un decreto del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge;

mentre il credito di imposta per investimenti nella ZES unica si applica a quelli effettuati dal 1° gennaio al 15 novembre 2024, nel caso delle ZLS la finestra temporale è molto più ristretta e limitata al periodo compreso tra l'8 maggio 2024 (data di entrata in vigore del decreto) e il 15 novembre 2024;

anche per le ZLS sarebbe quanto mai necessario e opportuno che la decorrenza fosse anticipata al 1° gennaio 2024, perché altrimenti si genererebbe un vuoto normativo e operativo per le imprese che già nel 2023 hanno iniziato i loro investimenti,

impegna il Governo:

a emanare con urgenza il decreto attuativo delle misure di cui l'articolo 13 del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60;

ad adottare iniziative normative volte a consentire l'ammissione al beneficio per gli investimenti effettuati nelle ZLS dal 1° gennaio 2024, in analogia al credito di imposta per la ZES unica;

a valutare l'opportunità di prorogare al 31 dicembre 2024 la scadenza per la realizzazione degli investimenti sia per le ZLS che per la ZES unica, ai fini del riconoscimento del credito di imposta;

a emanare al più presto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di nomina del Comitato di indirizzo della ZLS porto di Venezia-Rodigino.

9/1937-A/2. Romeo.

La Camera,

premesso che:

la stagione turistica invernale si basa prettamente sullo svolgimento delle attività sportive invernali, senza le quali non avrebbe motivo di esistere la stagione turistica stessa;

taali sport generano un ampio indotto se si considera non solo il lavoro dei maestri di sci, iscritti negli appositi albi professionali, e delle scuole di sci, presso le quali i medesimi maestri di sci risultano

operanti, ma anche quello degli esercenti attività di impianti di risalita a fune e di innevamento artificiale, nonché di preparazione delle piste da sci, dei noleggiatori di attrezzature per sport invernali, delle agenzie di viaggio, dei *tour operator*, dei gestori di stabilimenti termali, delle imprese turistico-ricettive e delle imprese di ristorazione;

è di tutta evidenza la necessità e l'urgenza di attribuire un sostegno economico agli esercenti di tali attività operanti nei comuni ubicati all'interno dei comprensori e delle aree sciistiche della dorsale appenninica che, nel corso dell'ultima stagione turistica invernale, hanno subito una notevole riduzione dei ricavi a causa della mancanza di neve dovuta alle elevate temperature e al cambiamento climatico,

impegna il Governo

con il primo provvedimento utile, a valutare l'opportunità di destinare risorse, per l'anno 2024, in favore degli esercenti le attività indicate in premessa che abbiano subito, nel periodo dal 1° novembre 2023 al 31 marzo 2024, una riduzione dei ricavi di cui all'articolo 85, comma 1, lettere *a* e *b*, del Testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, non inferiore al 30 per cento rispetto a quelli conseguiti nel periodo dal 1° novembre 2021 al 31 marzo 2022.

9/1937-A/3. Caramanna, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

la stagione turistica invernale si basa prettamente sullo svolgimento delle attività sportive invernali, senza le quali non avrebbe motivo di esistere la stagione turistica stessa;

tali sport generano un ampio indotto se si considera non solo il lavoro dei maestri di sci, iscritti negli appositi albi professionali, e delle scuole di sci, presso le quali i medesimi maestri di sci risultano

operanti, ma anche quello degli esercenti attività di impianti di risalita a fune e di innevamento artificiale, nonché di preparazione delle piste da sci, dei noleggiatori di attrezzature per sport invernali, delle agenzie di viaggio, dei *tour operator*, dei gestori di stabilimenti termali, delle imprese turistico-ricettive e delle imprese di ristorazione;

è di tutta evidenza la necessità e l'urgenza di attribuire un sostegno economico agli esercenti di tali attività operanti nei comuni ubicati all'interno dei comprensori e delle aree sciistiche della dorsale appenninica che, nel corso dell'ultima stagione turistica invernale, hanno subito una notevole riduzione dei ricavi a causa della mancanza di neve dovuta alle elevate temperature e al cambiamento climatico,

impegna il Governo

con il primo provvedimento utile, a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di destinare risorse, per l'anno 2024, in favore degli esercenti le attività indicate in premessa che abbiano subito, nel periodo dal 1° novembre 2023 al 31 marzo 2024, una riduzione dei ricavi di cui all'articolo 85, comma 1, lettere *a* e *b*, del Testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, non inferiore al 30 per cento rispetto a quelli conseguiti nel periodo dal 1° novembre 2021 al 31 marzo 2022.

9/1937-A/3. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Caramanna, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame presenta norme relative alla sicurezza infrastrutturale, al trasporto pubblico su rotaia ed al corretto funzionamento degli enti culturali;

il 29 giugno 2009, presso la stazione ferroviaria di Viareggio, la rottura di un

assile di uno dei 14 carri cisterna del convoglio contenente Gpl provocò un'esplosione che causò la morte di 32 persone e oltre 100 feriti;

si tratta di uno dei più gravi incidenti ferroviari registrati in Europa, causato dalla manutenzione del tutto inadeguata del carro merci, per cui sono stati condannati in via definitiva 11 imputati in relazione alle accuse di disastro ferroviario colposo;

la strage, come parrebbe emergere, avrebbe potuto essere evitata con una corretta manutenzione del carro, omessa invece in modo sistematico;

a quindici anni dall'accaduto le criticità relative alla sicurezza ferroviaria rimangono ancora irrisolte nonostante una maggiore attenzione sul tema che ha portato, nel 2018, alla costituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfsa): una società dotata di autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria e controllata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

sarebbe quindi auspicabile, in relazione a quanto appena espresso, la realizzazione a Viareggio un museo dedicato alla memoria delle vittime che abbia, tra le sue attività, anche quella di promuovere la sicurezza ferroviaria;

su tale tematica è depositata da tempo alla Camera dei deputati una proposta di legge (AC 1253) i cui contenuti sono stati ripresi da un emendamento al provvedimento in esame non approvato;

in base a tale emendamento la struttura museale verrebbe gestita da una apposita Fondazione e sarebbe sottoposta alla vigilanza del Ministero della cultura. Gli obiettivi del museo sarebbero i seguenti: diffondere la conoscenza relativa alle cause e alle conseguenze dell'incidente ferroviario; rendere omaggio alle vittime dell'incidente e alle loro famiglie; promuovere buone pratiche e la ricerca per migliorare la sicurezza ferroviaria; monitorare l'anda-

mento della sicurezza del sistema ferroviario nazionale e indicare le aree di maggiore criticità e le azioni ritenute necessarie per la loro risoluzione; promuovere attività didattiche nonché organizzare manifestazioni, incontri nazionali ed internazionali, convegni, mostre permanenti e temporanee, proiezioni di film e di spettacoli sui temi della sicurezza ferroviaria; fornire sostegno alle attività scolastiche e di educazione permanente, anche attraverso proprie proposte didattiche o divulgative,

impegna il Governo

a promuovere, nel primo provvedimento utile, la realizzazione di un museo a Viareggio dedicato alle vittime della strage del 29 giugno 2009 con le indicazioni e le finalità espresse in premessa.

9/1937-A/4. Fossi, Simiani, Casu, Di Sanzo, Girelli, Manzi, Marino, Toni Ricciardi, Andrea Rossi, Scotto, Serracchiani, Furfaro, Bonafè, Boldrini, Gianassi, Quartini, Montemagni, Deborah Bergamini, Barabotti, Zucconi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame presenta norme relative alla sicurezza infrastrutturale, al trasporto pubblico su rotaia ed al corretto funzionamento degli enti culturali;

il 29 giugno 2009, presso la stazione ferroviaria di Viareggio, la rottura di un assile di uno dei 14 carri cisterna del convoglio contenente Gpl provocò un'esplosione che causò la morte di 32 persone e oltre 100 feriti;

si tratta di uno dei più gravi incidenti ferroviari registrati in Europa, causato dalla manutenzione del tutto inadeguata del carro merci, per cui sono stati condannati in via definitiva 11 imputati in relazione alle accuse di disastro ferroviario colposo;

la strage, come parrebbe emergere, avrebbe potuto essere evitata con una cor-

retta manutenzione del carro, omessa invece in modo sistematico;

a quindici anni dall'accaduto le criticità relative alla sicurezza ferroviaria rimangono ancora irrisolte nonostante una maggiore attenzione sul tema che ha portato, nel 2018, alla costituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfsisa): una società dotata di autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria e controllata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

sarebbe quindi auspicabile, in relazione a quanto appena espresso, la realizzazione a Viareggio un museo dedicato alla memoria delle vittime che abbia, tra le sue attività, anche quella di promuovere la sicurezza ferroviaria;

su tale tematica è depositata da tempo alla Camera dei deputati una proposta di legge (AC 1253) i cui contenuti sono stati ripresi da un emendamento al provvedimento in esame non approvato;

in base a tale emendamento la struttura museale verrebbe gestita da una apposita Fondazione e sarebbe sottoposta alla vigilanza del Ministero della cultura. Gli obiettivi del museo sarebbero i seguenti: diffondere la conoscenza relativa alle cause e alle conseguenze dell'incidente ferroviario; rendere omaggio alle vittime dell'incidente e alle loro famiglie; promuovere buone pratiche e la ricerca per migliorare la sicurezza ferroviaria; monitorare l'andamento della sicurezza del sistema ferroviario nazionale e indicare le aree di maggiore criticità e le azioni ritenute necessarie per la loro risoluzione; promuovere attività didattiche nonché organizzare manifestazioni, incontri nazionali ed internazionali, convegni, mostre permanenti e temporanee, proiezioni di film e di spettacoli sui temi della sicurezza ferroviaria; fornire sostegno alle attività scolastiche e di educa-

zione permanente, anche attraverso proprie proposte didattiche o divulgative;

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di promuovere la realizzazione di un museo a Viareggio dedicato alle vittime della strage del 29 giugno 2009.

9/1937-A/4. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Fossi, Simiani, Casu, Di Sanzo, Girelli, Manzi, Marino, Toni Ricciardi, Andrea Rossi, Scotto, Serracchiani, Furfaro, Bonafè, Boldrini, Gianassi, Quarantini, Montemagni, Deborah Bergamini, Barabotti, Zucconi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame presenta norme relative al sistema infrastrutturale e alla mobilità;

è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 14 febbraio 2024, il decreto del Presidente della Repubblica n. 229 del 21 dicembre 2023 che modifica e semplifica il procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli comunemente detta « Targa prova »;

il decreto, entrato in vigore il 29 febbraio 2024, ha modificato l'atto precedente (decreto del Presidente della Repubblica n. 474 del 2001) prevedendo in particolare che il numero di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili a ogni titolare sia contingentato in ragione del numero di addetti dei quali dispone una autorizzazione ogni cinque dipendenti e collaboratori. Se il numero di dipendenti e collaboratori è inferiore a cinque, è comunque rilasciata una sola autorizzazione;

tal decisione sta creando moltissime criticità per le imprese del settore mettendo in crisi numerose aziende di movimentazione auto, rischiando di causare centinaia di licenziamenti in tutta Italia;

evidenti problematiche sono state evidenziate in tutta Italia, nel porto di

Civitavecchia e in particolare nel porto di Livorno, dove è in dubbio la continuità occupazionale di circa 300 persone. Le modifiche vanno infatti a colpire coloro che operano nelle attività di trasferimento delle auto dal porto ai vari piazzali di stoccaggio soprattutto per la mancanza di infrastrutture alternative. Mentre fino a ora le concessioni prevedevano la targa prova per ogni dipendente adesso con le nuove norme, verrà infatti concessa una targa prova ogni 5 dipendenti;

le notizie riportate sulla stampa, relative al futuro delle aziende coinvolte sono infatti allarmanti. Se un'azienda che movimenta auto ha 100 dipendenti che le trasportano per suo conto, mentre prima aveva 100 targhe prova, adesso avrà 20 targhe prova. Questa situazione creerà un *surplus* di personale e sicuramente nel caso in esempio, 80 dipendenti rimarranno inutilizzati e senza lavoro e costringeranno molte aziende a chiudere. C'è anche il rischio che il traffico auto che attualmente arriva a Livorno o Civitavecchia per l'impossibilità di essere movimento prenda altre vie verso nuove città. Fortunatamente la norma è nazionale e il problema non è solo della città labronica ma è lo stesso di molte altre realtà portuali;

in questo contesto va aggiunto inoltre come proprio il Governo Meloni abbia finanziato recentemente e unilateralmente i 300 milioni di euro di risorse già assegnate per realizzare l'interporto di Livorno che prevedevano anche infrastrutture ferroviarie per la logistica di un territorio vasto;

le modifiche alla normativa sulla « Targa prova » legate ai finanziamenti per l'interporto rischiano quindi di penalizzare, per quanto riguarda Livorno, un settore fondamentale per l'occupazione e l'economia territoriale,

impegna il Governo

ad adottare iniziative di competenza volte ad apportare modifiche al decreto del Presidente della Repubblica n. 229 del 21 dicembre 2023 prevedendo specifiche dero-

ghe per alcuni territori, come quelli di Livorno e Civitavecchia, dove non esistono infrastrutture alternative per garantire una logistica efficace per quanto riguarda le attività del porto.

9/1937-A/5. Bakkali, Casu, Simiani.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative di competenza volte a prevedere specifiche deroghe alla disciplina della circolazione delle targhe prova per garantire una logistica efficace per quanto concerne le attività portuali.

9/1937-A/5. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Bakkali, Casu, Simiani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5 del provvedimento in esame prevede Disposizioni urgenti per il completamento di interventi infrastrutturali e viari di rilevanza nazionale;

il 1° agosto 2022 il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (Cipess) ha approvato il contratto di programma di Rfi 2022-2026;

tra gli interventi previsti, con uno stanziamento di 311 milioni di euro, figurano i collegamenti ferroviari connessi al porto di Livorno: si tratta della tratta che unisce l'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Vada via Collesalvetti e della bretella fra Collesalvetti-Vada e la linea Firenze-Pisa (il cosiddetto *bypass* di Pisa);

talé infrastruttura, attesa da anni dal territorio, rappresenta un'opera fondamentale per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo. Potrà infatti, garantire traffico più fluido e quindi un percorso più lineare e veloce delle merci, incentivando conseguentemente

la crescita economica ed occupazionale di una zona vasta e diversificata;

la regione Toscana ha cofinanziato tale opera con 2,5 milioni di euro;

con nota iscritta alla riunione preparatoria del Cipess « Pre-Cipess » del 15 giugno 2023 veniva fornito il materiale mediante il quale Cipess viene informato circa l'aggiornamento per il 2023, tramite atti integrativi, dei contratti di programma – parte investimenti e parti servizi, 2022-2026 di Rfi, ai sensi dell'articolo 15, comma 2-bis, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il quale prevede che gli aggiornamenti al contratto di programma Rfi vengano approvati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al Cipess, qualora abbiano un importo inferiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi;

nel documento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'8 giugno 2023 intitolato « Primo atto integrativo al contratto di Programma 2022-2026 – parte Investimenti Informativa ai sensi dell'articolo 15, comma 2-bis del decreto legislativo 5 luglio 2015, n. 112 », viene di fatto e, a giudizio del firmatario del presente atto, arbitrariamente, ridotto di 299 milioni di euro l'originario finanziamento relativo al « Collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Vada via Collesalvetti e bretella per il collegamento diretto tra la linea Firenze-Pisa e la linea Pisa-Vada via Collesalvetti (bypass di Pisa) »;

le risorse stanziate per il citato « Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce » passano quindi da 311 a 12 milioni di euro;

tal scelta sarebbe stata motivata da « esigenze di finanza pubblica » legate, ad avviso dell'interrogante, a pretestuosi e non ben individuati ritardi nella progettazione (imputabili quindi a Rfi) e finalizzati ad un reimpiego delle risorse sottratte per la realizzazione di altre opere;

appare quindi evidente come il Governo abbia di fatto penalizzato alcuni ter-

ritori rispetto ad altri modificando finanziamenti già approvati dal Cipess;

si è trattato infatti di una decisione unilaterale assunta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dopo un confronto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, che interrompe di fatto l'iter progettuale e realizzativo di tali infrastrutture;

la regione Toscana ha chiesto ufficialmente da tempo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il rifinanziamento delle risorse per i lavori e la massima priorità per il completamento della progettazione;

su tale evidente definanziamento sono stati presentati nei mesi scorsi in Parlamento atti di sindacato ispettivo da esponenti di partiti di maggioranza ed opposizione ad oggi senza risposta;

quello che comunque emerge è che nei provvedimenti utili degli ultimi 12 mesi i citati collegamenti ferroviari connessi al porto di Livorno non sono stati rifinanziati, nonostante gli annunci del Governo;

il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, dopo aver ammesso inizialmente (con una nota dell'8 luglio scorso) il definanziamento dell'opera ha poi dichiarato nello scorso mese di febbraio che la spesa delle infrastrutture « con gli adeguamenti di natura idraulica potrebbe arrivare anche a 500 milioni di euro », senza però specificare con quali tempistiche e quali risorse verranno utilizzate,

impegna il Governo

a reintrodurre, in tempi certi e brevi, le risorse necessarie per realizzare le infrastrutture del « Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce ».

La Camera,

premesso che:

il presente provvedimento non affronta adeguatamente una delle principali e straordinarie criticità che sta affrontando il Mezzogiorno con una perdurante siccità;

le stesse dichiarazioni rese dal Commissario straordinario per l'emergenza idrica nel corso di una audizione presso la Commissione ambiente della Camera non lasciano presagire nulla di positivo rispetto alla contingente drammaticità della carenza idrica;

faticenza e inadeguatezza delle infrastrutture associate a confusa e burocratica *governance* sono due delle principali cause degli attuali disservizi oltre ovviamente ad una rarefazione delle precipitazioni che da oltre un anno riguardano il sud Italia;

in base al *report* dell'Anbi, l'associazione dei consorzi di bacino, nel suo bollettino settimanale sulla situazione delle risorse idriche in Italia viene descritta una situazione particolarmente grave per tutto il Sud e anche per la Basilicata;

negli invasi di Basilicata e Puglia si registrano ben 368 milioni di metri cubi in meno rispetto all'anno precedente;

questo comporta che tra tre settimane, sempre secondo Anbi, con il perdurare di queste condizioni climatiche sarà inevitabile lo stop per l'irrigazione dei campi e sarà problematico anche l'approvvigionamento per il potabile;

si ritiene indispensabile l'attivazione da parte del Governo e in particolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di una *task force* di emergenza per affrontare l'emergenza in Basilicata,

impegna il Governo

entro le tre settimane richiamate da Anbi, ad attivare un'unità di crisi specifica per la Basilicata, con il coinvolgimento di Acquedotto lucano, Acque del sud, Consorzio di Bonifica, regione, province di Potenza e Matera, autorità di bacino, consorzi industriali, al fine di individuare le priorità e le relative risorse per gli interventi indispensabili per alleviare nell'immediato le conseguenze per il territorio per la perdurante siccità a partire dal settore agricolo e per programmare gli interventi infrastrutturali di medio periodo, a partire da quelli volti a ridurre la dispersione e la perdita di acqua nelle reti idriche, la manutenzione e l'efficientamento delle stesse, per evitare il ripetersi di tali situazioni emergenziali considerato l'oggettivo mutamento climatico in atto.

Matera, autorità di bacino, consorzi industriali, al fine di individuare le priorità e le relative risorse per gli interventi indispensabili per alleviare nell'immediato le conseguenze per il territorio per la perdurante siccità a partire dal settore agricolo e per programmare gli interventi infrastrutturali di medio periodo, a partire da quelli volti a ridurre la dispersione e la perdita di acqua nelle reti idriche, la manutenzione e l'efficientamento delle stesse, per evitare il ripetersi di tali situazioni emergenziali considerato l'oggettivo mutamento climatico in atto.

9/1937-A/7. Amendola, Mattia.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di attivare un'unità di crisi specifica per la Basilicata, con il coinvolgimento di Acquedotto lucano, Acque del sud, Consorzio di Bonifica, regione, province di Potenza e Matera, autorità di bacino, consorzi industriali, al fine di individuare le priorità e le relative risorse per gli interventi indispensabili per alleviare nell'immediato le conseguenze per il territorio per la perdurante siccità a partire dal settore agricolo e per programmare gli interventi infrastrutturali di medio periodo, a partire da quelli volti a ridurre la dispersione e la perdita di acqua nelle reti idriche, la manutenzione e l'efficientamento delle stesse, per evitare il ripetersi di tali situazioni emergenziali considerato l'oggettivo mutamento climatico in atto.

9/1937-A/7. (Testo modificato nel corso della seduta) Amendola, Mattia.

La Camera,

premesso che:

la normativa sulla « continuità territoriale » ha, da sempre trovato la propria base costituzionale nel combinato disposto delle norme sulla libertà di movimento e sull'egualanza sostanziale, in quanto finalizzata a garantire ai cittadini che abit-

tano in zone d'Italia fortemente svantaggiate il collegamento con i grandi centri urbani ed economici;

l'Italia come confermano i dati Istat, dopo la *Brexit*, è diventata il primo Paese europeo per numero di cittadini insulari;

il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea espressamente prevede all'articolo 174 un trattamento distinto per le isole, sancendo che, per rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale al suo interno, l'Unione deve mirare a « ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni e il ritardo delle regioni meno favorite o insulari »;

la questione dell'insularità è stata spesso oggetto di argomentazione nei giudizi dinanzi la Corte costituzionale. In particolare, la regione Sardegna ha più volte proposto dinanzi alla Corte costituzionale la questione per cui l'insularità rappresenta una delle cause del ritardo socioeconomico del tessuto regionale, chiamando in causa l'inadeguatezza delle risorse statali destinate alla continuità territoriale;

è opportuno rammentare come la Corte costituzionale, nella sentenza n. 6 del 2019, abbia già ritenuto che il « problema dell'insularità » non è mai « stato preso in considerazione ai fini di ponderare complessivamente le componenti di entrata e di spesa dell'autonomia territoriale » della regione Sardegna e come a seguito di essa la legge di bilancio per il 2020 ha, poi, previsto la definizione tra la Sardegna e lo Stato delle relative compensazioni dei costi che derivano dall'insularità. Con la medesima legge è stato previsto, anche per la Regione Siciliana, lo stanziamento di contributi economici per l'acquisto di biglietti aerei per studenti fuori sede, lavoratori, persone con disabilità o che devono spostarsi per motivi sanitari anche se in misura insufficiente a garantire i diritti costituzionali; l'attività normativa in materia di continuità territoriale si è nel tempo realizzata attraverso interventi mirati specificatamente alle regioni Sardegna e Sicilia, mediante stanziamenti destinati direttamente alle due regioni insulari, men-

tre oggi a livello costituzionale è prevista la tutela dell'insularità riguardando, quindi, tutte le isole;

Sardegna e Sicilia sono, come altre isole del Mediterraneo, in una condizione di prodotto interno lordo pro capite inferiore dalla media nazionale del Paese e impossibilitati a recuperare il *gap* dovuto alla ridotta dimensione del mercato interno, alla distanza dal continente e alle difficoltà nella circolazione di merci e persone, riconosciute dalle analisi di Istat e ufficio parlamentare di bilancio, e da altri centri studi indipendenti che ne hanno certificato la dimensione, sino a valutare una sorta di tassa aggiuntiva per ogni cittadino residente nelle isole a causa della grande distanza, dell'insularità, della superficie ridotta, della topografia e del clima difficile, come per la dipendenza economica da alcuni prodotti, con una perdita complessiva di prodotto interno lordo potenziale su cui sta lavorando la Commissione bicamerale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità,

impegna il Governo

ad adottare iniziative di competenza per garantire la progettazione esecutiva entro e non oltre un anno, all'interno del fondo previsto nel contratto di servizio di Rete ferroviaria italiana, di una rete ferroviaria interna in Sardegna e Sicilia che colleghi i capoluoghi di provincia tra loro e ai principali *hub* aeroportuali e portuali ad una velocità di percorrenza media prevista per il sistema degli *intercity*.

9/1937-A/8. Lai, Barbagallo, Ghirra.

La Camera,

premesso che:

il trasporto pubblico locale (Tpl) è un settore chiave per la transizione ecologica, la decarbonizzazione, l'inclusione sociale e la qualità della vita delle persone, da tempo interessato da un cambiamento di paradigma in cui si è ridotto il peso degli spostamenti sistematici ed è aumentato quello connesso agli spostamenti per attività la-

vorative o formative interattive, per turismo e per il tempo libero;

nelle raccomandazioni per la realizzazione dell'*European Green Deal* relative agli investimenti nel settore del trasporto, la Commissione europea ha sottolineato che la crisi socioeconomica causata dalla pandemia di COVID-19 rischia di accentuare le disparità regionali e territoriali all'interno del nostro Paese, non solo accrescendo la distanza tra Nord e Sud, tra città e aree interne, tra zone urbane e zone rurali, ma anche tra aree urbane periferiche e centrali;

inoltre il Tpl è un *driver* di sostenibilità perché favorisce lo *shift* modale dal trasporto privato a quello collettivo, rendendo quest'ultimo attrattivo e funzionale, anche grazie alle nuove tecnologie e alle sperimentazioni dell'intelligenza artificiale per l'analisi e l'elaborazione di dati e flussi e l'erogazione di servizi più efficienti;

per favorire l'utilizzo del Tpl appaiono importanti interventi nuovi e coraggiosi come ad esempio, quelli sperimentati in varie parti d'Europa con successo e che sono noti con il nome di « biglietto climatico ». Come noto, si tratta di titolo di viaggio a basso costo per il trasporto pubblico cittadino, gli autobus e i treni regionali in tutto il territorio nazionale. Una modalità che sarebbe importante anche in Italia. Infatti, secondo dati forniti da Greenpeace, nel nostro Paese la mobilità è la seconda spesa delle famiglie europee dopo l'abitazione. Inoltre, ricorda sempre Greenpeace, i trasporti sono responsabili del 25 per cento delle emissioni di gas serra dell'Unione europea. Proprio in questa ottica, oltre alla qualità e all'efficienza del trasporto pubblico, il costo del biglietto è un elemento decisivo nel convincere le persone a spostarsi con il Tpl, riducendo così il traffico e l'inquinamento cittadino. Come dato esemplificativo si tenga conto che nel 2022 in Germania sono stati venduti 27 milioni di biglietti di questo tipo e si è registrato un risparmio di quasi due milioni di tonnellate di CO₂;

il sistema del Tpl soffre della grave mancanza di risorse. In particolare, criti-

cià evidenti si rilevano nella capienza del « Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario » (Fondo Tpl, istituito dalla legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012, articolo 1, comma 301), con il quale lo Stato interviene per sostenere il trasporto pubblico locale nelle regioni a statuto ordinario;

l'insufficiente capienza del Fondo Tpl è sottolineata anche dal documento della Conferenza delle regioni e delle province autonome (protocollo 23/185/CR04b/C4) del 19 ottobre 2023, firmata dal presidente della regione Friuli-Venezia Giulia e della stessa Conferenza, Massimiliano Fedriga, nel quale si fa presente che il citato fondo copre solo il 55 per cento della spesa annua totale del trasporto pubblico locale delle regioni a statuto ordinario, e che esso non è indicizzato al tasso di inflazione programmata nel settore;

in tale contesto si protrae da mesi la vertenza dei lavoratori del settore per il rinnovo del loro contratto, a fronte della quale mancano ancora risposte appropriate da parte del Governo per l'individuazione delle relative risorse finanziarie,

impegna il Governo

ad intraprendere tutte le iniziative di propria competenza volte ad aumentare in tempi rapidi la dotazione del Fondo trasporto pubblico locale, adeguandolo all'inflazione, ai nuovi fabbisogni tecnologici e all'incremento dei servizi, superando l'attuale insufficienza di trasferimenti pubblici nel settore, con particolare riguardo alle esigenze legate al rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri.

9/1937-A/9. Casu, Ghirra.

La Camera,

impegna il Governo

ad intraprendere tutte le iniziative di propria competenza volte ad aumentare in

tempi rapidi la dotazione del Fondo trasporto pubblico locale, adeguandolo all'inflazione, ai nuovi fabbisogni tecnologici e all'incremento dei servizi.

9/1937-A/9. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Casu, Ghirra.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in oggetto, all'articolo 10 prevede Misure urgenti per il sostegno della presenza di imprese italiane nel continente africano e per l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

il comma 11 demanda a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi di concerto con il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, la determinazione dell'orientamento strategico e delle priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima, da destinare – anche in parte – a supporto delle finalità e degli obiettivi del Piano Mattei. In tal caso, le funzioni del Comitato di indirizzo e del Comitato direttivo del Fondo italiano per il clima sono svolte dal Comitato tecnico che è stato istituito dal comma 7 del medesimo articolo 10;

le funzioni del nuovo Comitato appaiono più opportunamente assolte dalla Cabina di regia del Piano Mattei recentemente istituita ai sensi del decreto-legge n. 161 del 2023 e in cui trovano rappresentanza tutti gli attori istituzionali e della società civile che il Governo ha ritenuto utile coinvolgere nella più ampia valutazione delle strategie di cooperazione nei confronti del continente africano;

per di più, l'operato del suddetto Comitato non risulta sottoposto ad un diretto e tempestivo vaglio parlamentare,

impegna il Governo

a verificare gli effetti applicativi della disposizione richiamata in premessa, al fine di ricondurre le funzioni dell'istituendo Co-

mitato nell'alveo delle prerogative della citata Cabina di regia.

9/1937-A/10. Quartapelle Procopio.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in oggetto, all'articolo 10 prevede Misure urgenti per il sostegno della presenza di imprese italiane nel continente africano e per l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

il decreto-legge n. 161 del 2023, all'articolo 5, ha stabilito che il Governo presenti al Parlamento una relazione annuale degli sviluppi del Piano Mattei entro il 30 giugno di ogni anno;

considerando che:

il Piano è continuamente aggiornato da progetti e interlocuzioni del Governo con i Paesi *partners*, di cui il Parlamento non è messo al corrente nei tempi opportuni che la definizione della strategia della politica estera necessiterebbe,

impegna il Governo

a relazionare, con cadenza trimestrale, alle Commissioni parlamentari competenti, con riferimento a tutti gli aggiornamenti riguardo le strategie e i progetti del Piano Mattei.

9/1937-A/11. Porta.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in oggetto, all'articolo 10 prevede Misure urgenti per il sostegno della presenza di imprese italiane nel continente africano e per l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

ai sensi del comma 11 dell'articolo 10 del presente decreto, la determinazione dell'orientamento strategico e delle priorità di investimento del Fondo italiano per il clima, di cui all'articolo, 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021 n. 234,

è rimesso a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale;

ai sensi della richiamata disciplina di cui all'articolo 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021 n. 234, la titolarità del suddetto Fondo italiano per il clima è del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica,

impegna il Governo

a considerare gli effetti applicativi della disposizione richiamata in premessa al fine di valutare l'opportunità di rivederla in modo da includere anche il pieno coinvolgimento del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica nella definizione dell'orientamento strategico e delle priorità di investimento del Fondo italiano per il clima per le finalità di cui al comma 11.

9/1937-A/12. Ciani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in oggetto, all'articolo 10 prevede Misure urgenti per il sostegno della presenza di imprese italiane nel continente africano e per l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

ai sensi del comma 11 dell'articolo 10 del presente decreto, la determinazione dell'orientamento strategico e delle priorità di investimento del Fondo italiano per il clima, di cui all'articolo 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è rimesso a un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri;

la richiamata disciplina di cui all'articolo 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021, n. 234, la titolarità del suddetto Fondo italiano per il clima è del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e che le priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima non possono interessare attività climalteranti quali ricerca, coltivazione, produzione e distribuzione di pro-

dotti petroliferi, gas naturale, gas liquefatto e biocarburanti,

impegna il Governo

ad assicurare che i progetti del Piano Mattei finanziati con le risorse del richiamato Fondo clima non saranno in contrasto con le finalità istituzionali del medesimo Fondo di all'articolo 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

9/1937-A/13. Roggiani, Quartapelle Procopio.

La Camera,

premesso che:

il Fondo perequativo infrastrutturale è stato istituito dall'articolo 22, comma 1-ter, della legge n. 42 del 2009 sul federalismo fiscale e finanziato dall'articolo 1, comma 815, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, per una dotazione complessiva pari a 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033;

taли risorse dovevano finanziare interventi per colmare il *deficit* infrastrutturale tra le diverse aree geografiche, anche infra-regionali, a seguito di una cognizione riguardante le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, la rete stradale, autostradale, ferroviaria, portuale, aeroporale, idrica, elettrica, digitale e di trasporto e distribuzione del gas;

il Governo Draghi ha successivamente effettuato la suddetta cognizione e selezionato le opere da finanziare tramite uno schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, il cui *iter* di approvazione non si è potuto concludere per la prematura caduta dell'Esecutivo;

la sezione II della legge 30 dicembre 2023, n. 213 (legge di bilancio per il 2024), ha disposto un finanziamento delle somme originariamente stanziate in favore del Fondo per 3.486 milioni, che risulta azze-

rato per le annualità 2024-2026 e presenta una disponibilità residua di 100 milioni di euro per ciascuna annualità dal 2027 al 2033 (700 milioni complessivi);

l'articolo 11, commi da 1 a 3, del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 luglio 2024, n. 95, recano la ridefinizione del Fondo perequativo infrastrutturale in «Fondo perequativo infrastrutturale per il Mezzogiorno», una operazione di facciata che lascia invariato l'imponente definanziamento operato con la scorsa legge di bilancio,

impegna il Governo

a ripristinare integralmente la dotazione del Fondo perequativo infrastrutturale per garantire una reale efficacia delle azioni previste dalla norma con la finalità di attenuare in fase perequativa l'attuale e grave divario infrastrutturale che penalizza soprattutto il Mezzogiorno, consentendo altresì l'intervento anche nelle aree interne delle regioni del Centro-Nord, escluse dall'ambito di applicazione dell'attuale formulazione della norma.

9/1937-A/14. De Luca, Sarracino, Ubaldo Pagano.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 6 reca disposizioni in materia di trasporto pubblico locale;

per fornire un aiuto economico alle persone che prendono frequentemente i mezzi pubblici, il precedente Governo aveva introdotto il «bonus trasporti», un'agevolazione economica indirizzata all'acquisto di abbonamenti del servizio trasporto pubblico locale, regionale, interregionale ovvero di trasporto ferroviario nazionale;

si trattava di una misura di sostegno al reddito e di contrasto di un potenziale impoverimento istituita con il Decreto Aiuti (decreto-legge n. 50 del 17 maggio 2022) e rifinanziata con il Decreto Aiuti-bis (decreto-legge n. 115 del 9 agosto 2022);

la misura era stata prorogata, seppure in modo più circoscritto, con il decreto-legge n. 5 del 14 gennaio 2023, con una dotazione finanziaria pari a 100 milioni di euro ma, nonostante il successo ottenuto e le richieste provenienti dai rappresentanti dei lavoratori e degli studenti, non è stata riproposta per il 2024: l'unica agevolazione è riservata ai beneficiari della «Social Card Dedicata a te», riservata alle famiglie in Italia con un ISEE fino a 15.000 euro e con almeno tre persone, una platea molto ridotta rispetto a quella che poteva beneficiare dell'originario *bonus* trasporti;

è assolutamente necessario prevedere un beneficio in favore di coloro che usufruiscono del servizio di trasporto pubblico locale anche al fine di prediligere una mobilità sostenibile e fornire un aiuto concreto per studenti e lavoratori a basso reddito,

impegna il Governo

a stanziare le risorse necessarie a finanziare anche per il 2024 e per il 2025 il *bonus* trasporti previsto dall'articolo 35 del decreto-legge n. 50 del 2022.

9/1937-A/15. Girelli.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 6 reca disposizioni in materia di trasporto pubblico locale;

per fornire un aiuto economico alle persone che prendono frequentemente i mezzi pubblici, il precedente Governo aveva introdotto il «bonus trasporti», un'agevolazione economica indirizzata all'acquisto di abbonamenti del servizio trasporto pubblico locale, regionale, interregionale ovvero di trasporto ferroviario nazionale;

si trattava di una misura di sostegno al reddito e di contrasto di un potenziale impoverimento istituita con il Decreto Aiuti (decreto-legge n. 50 del 17 maggio 2022) e rifinanziata con il Decreto Aiuti-bis (decreto-legge n. 115 del 9 agosto 2022);

la misura era stata prorogata, se pure in modo più circoscritto, con il decreto-legge n. 5 del 14 gennaio 2023, con una dotazione finanziaria pari a 100 milioni di euro ma, nonostante il successo ottenuto e le richieste provenienti dai rappresentanti dei lavoratori e degli studenti, non è stata riproposta per il 2024: l'unica agevolazione è riservata ai beneficiari della « *Social Card Dedicata a te* », riservata alle famiglie in Italia con un ISEE fino a 15.000 euro e con almeno tre persone, una platea molto ridotta rispetto a quella che poteva beneficiare dell'originario *bonus trasporti*;

è assolutamente necessario prevedere un beneficio in favore di coloro che usufruiscono del servizio di trasporto pubblico locale anche al fine di prediligere una mobilità sostenibile e fornire un aiuto concreto per studenti e lavoratori a basso reddito,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di stanziare le risorse necessarie a finanziare anche per il 2024 e per il 2025 il *bonus trasporti* previsto dall'articolo 35 del decreto-legge n. 50 del 2022, nei limiti dei vincoli di finanza pubblica.

9/1937-A/15. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Girelli.

La Camera,

premesso che:

presso il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture erano stati istituiti, rispettivamente con l'articolo 11 della legge n. 431 del 9 dicembre 1998 e con l'articolo 6 del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 102, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 ottobre 2013, n. 124, il fondo per il sostegno all'accesso delle abitazioni in locazione e il fondo per gli inquilini morosi incolpevoli;

il contributo affitto e i fondi per la morosità incolpevole hanno costituito negli ultimi anni uno strumento fondamentale per alleviare il disagio abitativo, impedendo

gli sfratti e di consentire ai nuclei familiari in difficoltà di trovare un'altra sistemazione abitativa;

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intervenendo nel corso del *question time* alla Camera dei deputati il 22 febbraio 2023 ha ribadito che il fondo per la morosità incolpevole non « basta più » aggiungendo però che non verrà rifinanziato e che verrà sostituito da un non meglio precisato piano di interventi;

ad oggi però il Governo non ha assunto alcun provvedimento per evitare che vengano sfrattate numerose famiglie, fino ad oggi tutelate dal fondo per la morosità incolpevole;

moltissime amministrazioni comunali di tutta Italia hanno approvato da tempo atti di indirizzo per sollecitare il Governo a promuovere politiche abitative efficaci e rapide e per rifinanziare il fondo per la morosità incolpevole,

impegna il Governo

a porre in essere efficaci politiche pubbliche organiche per la casa, che passino attraverso il varo di un Piano nazionale di edilizia residenziale pubblica, nonché attraverso lo stanziamento, in relazione a quanto espresso in premessa, di risorse adeguate per sostenere le famiglie in difficoltà che hanno problemi economici a pagare gli affitti e che rischiano di essere sfrattate dalla loro abitazione.

9/1937-A/16. Scotto.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di porre in essere efficaci politiche pubbliche organiche per la casa, che passino attraverso il varo di un Piano nazionale di edilizia residenziale pubblica e sociale, nonché attraverso lo stanziamento, in relazione a quanto espresso in premessa, di risorse adeguate per sostenere le famiglie in difficoltà che

hanno problemi economici a pagare gli affitti e che rischiano di essere sfrattate dalla loro abitazione.

9/1937-A/16. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Scotto.

La Camera,

premesso che:

il sisma del 26 dicembre 2018 ha arrecato gravi danni ad alcuni comuni della città metropolitana di Catania in particolare a: Zafferana Etnea, Viagrande, TreCASTAGNI, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena;

il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, al Capo II reca « Disposizioni relative agli eventi sismici della Regione Molise e dell'Area Etnea » questa norma istituisce i Commissari straordinari, le loro strutture e le contabilità speciali di cui sono dotati;

il Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della città metropolitana di Catania conta su una dotazione, definita come « iniziale », di 236,7 milioni di euro;

l'articolo 14-bis del su citato decreto, ha consentito l'assunzione di personale a tempo determinato nei comuni della città metropolitana di Catania;

le previsioni di cui all'articolo 14-bis sono state prorogate, insieme al Commissario straordinario ed alla sua struttura, anche per il 2022, il 2023 e, in ultimo, per tutto il 2024 con la legge 30 dicembre 2023, n. 213, articolo 1, comma 433, autorizza la spesa di 2,6 milioni di euro per l'anno 2024 ed il successivo comma 434, deroga al limite triennale per i contratti a tempo determinato;

in recenti esperienze italiane di gestione *post* sisma, il tema della deroga alla durata dei contratti a tempo determinato è stato affrontato correlativamente al potenziamento strutturale del personale dei comuni interessati da eventi sismici, e quindi

gravati da una quantità non ordinaria di procedimenti;

ciò si è verificato nell'ambito della normativa che ha riguardato i sismi verificatisi in Italia nel 2002, 2009, 2012 e 2016;

in ultimo, con l'approvazione dell'articolo 3, comma 2-bis, del decreto-legge dell'11 gennaio 2023, n. 3, è stato possibile assumere a tempo indeterminato il personale non dirigenziale non di ruolo, reclutato a tempo determinato con procedure concorsuali o selettive ed in servizio presso gli Uffici speciali per la ricostruzione,

impegna il Governo

ad attivarsi, anche con intervento legislativo, a estendere la suddetta normativa di cui all'articolo 3, comma 2-bis, del decreto-legge dell'11 gennaio 2023, n. 3, all'area etnea *post* sisma 2018 al fine di potenziare le pubbliche amministrazioni, la cui attività si affianca a quella del Commissario straordinario, penalizzate dall'evento calamitoso e contribuire al necessario potenziamento dei territori coinvolti anche al fine di migliorare la rete infrastrutturale così da rimuovere le disparità di trattamento tra territori che vivono la medesima condizione, quella di essere di essere stati colpiti dal sisma.

9/1937-A/17. Barbagallo.

La Camera,

premesso che:

nel novembre del 2014, i violenti eventi alluvionali che hanno colpito il nord della provincia di Varese hanno provocato la frana della strada sita nel comune di Cadegliano Viconago che collega le frazioni di Cadegliano e Avigno, isolando quest'ultimo abitato;

dopo alcuni interventi di somma urgenza messi in atto dal comune di Cadegliano Viconago e dalla comunità Montana del Piambello, nel 2015 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il cosiddetto « Decreto Lupi », assegnava al comune di Cadegliano Viconago la somma

di euro 1.500.000 per « Consolidamento dei tratti stradali » colpiti dall'alluvione dell'anno precedente;

a fronte del suddetto stanziamento, il provveditorato delle opere pubbliche per la Lombardia redigeva il progetto esecutivo per il consolidamento della strada franata, ma, inspiegabilmente, non essendo stati appaltati i lavori, le somme stanziate venivano ridestinate dal Ministero ad altri interventi;

ad oggi, quindi, sebbene il progetto esecutivo sia stato redatto, mancano i fondi per la realizzazione delle opere, con la conseguenza che, da ormai quasi dieci anni, la strada continua ad essere interrotta e la frazione di Avigno isolata;

negli ultimi mesi, il sindaco di Cadegliano Viconago Alberto Almieri ha chiesto in tutte le sedi che l'opera di rifacimento dell'arteria venga rifinanziata,

impegna il Governo

a produrre, per tramite del provveditorato alle opere pubbliche per la regione Lombardia, una dettagliata ricognizione sullo stato delle infrastrutture stradali dell'alto varesotto in relazione ai fenomeni di dissesto causati dalle alluvioni nel 2023 e nel 2024, nonché a destinare, quanto prima, tutte le risorse economiche necessarie al ripristino della strada di cui in premessa, sulla base di quanto lo stesso provveditorato stabilirà in relazione al complesso dei lavori da realizzare e alle preliminari fasi di progettazione.

9/1937-A/18. Candiani, Pellicini.

La Camera,

premesso che:

nel novembre del 2014, i violenti eventi alluvionali che hanno colpito il nord della provincia di Varese hanno provocato la frana della strada sita nel comune di Cadegliano Viconago che collega le frazioni di Cadegliano e Avigno, isolando quest'ultimo abitato;

dopo alcuni interventi di somma urgenza messi in atto dal comune di Cadegliano Viconago e dalla comunità Montana del Piambello, nel 2015 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il cosiddetto « Decreto Lupi », assegnava al comune di Cadegliano Viconago la somma di euro 1.500.000 per « Consolidamento dei tratti stradali » colpiti dall'alluvione dell'anno precedente;

a fronte del suddetto stanziamento, il provveditorato delle opere pubbliche per la Lombardia redigeva il progetto esecutivo per il consolidamento della strada franata, ma, inspiegabilmente, non essendo stati appaltati i lavori, le somme stanziate venivano ridestinate dal Ministero ad altri interventi;

ad oggi, quindi, sebbene il progetto esecutivo sia stato redatto, mancano i fondi per la realizzazione delle opere, con la conseguenza che, da ormai quasi dieci anni, la strada continua ad essere interrotta e la frazione di Avigno isolata;

negli ultimi mesi, il sindaco di Cadegliano Viconago Alberto Almieri ha chiesto in tutte le sedi che l'opera di rifacimento dell'arteria venga rifinanziata,

impegna il Governo

a produrre, per tramite del provveditorato alle opere pubbliche per la regione Lombardia, una dettagliata ricognizione sullo stato delle infrastrutture stradali dell'alto varesotto di cui in premessa in relazione ai fenomeni di dissesto causati dalle alluvioni nel 2023 e nel 2024, nonché a destinare, quanto prima, tutte le risorse economiche necessarie al ripristino della strada di cui in premessa, sulla base di quanto lo stesso provveditorato stabilirà in relazione al complesso dei lavori da realizzare e alle preliminari fasi di progettazione.

9/1937-A/18. (Testo modificato nel corso della seduta) Candiani, Pellicini.

La Camera,

premesso che:

il decreto in esame contiene misure in materia di infrastrutture e investimenti

di interesse strategico, processo penale e sport;

stiamo attraversando una gravissima crisi del sistema penitenziario, esasperata dall'onda di caldo e dal sovraffollamento, che si sta tramutando in una vera emergenza umanitaria;

il tema dell'edilizia e della manutenzione degli spazi destinati all'esecuzione non deve essere affrontato in termini meramente securitari e afflittivi: non servono spazi contenitori di persone, ma che siano orientati alla rieducazione, alla socialità e al trattamento,

impegna il Governo

anche fine di favorire il decremento della popolazione penitenziaria e concorrere così a determinare positivi effetti anche in termini di complessiva sicurezza sociale in ragione della conseguente riduzione della recidiva, a istituire, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo per edilizia penitenziaria volto alla predisposizione di progetti volti a definire e proporre modelli di architettura penitenziaria coerenti con l'idea di rieducazione, in sinergia con il Ministero della giustizia, anche tramite forme di collaborazione con università, fondazioni e istituti di ricerca, ordini professionali, enti locali, associazioni, esperti, finalizzato al raggiungimento di una dignità architettonica degli spazi dell'esecuzione penale, tramite anche il coinvolgimento delle competenze tecniche interne alle stesse amministrazioni coinvolte, elaborare interventi puntuali di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture esistenti nonché di riorganizzazione degli spazi degli istituti carcerari anche attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori interni e la formazione professionale dei detenuti in funzione di una loro partecipazione diretta ai lavori di manutenzione ordinari, elaborare criteri per la progettazione/ristrutturazione degli istituti volti a definire impianti compositivi e funzionali in grado di qualificare le unità residenziali e gli spazi per lavoro, studio, socializzazione, colloqui ed espressione degli affetti e

delle diverse fedi religiose, in rapporto all'attuazione di percorsi di responsabilizzazione, autonomia e partecipazione dei detenuti e prevenzione della radicalizzazione e attuazione della funzione rieducativa della pena *ex articolo 27 della Costituzione*, nonché a studiare e proporre soluzioni operative per adeguare gli spazi detentivi, aumentarne la vivibilità e la qualità, rendendoli realmente funzionali al percorso di riabilitazione dei detenuti nonché a orientare le scelte in materia di edilizia penitenziaria, al potenziamento delle strutture a sostegno dell'esecuzione penale esterna, ridefinizione progettuale delle colonie penali, degli istituti a sicurezza attenuata, delle residenze per l'esecuzione delle misure di sicurezza, delle strutture di detenzione femminile e delle strutture e comunità per detenute madri.

9/1937-A/19. Di Biase, Serracchiani, Giannassi, Lacarra, Scarpa.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 12, del provvedimento in esame, differisce dal 1° luglio 2024 al 1° luglio 2025 il termine di decorrenza dell'abolizione del vincolo sportivo degli atleti, costituito dalle limitazioni alla libertà contrattuale, per i tesseramenti già in atto al 30 giugno 2023 e operanti, dopo quest'ultima data, senza soluzione di continuità, anche mediante rinnovo;

la relazione illustrativa, allegata al provvedimento, osserva che la disposizione appare necessaria al fine di consentire la verifica dell'impatto derivante dal completamento dell'eliminazione del vincolo sportivo, tenuto conto dell'esigenza di tutelare i vivai giovanili e gli investimenti, ad essi relativi, operati dalle associazioni e società sportive;

il medesimo principio di urgenza è contenuto anche in altre norme oggetto di nostre proposte emendative;

in assenza di una discussione e di un confronto, molti temi, fondamentali per il settore, non sono stati trattati;

sarebbe stata l'occasione per intervenire sull'esame di abilitazione per il conseguimento del titolo abilitativo all'esercizio della professione di agente sportivo;

dal 1° gennaio 2023 è entrato definitivamente in vigore il decreto legislativo n. 37 del 2021, dedicato esclusivamente a chi esercita professionalmente l'attività di agente sportivo;

è stata così sancita la definizione di agente sportivo, delineandolo come il soggetto che, sottoscrivendo ed eseguendo un contratto di mandato, opera al fine di mettere in contatto due o più soggetti, lavoratori e società, operanti nell'ambito di una disciplina sportiva riconosciuta dal Coni o dal Cip. Si parla, più generalmente, di lavoratori sportivi, come la categoria beneficiaria delle prestazioni offerte dall'agente, il quale fino all'entrata in vigore era tenuto ad operare, nella sua quotidianità, esclusivamente con atleti professionisti, salvo rarissimi casi in cui gli era concessa la possibilità di assistere anche dilettanti, ma sempre in un'ottica di addivenire ad un contratto professionistico. L'allargamento delle tutele lavorative e la stessa estensione del concetto di lavoratore, amplia l'area operativa dell'agente sportivo anche al settore dilettantistico;

l'articolo 4 del succitato decreto interviene sull'Accesso alla professione e Registro nazionale degli agenti sportivi e al comma 3 è stabilito che il titolo abilitativo all'esercizio della professione di agente sportivo, conseguito a seguito del superamento dell'esame di abilitazione, ha carattere permanente ed è personale e incedibile,

impegna il Governo

ad intervenire, in fase di approvazione del primo provvedimento utile, al fine di prevedere che l'esame di abilitazione per il conseguimento del titolo abilitativo all'esercizio della professione di agente sportivo possa essere conseguito in Italia ovvero presso altra nazione o federazione sportiva che governa a livello mondiale la relativa

disciplina sportiva con le quali sussiste un accordo di riconoscimento reciproco.

9/1937-A/20. Prestipino, Berruto, Manzi, Orfini, Iacono, Grippo, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 12, del provvedimento in esame, differisce dal 1° luglio 2024 al 1° luglio 2025 il termine di decorrenza dell'abolizione del vincolo sportivo degli atleti, costituito dalle limitazioni alla libertà contrattuale, per i tesseramenti già in atto al 30 giugno 2023 e operanti, dopo quest'ultima data, senza soluzione di continuità, anche mediante rinnovo;

la relazione illustrativa, allegata al provvedimento, osserva che la disposizione appare necessaria al fine di consentire la verifica dell'impatto derivante dal completamento dell'eliminazione del vincolo sportivo, tenuto conto dell'esigenza di tutelare i vivai giovanili e gli investimenti, ad essi relativi, operati dalle associazioni e società sportive;

risulta improrogabile l'urgenza, da parte delle federazioni sportive, di definire i protocolli necessari alla sostituzione del vincolo sportivo con i premi di formazione,

impegna il Governo

in considerazione del termine di decorrenza dell'abolizione del vincolo sportivo degli atleti, differito di un anno, ad attivarsi al fine di non mettere in atto ulteriori deroghe sollecitando le federazioni sportive a definire i protocolli necessari alla sostituzione del vincolo sportivo con i premi di formazione, e dare compiuta attuazione alle disposizioni di cui all'articolo 31 del decreto legislativo 28 febbraio 2021, n. 36.

9/1937-A/21. Berruto, Manzi, Orfini, Iacono, Prestipino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame presenta norme relative al sistema infrastrutturale e alla mobilità;

il raddoppio della linea ferroviaria della Pontremolese costituisce una condizione strategica sia per assicurare notevoli benefici ai collegamenti infra regionali pendolari e turistici, sia per elevare la competitività del sistema portuale spezzino/ligure e toscano/tirrenico;

la linea Pontremolese non solo rappresenta un'infrastruttura strategica per il collegamento fra Liguria, Toscana ed Emilia-Romagna, ma dimostra quotidianamente la sua importanza per il trasporto intermodale delle merci tra le diverse aree produttive e i porti di La Spezia e Massa e tra il Mediterraneo e l'Europa, come parte integrante della rete Ten-T Comprehensive;

il completamento del raddoppio porterebbe benefici anche di carattere ambientale, con il parziale spostamento del traffico su gomma al ferro, con importanti migliorie ambientali e di sicurezza sull'intera rete infrastrutturale;

il progetto di potenziamento della linea ferroviaria si compone di due fasi: per la prima, che riguarda la tratta tra Parma e Vicofertile, dovrebbe essere al termine l'*iter* di validazione della progettazione definitiva ed è stato stimato un incremento dei costi di 113 milioni di euro rispetto a quanto era stato originariamente previsto e stanziato. La seconda fase prevede il raddoppio in affiancamento all'attuale linea tra Vicofertile e Fornovo, la realizzazione della galleria di valico tra Berceto e Pontremoli e una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli e Chiesaccia (Villafranca), con una stima di costi prevista di 4,5 miliardi di euro;

per l'attuazione di questa seconda fase non ci sono ancora progettazioni in via definitiva e non sono indicati ad oggi finanziamenti con ordine di priorità,

impegna il Governo

ad adottare iniziative di competenza volte a garantire nel primo provvedimento utile i finanziamenti necessari a completare la realizzazione della prima tratta tra Parma e Vicofertile e a mettere in atto con solle-

citudine tutte le procedure necessarie per il completamento delle procedure di affidamento e della realizzazione dei lavori della prima tratta, oltreché alla conclusione di tutte le fasi di progettazione delle tratte successive per il raddoppio della linea ferroviaria pontremolese.

9/1937-A/22. Ghio, Orlando, Simiani.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di adottare iniziative di competenza volte a garantire nel primo provvedimento utile i finanziamenti necessari a completare la realizzazione della prima tratta tra Parma e Vicofertile e a mettere in atto ogni azione utile per la realizzazione dei lavori della prima tratta, oltreché alla conclusione di tutte le fasi di progettazione delle tratte successive per il raddoppio della linea ferroviaria pontremolese.

9/1937-A/22. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Ghio, Orlando, Simiani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

con l'articolo 10 del provvedimento viene definito un procedimento di concessione di finanziamenti, da parte della Cassa depositi e prestiti, assistiti dalla garanzia dello Stato, per sostenere iniziative e progetti promossi nell'ambito del Piano Mattei, in misura pari all'80 per cento per singolo

intervento e viene altresì stabilito (comma 11) che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sono determinati orientamento strategico e priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima, di cui all'articolo, 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021 n. 234, da destinare, anche in parte, a supporto delle finalità e degli obiettivi del Piano Mattei;

secondo quanto più volte espresso dal Governo con il Piano Mattei si manifesta l'esigenza di costruire un nuovo partenariato tra Italia e Stati del Continente africano, volto a promuovere uno sviluppo comune, sostenibile e duraturo, nella dimensione politica, economica, sociale, culturale e di sicurezza, favorendo la condivisione e la partecipazione degli Stati africani interessati all'individuazione, alla definizione e all'attuazione degli interventi previsti dal piano,

impegna il Governo

ad istituire il Tavolo per la partecipazione della società civile africana, con lo scopo di favorire la partecipazione delle organizzazioni non governative africane direttamente interessate all'individuazione delle finalità e degli obiettivi dal Piano Mattei, nonché all'impegno compartecipato allo sviluppo sostenibile e duraturo dei territori oggetto degli interventi.

9/1937-A/23. Fratoianni, Bonelli, Borrelli, Dori, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, all'articolo 5, prevede Disposizioni urgenti per il completamento di interventi infrastrutturali;

il segmento autostradale marchigiano della A14, in particolare nel tratto sud che da Porto Sant'Elpidio giunge fino a San Benedetto del Tronto, si caratterizza quale vero e proprio « collo di bottiglia » per il traffico veicolare di questo importantissimo settore della viabilità nazionale;

nel corso degli anni all'esponenziale incremento dei mezzi in percorrenza, sia privati che commerciali, non ha trovato corrispondenza un adeguato sviluppo dell'infrastruttura, il cui originario tracciato a due corsie per ogni senso di marcia è rimasto pressoché invariato;

il tratto di riferimento insiste presso una porzione di territorio dalle peculiari caratteristiche orografiche, vista la diffusa presenza di rilievi collinari che hanno richiesto la realizzazione di numerosi viadotti e gallerie;

il significativo livello di obsolescenza dell'infrastruttura richiede peraltro, da anni, la periodica esecuzione di opere di manutenzione e messa in sicurezza. I relativi cantieri, spesso insediati presso tratti ad elevata pericolosità, sono stati concausa di un elevatissimo numero di incidenti purtroppo spesso mortali;

il tratto risulta tra i più pericolosi e inefficienti a livello nazionale, condizionando pesantemente sia le modalità che i tempi di percorrenza su un'infrastruttura strategicamente e logisticamente fondamentale per la mobilità di persone e merci;

nonostante negli ultimi periodi la regione Marche abbia più volte annunciato l'avvio di azioni operative e piani di intervento, non esistono allo stato attuale evidenze in questo senso. Il potenziamento del tratto in questione appare urgente e improcrastinabile, al fine di evitare la definitiva congestione del segmento in questione e restituire, al Paese, un'infrastruttura efficiente, moderna e sicura,

impegna il Governo

a stanziare, anche su base pluriennale, le risorse necessarie al fine di procedere al potenziamento del tratto autostradale della

A14 che da Porto Sant'Elpidio (Fermo) giunge fino a San Benedetto del Tronto (Ascoli Piceno).

9/1937-A/24. Curti.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di promuovere iniziative al fine di procedere al potenziamento del tratto autostradale della A14 che da Porto Sant'Elpidio (Fermo) giunge fino a San Benedetto del Tronto (Ascoli Piceno), nel rispetto della disciplina eurounitaria in materia di aiuti di Stato.

9/1937-A/24. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Curti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

l'articolo 8 del provvedimento in esame provvede a modificare l'assetto organizzativo delle strutture dedicate allo svolgimento dei compiti previsti dalla disciplina in materia di stoccaggio geologico di CO₂, istituendo due nuovi organi autonomi presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE): il Comitato per lo sviluppo della cattura e dello stoccaggio geologico di CO₂ (Comitato CCS) e la Segreteria tecnica CCS (dall'acronimo dell'inglese *Carbon Capture and Storage*) e ne sono disciplinati i compiti, la composizione, il funzionamento, la nomina dei membri e i relativi compensi;

per avere un impatto significativo nella lotta ai cambiamenti climatici, la capacità di sequestro della CO₂ tramite CCS a livello globale dovrebbe attestarsi medianamente attorno ai 12 miliardi di tonnellate l'anno, un livello 260 volte superiore all'attuale. Non vi è un solo indicatore economico o tecnologico che suggerisca che si tratti di un obiettivo ragionevolmente raggiungibile nei tempi necessari per incidere nella lotta al cambiamento climatico;

dal 2009 i Governi di tutto il mondo hanno stanziato 8,5 miliardi di dollari per progetti CCS e tuttavia, solo il 30 per cento di questi finanziamenti è stato speso perché i progetti non sono riusciti a decollare. Numerosi progetti in tutto il mondo sono stati abbandonati per insostenibilità economica o problemi tecnici;

per restare nel contesto europeo, nel 2018 la Corte dei conti europea ha fortemente criticato l'Unione europea per avere speso 424 milioni di euro in progetti CCS fallimentari che non sono riusciti nell'obiettivo di diffondere la tecnologia nel vecchio continente;

il processo CCS la separazione della CO₂ e ogni singolo stadio del processo CCS richiede molta energia termica e/o elettrica. Dalla separazione della CO₂ al trasporto (per ridurne adeguatamente il volume, la CO₂ viene preferibilmente trasportata in forma liquida e questo richiede basse temperature ed elevate pressioni) fino all'iniezione di CO₂ nel sottosuolo – tipicamente a una profondità tra i mille e i 3 mila metri – ha un costo energetico rilevante;

il rischio di fuga della CO₂ dai depositi CCS attraverso le strutture geologiche esistenti o a seguito di eventi naturali come terremoti, che possono avvenire anche in futuro, pongono un ulteriore elemento di forte criticità e di incertezza sul comportamento a lungo termine di enormi quantità di CO₂ iniettate nel sottosuolo,

impegna il Governo

ad astenersi dall'adottare ulteriori iniziative volte a indirizzare risorse pubbliche al

finanziamento o al sostegno di progetti di stoccaggio della CO₂ nel nostro Paese, continuando a promuovere e sostenere con incentivi e agevolazioni la crescita della produzione di energia da fonte rinnovabile per aumentare la potenza di generazione da FER nei prossimi anni al fine di conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra e di decarbonazione fissati in ambito europeo.

9/1937-A/25. Dori, Bonelli, Borrelli, Fra-toianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. è una società a controllo pubblico italiana che opera sia nel settore del trasporto ferroviario sia in quello del trasporto pubblico locale, nonché in quello delle merci. Le società del gruppo (ad esempio Italferr, RFI, Trenitalia, Ferservizi) sono qualificate quali imprese pubbliche. Inoltre, come chiarito dalla giurisprudenza amministrativa, per l'affidamento di contratti pubblici estranei alle finalità istituzionali, la società deve applicare la disciplina ordinaria quale amministrazione « aggiudicatrice » *ex articolo 3, comma 1, lettera a)* del codice dei contratti, nella forma dell'organismo di diritto pubblico. Anche le società del Gruppo con socio unico soggette alla direzione e coordinamento di FSI S.p.A., in quanto deputate alla progettazione, manutenzione e realizzazione di infrastrutture e conduzione di sistemi di trasporto ferroviari convenzionali e ad alta velocità devono essere, a loro volta, qualificate sia come impresa pubblica, sia come soggetto privato che si avvale di diritti speciali o esclusivi per l'esercizio dell'attività ferroviaria;

considerato che:

i provvedimenti nel settore ferroviario spesso prevedono l'addestramento specifico per il personale coinvolto nelle operazioni di manutenzione, l'implementazione di procedure di sicurezza dettagliate, la gestione dei rischi legati alle attività di

manutenzione e la documentazione accurata delle operazioni effettuate; Tali attività sono mirate a garantire che la manutenzione nella sfera ferroviaria sia eseguita in modo sicuro, riducendo al minimo i rischi per i lavoratori e per il pubblico utente;

i recenti incidenti mettono in luce la necessità di accelerare l'implementazione di sistemi di segnalazione e comunicazione più avanzati e automatizzati nel settore ferroviario, specialmente sulle linee convenzionali e nelle aree dove la manutenzione e le operazioni di lavoro sui binari sono frequenti. La modernizzazione delle tecnologie di comunicazione e la transizione verso sistemi più avanzati non solo aumenterebbero l'efficienza e la sicurezza delle operazioni ferroviarie, ma ridurrebbero anche la dipendenza da metodi di comunicazione suscettibili di errore, come le telefonate;

si stima nell'Unione europea che circa l'80 per cento degli infortuni sul lavoro dipendano da errori umani, e che la maggior parte di essi (70 per cento) siano dovuti principalmente a due fattori: la scarsa consapevolezza del rischio e la cattiva organizzazione;

il comportamento umano è il fattore più importante per la salute e sicurezza sul lavoro come evidenziato qualche anno fa dall'Agenzia europea della salute e sicurezza sul lavoro. Solo la cultura della SSL può influenzare positivamente il comportamento umano, puntando all'eccellenza;

secondo l'INAIL l'elevata incidenza numerica degli infortuni verificatisi durante le operazioni di manutenzione non solo in ambito ferroviario si è attestata intorno al 10-15 per cento del totale; un dato che mette in evidenza l'elevata pericolosità delle operazioni di manutenzione;

nel decreto legislativo n. 81 del 2008 è possibile trarre due concetti al fine di realizzare il miglior equilibrio relativo alle operazioni di manutenzione alle attrezzature di lavoro: da un lato, si esige una idonea manutenzione delle attrezzature di lavoro e, dall'altro lato, si richiede una idonea qualificazione dei lavoratori;

secondo il rapporto dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie nel 2020 si sono registrati 6 incidenti significativi relativi ad attività legate a cantieri ferroviari avvenuti sulla Rete RFI. Tali eventi hanno provocato complessivamente 6 vittime (4 morti e 2 feriti gravi);

già nel corso del 2020 l’Agenzia ha segnalato che si sono inoltre registrate numerose situazioni che evidenziano la criticità del contesto e la necessità che i Gestori dell’infrastruttura attuino più efficacemente le direttive che l’ANSFISA ha impartito, con particolare riferimento: all’analisi dei fattori umani e organizzativi relativi ai processi di esecuzione della manutenzione; all’utilizzo di tecnologie disponibili per migliorare le *performance* in termini di sicurezza; ai processi di monitoraggio e controllo delle forniture sia appaltate che eseguite internamente; alla formazione e al controllo della corretta esecuzione dei compiti del personale operante nei cantieri,

impegna il Governo

a dare centralità nell’azione del Ministero delle infrastrutture dei trasporti di concerto con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, alla sicurezza ferroviaria, con particolare riferimento ai lavorati del settore delle manutenzioni nei subappalti, garantendo maggiori risorse affinché la formazione sulla sicurezza e i controlli *in loco* siano garantito su tutta la filiera.

9/1937-A/26. Aiello, Barzotti.

La Camera,

premesso che:

l’articolo 2 reca delle disposizioni finalizzate a modificare ulteriormente l’attività istruttoria del decreto-legge n. 35 del 2023 alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. Sono, in particolare, introdotte disposizioni volte modificare le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione; aggiornare le modalità di approvazione del progetto esecutivo; continuare a mutare i termini relativi al costo del pro-

getto nonché alcuni profili relativi alla variazione dei prezzi;

il costo dell’opera è stato delineato nell’ambito del documento di economia e finanza 2023, all’interno del *focus* dedicato nel cosiddetto allegato infrastrutture alla voce « fondi destinati alla realizzazione dell’opera » si legge che: al finanziamento dell’opera si intende provvedere mediante: le risorse messe a disposizione dalle Regioni a valere, in particolare, sui Fondi per lo Sviluppo e la Coesione; l’individuazione, in sede di definizione della legge di bilancio 2024, della copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato; i finanziamenti privati contratti sul mercato nazionale e internazionale; l’accesso alle sovvenzioni di cui al programma *Connecting Europe Facility – CEF* (bando entro settembre 2023);

l’unica misura certa, ossia nella immediata disponibilità del Governo, è rappresentata dalla quota parte relativa alla legge di bilancio 2024, posto che non è noto, né con quante risorse le regioni Calabria e Sicilia possano provvedere nell’ambito dei fondi FSC, né tanto meno quali e quanti finanziamenti privati si potranno reperire sul mercato;

recentemente l’Unione europea ha stabilito, nell’ambito della propria programmazione *Connecting Europe Facility*, il co-finanziamento esclusivamente alla componente ferroviaria del progetto esecutivo del ponte sullo Stretto che dovrebbe essere intorno ai 25 milioni di euro, ossia circa lo 0,2 per cento dell’investimento previsto;

la cosa più allarmante, sollevata in sede di audizione dall’Anac, è rappresentata dalla volontà di far partire i cantieri in assenza di un progetto esecutivo complesso ma verificato per fasi costruttive, che con riguardo all’infrastruttura in oggetto rappresenta un azzardo in termini di investimenti, nonché di certezza del rispetto del cronoprogramma,

impegna il Governo

a dare seguito, anche con futuri provvedimenti normativi, ai rilievi emersi durante

le audizioni svolte in relazione al provvedimento in esame, evitando di perseguire l'obiettivo di una prima cantierizzazione senza che vi sia un progetto esecutivo complessivo di tutta l'infrastruttura e delle opere ad essa connesse, assicurando trasparenza sulle risorse necessarie, nonché sulla fattibilità dell'opera stessa.

9/1937-A/27. Morfino, Iaria.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame riguarda alcune infrastrutture individuate dall'esecutivo come strategiche;

l'Italia presenta numerosi *gap* infrastrutturali, tipicamente nelle regioni del Sud, tuttavia anche il Nord presenta criticità da ritenersi strategiche per lo sviluppo del Paese;

sull'asta del fiume Po e nelle sue prossimità sorgono numerosi ponti ammalorati, in particolare i ponti stradali, che a causa delle numerose criticità risultano già essere interdetti al traffico pesante. La maggior parte dei ponti stradali sono gestiti da Anas e per alcuni è previsto a breve il passaggio alla medesima società. Con ripetuti atti ispettivi negli anni sono state messe in evidenza le criticità di numerose strutture, alcune già interdette al traffico pesante, alcune in via di interdizione, alcune da ricostruire;

con la legge di bilancio 2019 è stato effettuato un primo importante stanziamento di 250 milioni di euro per i ponti sul Po, ed è iniziato un monitoraggio di queste e altre infrastrutture nazionali, dal quale emerge un variegato e mobile quadro di gestione che non favorisce l'efficienza e la sicurezza dei trasporti e il rispetto della concorrenza nelle gare. Attraverso il Po, in particolare sulle strade statali, mancando un'infrastrutturazione ferroviaria a capacità dignitosa, passano buona parte delle merci italiane esportate e importate che determinano i due terzi del prodotto interno lordo italiano. Tali infrastrutture sono un importante fattore di coesione territo-

riale interregionale e interprovinciale per i territori complessivamente interessati, abitati da metà della popolazione italiana,

impegna il Governo

a incrementare, anche con futuri provvedimenti normativi, il Fondo per la costruzione di nuovi ponti insistenti nel bacino idrografico del fiume Po.

9/1937-A/28. Barzotti, Forattini.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 reca delle disposizioni finalizzate a modificare ulteriormente l'attività istruttoria del decreto-legge n. 35 del 2023, per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria; sono, in particolare, introdotte disposizioni volte a modificare le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione; aggiornare le modalità di approvazione del progetto esecutivo; continuare a mutare i termini relativi al costo del progetto nonché alcuni profili relativi alla variazione dei prezzi;

nel 2023, i giornali locali e i comitati hanno evidenziato che le cinque navi da crociera e i quindici portacontainer di altezza superiore ai sessantacinque metri non avrebbero potuto attraversare lo Stretto se ci fosse stato il ponte sullo Stretto;

il presidente di Federlogistica ha anch'esso più volte espresso serie preoccupazioni sul fatto che il ponte potrebbe rischiare di rappresentare un muro per la logistica navale. Difatti sia le navi da crociera che le navi portacontainer hanno altezze anche di 68 metri e dunque non passerebbero sotto le attuali altezze previste;

il progetto approvato nel 2011 prevede un canale navigabile di altezza pari a 65 metri, misura inferiore all'altezza di alcune navi cargo e da crociera che già transitano nel Mediterraneo oltreché di quelle che vi transiteranno nei prossimi decenni. L'adeguamento del progetto alla

luce del fenomeno del gigantismo navale è indispensabile per evitare che lo Stretto di Messina diventi un ostacolo al transito delle navi nelle rotte commerciali e turistiche del Mediterraneo e non solo,

impegna il Governo

a non procedere, per quanto di competenza, alla cantierabilità del primo lotto dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina senza aver dapprima verificato la fattibilità del progetto esecutivo del 2011, alla luce delle attuali e future caratteristiche dei navigli, con particolare riguardo alle navi cargo, evitando di creare ulteriori difficoltà al sistema logistico italiano.

9/1937-A/29. Traversi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 6 reca « Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale ». La mobilità delle persone e delle merci rappresenta uno dei problemi più critici dello sviluppo sostenibile. L'insieme dei trasporti rappresenta la maggior parte dell'inquinamento atmosferico e contribuisce almeno per un quarto del totale alle emissioni di anidride carbonica e per circa il 50 per cento delle polveri sottili, elementi molto gravi per la salute umana;

il trasporto pubblico locale rappresenta per una città quello che l'apparato circolatorio rappresenta per l'organismo umano. Il benessere economico e sociale di un'area urbana dipende dalla sua efficienza, funzionalità, fluidità e capillarità;

il trasporto pubblico capitolino è affidato ad Atac S.p.A.1 e Roma Tpl s.c.a.r.l. 2. Il servizio di competenza Atac viene svolto con un parco mezzi che al 31 dicembre 2020 ammonta a 2.845 vetture (+0,4 per cento rispetto al 2019). I mezzi di superficie sono 2.287 (+1,3 per cento rispetto al 2019), di cui 2.123 autobus e 164 tram, mentre la dotazione della metropolitana è di 93 treni per un totale di 558 vetture (-3,1 per cento rispetto al 2019),

con più di 8 mila fermate. Come è noto a parte i residenti la città è attraversata da milioni di persone che vi transitano per turismo, lavoro, viste sanitarie, studi eccetera;

la mobilità veicolare privata rappresentata da autoveicoli e motocicli a Roma conta numeri estremamente rilevanti. A Roma circolano 1,77 milioni di autovetture e 385.000 motocicli. Roma è al primo posto tra gli otto più grandi comuni italiani con 643 auto ogni 1.000 abitanti, e un parco veicolare caratterizzato anche da mezzi molto vetusti;

dal 31 ottobre 2024 entrerà in vigore la delibera 371/2022, che prevede una limitazione alla circolazione dei vicoli più inquinanti entro una fascia detta fascia verde, estremamente ampia; questo richiederà una efficacia, una efficienza e una pervasività del tpl romano che attualmente non è riscontrabile nel servizio offerto. Al contempo, i principali giornali della Capitale riportano la notizia secondo cui il biglietto dell'Atac Bit aumenterà da 1,50 a 2 euro. Aumentano anche il biglietto giornaliero (da 7 a 9,30 euro) e quello valido due giorni (da 12,50 a 16,70). Lo stesso vale per quello da 72 ore (da 18 a 24 euro) e il settimanale (da 24 a 32 euro). L'azienda Atac ha reso noto che per evitare gli aumenti servirebbero circa 22 milioni di euro,

impegna il Governo

ad assumere iniziative di competenza, nell'ambito degli interventi in materia di trasporto pubblico locale, volte a scongiurare la strutturale carenza di risorse per il trasporto pubblico di Roma Capitale ed evitare l'aumento del costo dei biglietti, ad includere tra i destinatari della ripartizione del Fondo di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, anche Roma Capitale aggiornando il criterio di riparto e la quota aggiuntiva spettante alla Capitale.

9/1937-A/30. Francesco Silvestri.

La Camera,

premesso che:

il servizio di cabotaggio marittimo è disciplinato dal Regolamento (CEE) 3577/1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri;

le disposizioni relative alla stipula di nuovi contratti di servizio si riscontrano nell'articolo 19-ter del decreto-legge n. 135 del 2009, convertito, con modificazioni dalla legge n. 166 del 2009. Tale articolo prevede, tra le varie disposizioni, la proroga delle convenzioni in essere fino al completamento del processo di privatizzazione e i contributi dello Stato in relazione agli oneri di servizio pubblico stabiliti nelle convenzioni e nei contratti di servizio;

con riferimento ai servizi marittimi in continuità territoriale occorre pertanto distinguere i servizi svolti tra le regioni insulari e il continente e i collegamenti interni alle regioni e tra queste e le loro isole minori. I primi sono disciplinati da convenzioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa aggiudicataria. I secondi sono rimessi a contratti sottoscritti dalle regioni;

l'aumento dei prezzi coinvolge anche i costi dei trasporti, in particolare, visto il periodo dell'anno, i traghetti per la Sardegna. Raggiungere l'isola per una famiglia può infatti facilmente arrivare a costare a un lavoratore medio l'equivalente di un intero stipendio medio mensile. L'attenzione è stata posta recentemente da un'analisi effettuata da Adiconsum Sardegna sulle tariffe di alcune tipiche rotte estive. Per esempio — si apprende — ipotizzando una partenza a metà agosto, con ritorno alla fine del mese, il collegamento più caro è risultato il Civitavecchia-Olbia: la sistemazione in poltrona all'andata e il posto libero cosiddetto passaggio ponte al ritorno, per una famiglia con due bambini e auto al seguito arriva a costare circa 1.300 euro, che diventano circa 1.600 euro, se si opta per una cabina interna (senza la finestra), la cabina esterna arriva a cifre ancora maggiori;

nelle stesse date, infatti, Genova-Olbia in cabina costa 1.483 euro, Piombino-Golfo Aranci — sempre in cabina — 1.094,50 e Genova-Porto Torres con andata in cabina e ritorno in poltrona 1.323 (1.190 in caso di ritorno con passaggio ponte),

impegna il Governo

ad adottare iniziative in materia di trasporti e collegamenti per valorizzare le peculiarità della Sardegna riconosciute nell'articolo 119, comma 6 della Costituzione, contrastando con ogni mezzo pratiche scorrette e speculazioni che danneggiano l'intero comparto dei trasporti da e per la Sardegna, con particolare riguardo alle variazioni sui prezzi dei trasporti durante la stagione estiva.

9/1937-A/31. Fenu.

La Camera,

premesso che:

il progetto Metro 2 a Torino, inizialmente previsto e finanziato per estendersi fino alla fermata del Politecnico, ha subito un significativo ridimensionamento a causa di un intervento di finanziamento che ha comportato l'eliminazione di alcune fermate;

il costo dei materiali necessari per il completamento del progetto è aumentato del 36 per cento, costringendo a una revisione delle previsioni iniziali e provocando l'eliminazione di una fermata e il congelamento di altre due, che restano in attesa di ulteriori finanziamenti;

questo cambiamento rappresenta un duro colpo per i cittadini di Torino, i quali avevano riposto speranze in un servizio di trasporto pubblico più efficiente e accessibile. Il progetto Metro 2 è stato visto come una risposta alle crescenti esigenze di mobilità della città;

il Movimento 5 Stelle ha più volte sollecitato il rifinanziamento del progetto per far fronte agli extracosti attuali e riportare il piano alle condizioni originali;

la mancanza di adeguate risorse per completare il progetto nella sua forma originaria compromette seriamente le aspettative dei cittadini di Torino e potrebbe pregiudicare la qualità e l'efficienza del servizio di trasporto pubblico futuro;

è fondamentale che il Governo risponda prontamente alle richieste di rifinanziamento e si impegni a destinare le risorse necessarie per il completamento del progetto secondo i piani iniziali, così da garantire una metro efficiente e ben collegata per i cittadini di Torino;

risulta urgente e necessario un impegno immediato per il rifinanziamento del progetto Metro 2 nonché garantire che le aspettative dei cittadini di Torino non vengano compromesse e che il progetto possa proseguire offrendo un servizio di trasporto pubblico all'altezza delle esigenze della città,

impegna il Governo:

ad assumere le iniziative di competenza, nell'ambito degli interventi in materia di trasporto pubblico locale, volte a fornire un immediato rifinanziamento del progetto Metro 2, in modo da coprire gli extracosti necessari e ripristinare il piano originario con tutte le fermate previste;

a garantire che le risorse siano allocate in modo efficiente e che le procedure burocratiche non rallentino ulteriormente l'avanzamento dei lavori, al fine di non deludere le aspettative dei cittadini di Torino;

a monitorare e aggiornare periodicamente, per quanto di competenza, lo stato di avanzamento del progetto Metro 2, assicurando la trasparenza e l'efficacia nell'uso dei fondi stanziati.

9/1937-A/32. Iaria.

La Camera,

premesso che:

il progetto Metro 2 a Torino, inizialmente previsto e finanziato per estendersi

fino alla fermata del Politecnico, ha subito un significativo ridimensionamento a causa di un intervento di definanziamento che ha comportato l'eliminazione di alcune fermate;

il costo dei materiali necessari per il completamento del progetto è aumentato del 36 per cento, costringendo a una revisione delle previsioni iniziali e provocando l'eliminazione di una fermata e il congelamento di altre due, che restano in attesa di ulteriori finanziamenti;

questo cambiamento rappresenta un duro colpo per i cittadini di Torino, i quali avevano riposto speranze in un servizio di trasporto pubblico più efficiente e accessibile. Il progetto Metro 2 è stato visto come una risposta alle crescenti esigenze di mobilità della città;

il Movimento 5 Stelle ha più volte sollecitato il rifinanziamento del progetto per far fronte agli extracosti attuali e riportare il piano alle condizioni originali;

la mancanza di adeguate risorse per completare il progetto nella sua forma originaria compromette seriamente le aspettative dei cittadini di Torino e potrebbe pregiudicare la qualità e l'efficienza del servizio di trasporto pubblico futuro;

è fondamentale che il Governo risponda prontamente alle richieste di rifinanziamento e si impegni a destinare le risorse necessarie per il completamento del progetto secondo i piani iniziali, così da garantire una metro efficiente e ben collegata per i cittadini di Torino;

risulta urgente e necessario un impegno immediato per il rifinanziamento del progetto Metro 2 nonché garantire che le aspettative dei cittadini di Torino non vengano compromesse e che il progetto possa proseguire offrendo un servizio di trasporto pubblico all'altezza delle esigenze della città,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di

assumere le iniziative di competenza, nell'ambito degli interventi in materia di trasporto pubblico locale, volte a fornire un rifinanziamento del progetto Metro 2, in modo da coprire gli extracosti necessari e ripristinare il piano originario con tutte le fermate previste;

a monitorare e aggiornare periodicamente, per quanto di competenza, lo stato di avanzamento del progetto Metro 2, assicurando la trasparenza e l'efficacia nell'uso dei fondi stanziati.

9/1937-A/32. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Iaria.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 6 reca Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale;

il trasporto pubblico non di linea assicura il trasporto collettivo o individuale di persone con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ed è disciplinato, a livello legislativo nazionale, dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, recante: « Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea »;

a tal riguardo, dopo decenni di inerzia che hanno portato il settore a presentare numerose criticità, con riguardo alla qualità dei servizi offerti, alla mancanza di concorrenza, all'ingresso di nuove tecnologie nonché a uno stravolgimento della qualità del lavoro, per coloro che offrono questi necessari servizi per la collettività, con il decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione, convertito, con modificazioni, nella legge 11 febbraio 2019, n. 12, l'allora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha definito un percorso, di concerto con le principali associazioni di categoria, al fine di divenire a un ragionevole equilibrio tra domanda e offerta, tenendo conto delle criticità suddette;

come è noto, il servizio di NCC non è soggetto ad obblighi di servizio pubblico,

mentre il servizio di taxi rientra tra i servizi di trasporto pubblico locale, sia pure non di linea; dalla natura pubblica del servizio taxi discendono pertanto: la doverosità delle prestazioni; la capillarità territoriale e sociale della fornitura e l'accessibilità del servizio di taxi sotto il profilo economico; l'obbligatorietà del servizio e la sua offerta indifferenziata a chiunque ne faccia richiesta; la determinazione pubblica delle tariffe e delle modalità di svolgimento del servizio; la previsione che lo stazionamento dei taxi avvenga in luogo pubblico e che il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avvengano all'interno dell'area comunale o comprensoriale di riferimento;

la legge quadro n. 21 del 1992 ha peraltro demandato alle regioni e agli enti locali la disciplina di dettaglio e quella inherente la gestione dei servizi, pertanto la disciplina delle concessione delle licenze taxi e NCC è di competenza comunale ed è quindi disciplinata nell'ambito dei regolamenti comunali per i servizi pubblici non di linea;

il decreto-legge n. 143 del 2018 modifica la disciplina del trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea relativa ai servizi di noleggio con conducente (NCC), di cui alla legge n. 21 del 1992, introducendo alcuni requisiti e caratteristiche da rispettare nello svolgimento del servizio;

in particolare, il comma 3 dell'articolo 1 prevede l'istituzione presso il Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro un anno dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, di un registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi effettuato con autovettura, motocarrozetta e natante e di quelle di autorizzazione per il servizio di autonoleggio con conducente effettuato con autovettura, motocarrozetta e natante;

con la sentenza n. 137/2024, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 10-bis, comma 6, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, che prevede che: « fino alla piena

operatività dell'archivio informatico pubblico nazionale delle imprese di cui al comma 3, non è consentito il rilascio di nuove autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con autovettura, motocarrozetta e natante; »;

impegna il Governo:

ad assumere le iniziative di competenza volte a garantire, nel dare seguito alla sentenza n. 137 del 2024 della Corte costituzionale, che vengano emanati senza ulteriori indugi tutti i decreti attuativi con particolare riguardo al foglio di servizio e all'uso delle piattaforme con riguardo al NCC, come previsti dal decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, al fine di evitare l'abusivismo e tutelare i lavoratori del settore;

a non applicare il principio della correnza per snaturare i diversi servizi di trasporto urbano non di linea valorizzando invece le specificità del servizio di taxi, garantendo la qualità del servizio per i cittadini e al contempo garantire la valorizzazione dei lavoratori che svolgono tale servizio;

ad assumere le iniziative di competenza, anche in raccordo con gli enti territoriali, volte a istituire subito un sistema centralizzato di monitoraggio dei dati, al fine di raccogliere informazioni su richiesta e offerta di taxi, tempi di attesa e distribuzione territoriale delle richieste provvedendo alla suddivisione delle città in ambiti territoriali per un'analisi periodica della domanda e dell'offerta di servizi taxi, nonché a procedere alla predisposizione da parte dei comuni di bandi pubblici per l'assegnazione di nuove licenze, rispondendo alle esigenze locali.

9/1937-A/33. Fede, Iaria.

La Camera,

impegna il Governo

ad assumere le iniziative di competenza volte a garantire, nel dare seguito alla sen-

tenza n. 137 del 2024 della Corte costituzionale, che vengano emanati senza ulteriori indugi tutti i decreti attuativi con particolare riguardo al foglio di servizio e all'uso delle piattaforme con riguardo al NCC, come previsti dal decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, al fine di evitare l'abusivismo e tutelare i lavoratori del settore.

9/1937-A/33. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Fede, Iaria.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 reca delle disposizioni finalizzate a modificare ulteriormente l'attività istruttoria di cui al decreto-legge n. 35 del 2023 in materia di realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. Sono, in particolare, introdotte disposizioni volte modificare le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione; aggiornare le modalità di approvazione del progetto esecutivo; continuare a mutare i termini relativi al costo del progetto nonché alcuni profili relativi alla variazione dei prezzi;

il costo dell'opera è stato delineato nell'ambito del documento di economia e finanza 2023. All'interno del *focus* dedicato nel cosiddetto allegato infrastrutture alla voce « fondi destinati alla realizzazione dell'opera » si legge che: al finanziamento dell'opera si intende provvedere mediante: le risorse messe a disposizione dalle regioni a valere, in particolare, sui Fondi per lo Sviluppo e la Coesione; l'individuazione, in sede di definizione della legge di bilancio 2024, della copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato; i finanziamenti privati contratti sul mercato nazionale e internazionale; l'accesso alle sovvenzioni di cui al programma *Connecting Europe Facility – CEF* (bando entro settembre 2023);

l'unica misura certa, ossia nella immediata disponibilità del Governo, è rappresentata dalla quota parte relativa alla legge di bilancio 2024, posto che non è

noto, né con quante risorse le regioni Calabria e Sicilia possano provvedere nell'ambito dei fondi FSC, né tanto meno quali e quanti finanziamenti privati si potranno reperire sul mercato;

recentemente l'Unione europea ha stabilito, nell'ambito della propria programmazione *Connecting Europe Facility*, il co-finanziamento esclusivamente alla componente ferroviaria del progetto esecutivo del ponte sullo Stretto che dovrebbe essere intorno ai 25 milioni di euro, ossia circa lo 0,2 per cento dell'investimento previsto;

tra le misure del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35 recante « Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria », l'articolo 9-bis prevede infatti che la società concessionaria sottoscrive apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un « Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto » volto ad assicurare l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali. La convenzione di cui al primo periodo individua le modalità attuative per lo svolgimento delle citate iniziative e ne garantisce l'attuazione a partire dall'anno 2024 durante tutta la fase di realizzazione dell'opera fino al collaudo della stessa, fino al 2030. La propaganda comunicativa costerà dunque ai cittadini italiani ulteriori 7 milioni di euro;

secondo quanto previsto dal decreto legislativo n. 33 del 14 marzo 2013 la trasparenza è intesa come accessibilità totale delle informazioni concernenti l'organizzazione e l'attività delle pubbliche amministrazioni, allo scopo di favorire forme diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche,

impegna il Governo

a fornire l'analisi costi benefici con riguardo all'attraversamento stabile dello

Stretto di Messina, consentendo la doverosa trasparenza verso tutti i cittadini, come previsto dalla normativa vigente, senza ulteriori costi a carico della collettività.

9/1937-A/34. Baldino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nella parte finale il comma 3 dell'articolo 5 autorizza una spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024 necessaria per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei lavori, da attuare per fasi funzionali fino al collaudo, per la realizzazione dell'intervento « Livorno – Caserma Tuscania – Sede del Gruppo intervento speciale (I° Lotto) »;

d'intesa con regione Toscana, provincia e comune di Pisa, Parco Migliarino San Rossore Massaccioli, nell'area dell'ex CISAM a San Piero a Grado nel comune di Pisa sarà realizzato l'intervento infrastrutturale per la realizzazione della sede del Gruppo intervento speciale, del 1° Reggimento Carabinieri paracadutisti « Tuscania » e del Centro cinofili, individuato quale « opera destinata alla difesa nazionale »;

l'area del pisano è già interessata dall'insediamento di numerosi insediamenti militari, da Camp Darby allo scalo aeroportuale militare e ora rischia di essere gravata da ulteriori strutture dal forte impatto ambientale sul territorio, come una nuova grande base militare di quasi 73

mila metri quadri, per oltre 445 mila metri cubi di nuove costruzioni, localizzata in un'area inclusa nel perimetro del Parco nazionale di San Rossore, area protetta da vincoli paesaggistici e norme di tutela della biodiversità e di protezione ambientale;

secondo le analisi di Greenpeace e Sbilanciamoci, nell'ultimo decennio (2013-2023) le spese militari in Italia hanno registrato un aumento *record* del +30 per cento, con un acquisto di nuove armi cresciuto del 132 per cento. In un decennio, la spesa italiana per i nuovi sistemi d'arma è passata da 2,5 miliardi di euro a 5,9 miliardi. Un aumento che stride con la stagnazione della spesa per i servizi prioritari: dal 2013 al 2023, nonostante il Covid, il *budget* per la sanità è aumentato solo dell'11 per cento, la spesa per l'istruzione è cresciuta solo del 3 per cento e la spesa per la protezione ambientale – in piena crisi climatica – solo del 6 per cento,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disciplina richiamata in premessa e ad escludere dalle opere destinate alla difesa nazionale l'intervento infrastrutturale per la realizzazione della sede del Gruppo intervento speciale, del 1° Reggimento Carabinieri paracadutisti «Tuscania» e del Centro cinofili, in Pisa di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 gennaio 2022, cancellando qualsiasi forma di finanziamento ad esso destinato.

9/1937-A/35. Grimaldi, Ghirra, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

nel disporre, per il tramite di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, il piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuiti ai Commissari straordinari nominati per la realizzazione di interventi infrastrutturali prioritari, l'articolo 3 richiama l'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019, il quale

prevedeva, sul tema, l'adozione di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri subordinatamente all'espressione del parere delle Commissioni parlamentari, parere che la norma in parola di cui all'articolo 3 non prevede;

al predetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri l'articolo 3 attribuisce, altresì, la potestà di revoca e sostituzione di Commissari straordinari in carica nonché di nomina di nuovi Commissari: in proposito, si segnala che il nostro ordinamento prevede una procedura specifica per la nomina dei Commissari straordinari, definita dalla legge n. 400 del 1988 – la nomina è disposta con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri. Con il medesimo decreto sono determinati i compiti del Commissario e le dotazioni di mezzi e di personale. L'incarico è conferito per il tempo indicato nel decreto di nomina, salvo proroga o revoca. Del conferimento dell'incarico è data immediata comunicazione al Parlamento e notizia nella *Gazzetta Ufficiale*;

ad avviso dei firmatari del presente atto d'indirizzo, inoltre, la disciplina del piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni dei Commissari straordinari, di cui all'articolo 3, non individua criteri e limiti sufficientemente stringenti che il Governo debba osservare né contempla un adeguato coinvolgimento del Parlamento,

impegna il Governo

ferme restando le prerogative parlamentari, anche in termini di funzioni di indirizzo e controllo, a valutare gli effetti applicativi della disciplina di cui in premessa, adottando tempestivamente le misure necessarie a riportare le disposizioni richiamate in premessa nell'alveo ordinamentale, a tal fine prevedendo il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari in ordine ai contenuti del piano di cui all'articolo 3, comma 1, e delle sue modifiche e integrazioni, e ponendo un termine all'articolo 3, comma 3.

9/1937-A/36. Auriemma.

La Camera,

premesso che:

i porti italiani costituiscono il sistema di infrastrutture a servizio del trasporto marittimo di persone e merci in Italia. Con il rilancio del settore portuale e logistico, perseguito attraverso il valore aggiunto del sistema mare, si può garantire in termini quantitativi l'aumento dei traffici che contribuiranno a far recuperare competitività all'economia del sistema mare in termini di produttività ed efficienza;

la nuova pianta organica dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, comprende oltre ai porti di Gioia Tauro, Taureana di Palmi, Crotone e Corigliano Calabro, anche lo scalo di Vibo Valentia, ovvero Vibo Marina;

quest'ultima infrastruttura necessita di un'attenzione particolare sia per contrastare eventi alluvionali e di erosione costiera, attraverso la messa in sicurezza strutturale, e conseguente di un ampliamento dello stesso, sia per la messa in atto di una pianificazione di risanamento e sviluppo commerciale, già individuata in alcuni progetti in via di attuazione, nonché di opere volte alla pianificazione energetico-ambientale dei sistemi portuali, con l'obiettivo di ridurre i consumi di combustibili fossili e, quindi, le emissioni di CO₂, migliorando la qualità ambientale dei porti e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e della popolazione, nonché ad aumentare la competitività dei sistemi portuali,

impegna il Governo

ad adottare iniziative volte ad aumentare le risorse, anche con futuri provvedimenti normativi, da utilizzare prevalentemente per i suddetti interventi di pianificazione di sviluppo della circoscrizione demaniale dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio.

9/1937-A/37. Tucci.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame interviene prevalentemente nei settori degli interventi infrastrutturali e dei contratti pubblici; tra gli interventi infrastrutturali prioritari, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019 come convertito, cui fa riferimento l'adozione del piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari, rientra anche la macrocategoria degli interventi afferenti ai porti;

il settore marittimo e portuale è stato ultimamente oggetto di numerosi interventi normativi, tra cui il completamento delle Autorità di sistema portuale;

nell'ambito della conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante Disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico, è stato approvato, con riformulazione, l'ordine del giorno 9/01759/003 a prima firma del deputato Scerra, con cui si impegna il Governo a includere nell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale anche i porti siracusani di Porto Piccolo e Porto Ognina che, per storia e collocazione geografica, ben si inseriscono in un piano comune di rilancio e crescita dal punto di vista turistico della Sicilia orientale;

nel testo modificato nel corso della seduta, è stato espunto dal suddetto ordine del giorno l'impegno inerente alla modifica degli attuali *asset* di *governance* delle Autorità di sistema portuale, equiparando i capoluoghi di provincia della Sicilia e della Sardegna, afferenti alle autorità, alle città metropolitane;

per rendere davvero efficace l'inclusione dei due richiamati porti per la città di Siracusa — ma anche per tutte le città capoluogo di provincia delle regioni Sicilia e Sardegna i cui porti sono inclusi nelle varie Autorità di sistema portuale del territorio nazionale — è altresì necessario procedere nell'ambito di questi organismi con le opportune modifiche dell'attuale assetto

di *governance*, che attualmente consente solo alle città metropolitane e ai comuni sedi dell'ex autorità oggi incluse nell'Autorità di sistema, di avere un ruolo decisionale sul complesso delle attività collegate a quest'organo, compresa la pianificazione delle politiche di sviluppo relative ai porti dei comuni di capoluogo anch'essi compresi nell'autorità che, al contrario, possono esprimersi solo « nelle materie di loro competenza »;

tal squilibrio di ruoli nel processo decisionale può infatti rappresentare un *vulnus* ed intaccare quella unità di intenti all'interno dell'Autorità che, viceversa, deve essere basata su una *governance* equilibrata compatta che permetta di promuovere politiche comuni di sviluppo e potenziamento delle vocazioni dei porti soprattutto nelle due isole maggiori,

impegna il Governo

nell'ottica di una concreta e reale promozione, valorizzazione e promozione delle attività e infrastrutture portuali, ad adottare le opportune iniziative, anche normative, volte a promuovere una modifica degli attuali *asset* di *governance* delle Autorità di sistema portuale, così da equiparare i capoluoghi di provincia della Sicilia e della Sardegna, afferenti alle autorità, alle città metropolitane, anche al fine di un effettivo raggiungimento degli obiettivi delle Autorità di sistema portuale, in particolare delle regioni della Sicilia e della Sardegna.

9/1937-A/38. Scerra.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5, comma 3, del decreto-legge in esame prevede l'autorizzazione all'apertura di una apposita contabilità speciale, presso la Tesoreria dello Stato, intestata al Commissario straordinario nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 9 maggio 2022 e autorizza la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024 finalizzata alla realizzazione del I lotto funzionale della nuova sede dei re-

parti di eccellenza dell'Arma dei Carabinieri nella tenuta di Coltano, all'interno dell'area naturale protetta di San Rossore, trascurando la rafforzata tutela giuridica del combinato disposto degli articoli 9 e 41 della Costituzione, come modificati dalla legge costituzionale 11 febbraio 2022, n. 1;

con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 gennaio 2022 era stato previsto un intervento infrastrutturale per la realizzazione della sede del Gruppo intervento speciale del 1° Reggimento Carabinieri paracadutisti « Tuscania » e del Centro cinofili, a Pisa – area Coltano, impegnati nell'attività di antiterrorismo e nella sicurezza delle rappresentanze diplomatiche a rischio, nonché delle attività delle forze speciali e delle forze per operazioni speciali delle forze armate;

tale intervento era stato individuato come « opera destinata alla difesa nazionale », ai sensi dell'articolo 233, comma 1, del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, al quale si applicano le misure di semplificazione procedurale previste dall'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 recante « *Governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure »;

a seguito delle forti proteste provenienti dal territorio si erano aperte delle interlocuzioni tra le varie istituzioni coinvolte al fine di valutare la possibilità di ubicare altrove l'infrastruttura militare. Tentativi falliti in quanto le aree individuate per sviluppare il progetto insistono ancora in parte sull'area di Coltano e sono state estese anche al comune di Pontedera, dove verrà realizzato un poligono militare;

l'intervento sarebbe ritenuto strategico tenuto conto della vicinanza all'aeroporto militare di Pisa e di altre importanti aree militari presenti sul territorio toscano, come la base americana di Camp Darby, il Comando delle forze speciali dell'esercito (COMFOSE), il Centro interforze studi per le applicazioni militari (CISAM), così av-

viandosi a trasformare il territorio della provincia di Pisa in un avamposto altamente militarizzato;

la frazione di Coltano è ubicata all'interno del Parco naturale di Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli, una vasta area naturale protetta che rischia di essere gravemente compromessa dalla costruzione delle opere militari citate, in particolare alloggi, edifici di servizio, poligoni di tiro, eliporto, infrastrutture per gli addestramenti, uffici, autolavaggi e magazzini;

con la legge costituzionale 11 febbraio 2022, n. 1 è stato introdotto il principio fondamentale della tutela dell'ambiente, delle biodiversità e degli ecosistemi;

la tutela ambientale è una delle priorità del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e, dunque, la costruzione di tale struttura che graverebbe su un'area protetta non risulterebbe coerente né con il dettato costituzionale né con gli obiettivi del PNRR;

in una fase storica nella quale assistiamo al costante aumento delle spese militari e in generale a scelte di politica economica di guerra, è preoccupante assistere a una invasiva militarizzazione di un territorio a scapito dei bisogni e delle priorità della popolazione locale,

impegna il Governo

a verificare gli effetti applicativi della disciplina richiamata in premessa e ad astenersi dal procedere con il progetto descritto in premessa al fine di garantire il rispetto dei dettami costituzionali in materia di tutela ambientale e di destinare le ingenti risorse finanziarie del progetto alle priorità sociali del territorio interessato.

9/1937-A/39. Riccardo Ricciardi, Quar-tini.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5 reca disposizioni urgenti in materia di completamento di interventi

infrastrutturali, stanziando risorse aggiuntive per la messa in sicurezza e la conclusione di alcune opere considerate strategiche;

i Campi Flegrei sono una vasta area vulcanica attiva (detta caldera) ad alto rischio, che si estende da Monte di Procida a Napoli, interessando direttamente una popolazione di oltre 500.000 abitanti. Attualmente il livello di allerta per rischio Vulcanico dei Campi Flegrei è giallo è la fase operativa adottata è di Attenzione;

la caldera flegrea è inoltre caratterizzata dal fenomeno del bradisismo, un lento processo con alternate fasi di sollevamento ed abbassamento del suolo, diretta conseguenza del vulcanismo che caratterizza l'area. Da novembre 2005 è in corso una fase ascendente che ha prodotto, ad oggi, un sollevamento di circa 122,5 centimetri nella zona di massima deformazione ubicata nel centro storico di Pozzuoli. Tale sollevamento genera tensione nelle rocce del sottosuolo che ad un certo punto si fratturano generando terremoti (oltre 6.0000 negli ultimi 12 mesi, con magnitudo anche di 4.2);

per fornire una risposta organica alla crisi bradisismica, iniziata la scorsa estate, il Governo è intervenuto con il decreto-legge n. 140 del 12 ottobre 2023, « Misure urgenti di prevenzione del rischio sismico connesso al fenomeno bradisistico nell'area dei Campi Flegrei », successivamente convertito nella legge n. 183 del 7 dicembre 2023;

tuttavia, in questo provvedimento sono previsti soltanto eventuali interventi per garantire la sicurezza e la continuità didattica nelle scuole, di ogni ordine e grado, ubicate nella « zona di intervento » delimitata in data 27 dicembre 2023 ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 12 ottobre 2023, n. 140;

in tale contesto, sarebbe auspicabile estendere il consolidamento strutturale degli edifici delle istituzioni scolastiche anche al restante territorio interessato dalla zona rossa per rischio vulcanico dei Campi Flegrei, favorendo la costruzione di scuole

innovative caratterizzate dalla presenza di nuovi ambienti di apprendimento al fine di ridurre i disagi determinati dal costante fenomeno bradisismico e in considerazione della riconoscibilità del disagio e della complessità dell'intervento didattico ed educativo nelle istituzioni scolastiche,

impegna il Governo

ad adottare nel prossimo provvedimento utile tutte le iniziative volte a reperire le necessarie risorse finalizzate alla messa in sicurezza e all'adeguamento sismico, mediante interventi di abbattimento, ricostruzione, ampliamento o consolidamento, degli edifici e delle infrastrutture scolastiche ricadenti nella zona rossa per rischio vulcanico dei Campi Flegrei come delimitata nell'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 giugno 2016.

9/1937-A/40. Caso, Amato, Orrico.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5 reca disposizioni urgenti in materia di completamento di interventi infrastrutturali, stanziando risorse aggiuntive per la messa in sicurezza e la conclusione di alcune opere considerate strategiche;

i Campi Flegrei sono una vasta area vulcanica attiva (detta caldera) ad alto rischio, che si estende da Monte di Procida a Napoli, interessando direttamente una popolazione di oltre 500.000 abitanti. Attualmente il livello di allerta per rischio Vulcanico dei Campi Flegrei è giallo è la fase operativa adottata è di Attenzione;

la caldera flegrea è inoltre caratterizzata dal fenomeno del bradisismo, un lento processo con alternate fasi di sollevamento ed abbassamento del suolo, diretta conseguenza del vulcanismo che caratterizza l'area. Da novembre 2005 è in corso una fase ascendente che ha prodotto, ad oggi, un sollevamento di circa 122,5 centimetri nella zona di massima deforma-

zione ubicata nel centro storico di Pozzuoli. Tale sollevamento genera tensione nelle rocce del sottosuolo che ad un certo punto si fratturano generando terremoti (oltre 6.000 negli ultimi 12 mesi, con magnitudo anche di 4,2);

per fornire una risposta organica alla crisi bradisismica, iniziata la scorsa estate, il Governo è intervenuto con il decreto-legge n. 140 del 12 ottobre 2023, « Misure urgenti di prevenzione del rischio sismico connesso al fenomeno bradisismico nell'area dei Campi Flegrei », successivamente convertito nella legge n. 183 del 7 dicembre 2023;

tuttavia, in questo provvedimento sono previsti soltanto eventuali interventi per garantire la sicurezza e la continuità didattica nelle scuole, di ogni ordine e grado, ubicate nella « zona di intervento » delimitata in data 27 dicembre 2023 ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 12 ottobre 2023, n. 140;

in tale contesto, sarebbe auspicabile estendere il consolidamento strutturale degli edifici delle istituzioni scolastiche anche al restante territorio interessato dalla zona rossa per rischio vulcanico dei Campi Flegrei, favorendo la costruzione di scuole innovative caratterizzate dalla presenza di nuovi ambienti di apprendimento al fine di ridurre i disagi determinati dal costante fenomeno bradisismico e in considerazione della riconoscibilità del disagio e della complessità dell'intervento didattico ed educativo nelle istituzioni scolastiche,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di adottare tutte le iniziative volte a reperire le necessarie risorse finalizzate alla messa in sicurezza e all'adeguamento sismico, mediante interventi di abbattimento, ricostruzione, ampliamento o consolidamento, degli edifici e delle infrastrutture scolastiche ricadenti nella zona rossa per rischio vulcanico dei Campi Flegrei come delimitata nell'allegato 1 del decreto del Presidente

del Consiglio dei ministri del 24 giugno 2016.

9/1937-A/40. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Caso, Amato, Orrico.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento *de quo* introduce modifiche significative per quanto riguarda le disposizioni finalizzate a precisare il perimetro applicativo di alcune disposizioni del decreto-legge n. 35 del 2023 sulle attività propedeutiche alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (cosiddetto ponte sullo Stretto);

nell'ambito del Def (Documento di economia e finanza) 2023 – Allegato Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica, è stata aggiornata la stima per la realizzazione del ponte sullo Stretto secondo la quale sarebbero necessari 13,5 miliardi di euro, oltre a più di 1,1 miliardo di euro per la realizzazione delle opere complementari al collegamento ferroviario, lato Sicilia e lato Calabria, che dovranno essere oggetto del contratto di programma con Rfi. Oltre ai costi è indicato che « non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente; queste saranno individuate con la definizione del disegno di legge di bilancio »;

per le « opere di ottimizzazione e complementari alle connessioni stradali invece, di minor impatto economico », viene riportato nel Documento che « verranno meglio definite e dettagliate nell'ambito dei prossimi contratti di programma con Anas ». Al finanziamento dell'opera si vuol provvedere con risorse messe a disposizione dalle regioni a valere sui fondi per lo sviluppo e la coesione, con l'individuazione, in sede di definizione della finanziaria 2024, della copertura pluriennale a carico del bilancio dello Stato e con finanziamenti contratti sul mercato nazionale e internazionale;

il progetto prevede un ponte sospeso, ferroviario e autostradale, a campata unica di lunghezza pari a 3.300 metri,

e una larghezza di 60 metri. Nel progetto sono comprese le opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano (circa 40 chilometri con un costo di almeno 7-8 miliardi di euro), in massima parte in galleria, per assicurare il collegamento del ponte al nuovo tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e alla prevista linea ferroviaria AV/AC Napoli-Reggio Calabria, da un lato, e alle tratte autostradali Messina-Catania e Messina-Palermo nonché alla prevista nuova stazione ferroviaria di Messina, dall'altro;

l'opera sarebbe la più lunga al mondo. Nessun ponte ferroviario al mondo, esistente o in fase di progetto, ha una campata con luce superiore a 1.400 metri. Gli esperti indipendenti e la stessa commissione la cui relazione fu presentata dall'allora Ministro Giovannini del Governo Draghi, ritengono il progetto irrealizzabile, specie per la ferrovia;

le società incaricate non hanno ancora consegnato il progetto definitivo rispondendo alle decine di quesiti sollevati dagli stessi Ministeri competenti e, di conseguenza, non esiste il progetto esecutivo, validato dalla società *Parsons Transportation Group* incaricata fin dal 2006 dei servizi di *project management consulting* riguardanti le attività di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del ponte e altre opere. Per aggirare tale problema, con il provvedimento in esame viene affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la possibilità di approvare il progetto esecutivo del ponte anche « per fasi costruttive », oltrepassando di fatto la *deadline* del 31 luglio 2024 per l'approvazione del progetto esecutivo prevista dal decreto-legge del 31 marzo 2023, n. 35;

nella sostanza, con le nuove disposizioni saranno approvate singole parti dell'opera principale della cui realizzabilità non vi è al momento alcuna formale garanzia da parte delle stesse ditte incaricate (Stretto di Messina SpA, Consorzio Eurolink – formata da Webuild e altre società –, COWI e altre) né da *Parsons Group*;

nel corso di un incontro in commissione consiliare ponte sullo Stretto del comune di Messina, sono stati annunciati possibili ritardi da parte dell'ingegnere Valerio Mele, direttore tecnico dei lavori del ponte sullo Stretto. Per il direttore, il progetto esecutivo del ponte non potrà essere redatto prima della fine del prossimo anno;

si ritiene che, in tali circostanze, non si possa procedere senza dirimere ogni ragionevole dubbio circa il fatto che, trattandosi di un'opera unica al mondo, il ponte si possa realizzare come da progetto. Nella trasmissione di Radio anch'io di Rai Radio 1, Pietro Ciucci, amministratore delegato della società Stretto di Messina ha spiegato che «ci sono 40 chilometri di strade intorno da fare e quindi la progettazione esecutiva potrà essere fatta per *tranche*, in modo da accelerare al massimo l'avvio dei lavori. Entro fine giugno il Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile), insieme al definitivo, approverà un piano di opere anticipate che potranno essere avviate ancor prima della progettazione esecutiva, già in estate ». Queste opere altereranno il territorio in maniera irreversibile e sarebbero del tutto inutili se, per assurdo, il progetto esecutivo non dovesse essere approvato o richiedesse modifiche o limitazioni d'uso tali da essere antieconomiche. O se addirittura si accertasse che non è realizzabile, specie per i treni;

dall'articolo pubblicato il 13 maggio 2024 sul quotidiano Repubblica, a firma di Antonio Fraschilla, dal titolo « Ponte sullo Stretto, solo progetti ma quotazioni alle stelle: ecco chi già fa cassa sull'opera che non c'è » viene rivelato chi farebbe cassa dietro la realizzazione dell'opera. Secondo il sottotitolo dell'articolo « La società Rocksoil dell'ex Ministro Pietro Lunardi in prima fila nella progettazione assieme alla Proger di Chicco Testa. I conflitti d'interesse e le tante aziende coinvolte. E quelle del consorzio Eurolink sono cresciute in Borsa dal 15 al 30 per cento »,

impegna il Governo

a prevedere l'obbligo per le ditte incaricate, di cui in premessa, di fornire, contestual-

mente alla progettazione esecutiva, formale documentazione che attesti in modo inequivocabile che il progetto del ponte a campata unica, ferroviario e autostradale, di 3.300 metri sia realizzabile e utilizzabile dai mezzi previsti senza restrizioni.

9/1937-A/41. Cappelletti.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2, comma 1, punto 18), della direttiva (UE) 2016/797 dell'11 maggio 2016, definisce il tram-treno come un veicolo progettato per un uso combinato sia su infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia che su infrastrutture ferroviarie;

in altri termini, il tram-treno può essere inteso come quel sistema di trasporto pubblico che prevede l'interconnessione tra due reti, una tramviaria e una ferroviaria, tale da permettere l'instradamento dei rotabili ferroviari su tratte tranviarie o viceversa, in cui nessuno dei due sistemi viene escluso dal proprio normale esercizio;

tale sistema di trasporto presenta l'indubbio vantaggio di garantire la velocità e la frequenza delle vetture. Inoltre, viaggiando in superficie su corsie preferenziali dedicate, ovvero anche su corsie preferenziali miste condivise con le autovetture, esso non rappresenta un mezzo di spostamento invasivo o in grado di alterare la scena urbana, ma al contrario è in grado di integrarsi alla stessa anche nell'ottica della rigenerazione urbana;

il tram-treno ha, inoltre, il pregio di eliminare le barriere architettoniche e di ridurre sensibilmente l'inquinamento ambientale e acustico;

la capacità media del tram-treno equivale a circa 3 autobus di normali dimensioni, in grado di sostituire fino a 250 auto, calcolando un numero massimo di 2 persone a metro quadro;

infine, a fronte di un investimento iniziale, il tram-treno ha il pregio di abbattere sensibilmente i costi di gestione;

l'articolo 1, comma 5, della citata direttiva n. 2016/797, detta la disciplina generale destinata ai tram-treni operanti nel sistema ferroviario dell'Unione, applicabile nel caso in cui non esistano Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI). In particolare, gli Stati membri: devono provvedere ad adottare norme nazionali o altre pertinenti misure accessibili per garantire che i tram-treni soddisfino i requisiti essenziali pertinenti. Essi, inoltre, possono adottare norme nazionali per specificare la procedura di autorizzazione applicabile a tali tram-treni. In questo caso, l'autorità che rilascia l'autorizzazione dei veicoli consulta l'autorità di sicurezza nazionale (NSA) competente al fine di garantire che l'esercizio misto di tram-treni e treni soddisfi tutti i requisiti essenziali nonché gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) pertinenti;

nonostante tali previsioni, l'Italia non è mai intervenuta per dare attuazione a tali disposizioni, né esistono STI applicabili ai tram-treno, di talché gli stessi non possono essere considerati sistemi di trasporto pubblico omologati. Nonostante numerosi progetti presentati a livello locale, l'operatività dei tram-treni necessita di una deroga espressa;

nella maggior parte degli Stati membri europei è ormai diffuso l'utilizzo del tram-treno come mezzo di trasporto pubblico locale,

impegna il Governo

al fine di ampliare il novero dei mezzi di trasporto pubblico locale, di procedere ad adottare una normativa destinata a disciplinare l'utilizzo del cosiddetto tram-treno, contemplando le esigenze di utilizzare, recuperare e ampliare l'utilizzo delle linee ferroviarie locali.

9/1937-A/42. Pavanelli, Iaria, Ferrari.

La Camera,

premesso che:

la proposta di realizzare l'infrastruttura autostradale di collegamento A12 Au-

tostrada Roma-Fiumicino-Appia e, in particolare, la bretella di connessione denominata « Cisterna-Valmontone » risale agli anni '60, sulla base di valutazioni economiche e trasportistiche legate al quadro dell'epoca;

soltanto nel 2001, in assenza di uno studio sufficientemente accurato ed adeguato sulla domanda di mobilità merci e persone nel territorio interessato, con la delibera CIPE n. 121 sono stati previsti gli interventi denominati collegamento « Pontina-A12-Appia », con una previsione di costo di 1.136,205 milioni di euro, riferito alla Pedemontana di Formia ed al Corridoio Tirrenico Meridionale, e collegamento « Cisterna-Valmontone », con una previsione di costo di 309,874 milioni di euro;

nonostante la coeva disciplina introdotta per l'accelerazione della realizzazione delle opere pubbliche, la cosiddetta « legge obiettivo », non si sono visti avanzamenti significativi dell'*iter* dell'opera nei successivi vent'anni;

attualmente le due opere sono confluite in un unico nuovo progetto integrato denominato « Corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento autostradale Cisterna-Valmontone », costituito da un sistema autostradale, per una lunghezza di circa 100 chilometri, e dalle relative opere connesse di una lunghezza di circa 56 chilometri, suddiviso nelle seguenti opere principali: asse Roma-Latina, articolato tra collegamento autostradale interconnessione A12-Roma (Tor de' Cenci), e collegamento autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave), cui si aggiunge il collegamento autostradale Cisterna-Valmontone;

l'intero progetto autostradale rischia di compromettere il pregiato patrimonio paesaggistico e ambientale, sottoposto a specifici vincoli di tutela delle aree interessate, che verrebbero distrutti dall'intervento pianificato e la compromissione anche di Siti d'importanza comunitaria (SIC), inseriti nella rete Natura 2000 e protetti ai sensi della direttiva UE 92/43/CEE;

l'impatto provocato dall'opera autostradale sulle aree agricole e sulle pregiate

produzioni agroalimentari di Roma e Latina, e dei rispettivi territori di provincia e città metropolitana, appare devastante, con decine di aziende agricole d'eccellenza e biologiche che subiranno un colpo mortale;

il tracciato della bretella Cisterna-Valmontone impatterà pesantemente sul Lago di Giulianello (dichiarato monumento naturale della regione Lazio e finanziato da essa per la sua preservazione), la Via Francigena del Sud e la Via della Transumanza;

non si è presa in considerazione l'ipotesi di miglioramento e messa in sicurezza della viabilità alternativa al fine di ridurre i costi ed evitare un inutile e dannoso ulteriore consumo di suolo;

con l'autostrada Roma-Latina si continueranno a registrare picchi di traffico veicolare, stante il fatto che « l'imbuto » d'accesso a Roma permarrebbe nelle medesime condizioni odierne, la delibera del CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, riguardante il primo programma delle opere strategiche da realizzarsi ai sensi della legge n. 443 del 2001 (Legge Obiettivo), prevedeva la costruzione del collegamento autostradale A12-Pontina-Appia e della bretella Cisterna-Valmontone;

i costi di entrambe le opere infrastrutturali sono saliti vertiginosamente, rendendo ancora più incerta una valutazione sul rapporto costi-benefici: la spesa prevista per la loro realizzazione è passata da circa 1.400 milioni di euro agli attuali 2.300; la reale fattibilità dell'opera principale – ossia il corridoio tirrenico meridionale – sembra ancora incerta, al punto che si sta preferendo accelerare la realizzazione della bretella Cisterna-Valmontone, ossia l'opera connessa, senza alcuna certezza che l'intera infrastruttura possa essere davvero ultimata, in completa assenza di ogni logica di programmazione infrastrutturale;

anche la realizzazione della bretella sembra incontrare diverse difficoltà al punto da inserire continue proroghe nel quadro normativo vigente per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale con delibera n. 51 del 2013,

determinando una incomprensibile incertezza nei proprietari dei terreni non solo sul quando perderanno la disponibilità del bene, ma anche sul se questo avverrà, alla luce delle notevoli difficoltà realizzative dell'opera; – è prioritario l'adeguamento in sicurezza dell'attuale viabilità di collegamento tra Roma, Latina e Terracina (l'intero tracciato della via Pontina);

è indispensabile garantire la tutela delle aree protette e della sostenibilità nonché impedire il grave ed irreparabile impatto paesaggistico, ambientale e sociale che deriverebbe dalla realizzazione della suddetta opera autostradale,

impegna il Governo

ad avviare, in tempi rapidi, una rivalutazione complessiva del progetto, che tenga adeguatamente conto del rapporto costi-benefici, anche sotto il profilo della tutela ambientale e del consumo di suolo, valutando l'opportunità di investire le cospicue risorse stanziate in interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità esistente, salvaguardando così i diritti e gli interessi dei proprietari di terreni ed aziende che verrebbero danneggiati dalla realizzazione dell'opera.

9/1937-A/43. Ilaria Fontana.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 10 del provvedimento in esame reca misure urgenti per il sostegno della presenza di imprese italiane nel continente africano e per l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

in particolare, verrà affrontata la questione relativa alla destinazione di parte delle risorse del Fondo Italiano per il Clima al Piano Mattei;

il Fondo Italiano per il Clima rappresenta il principale strumento pubblico per perseguire l'impegno dell'Italia, insieme agli altri Paesi OCSE, a mobilitare collettivamente almeno 100 miliardi di euro

l'anno di finanza per il clima verso i Paesi emergenti e in via di sviluppo;

tal strumento ha natura rotativa e una dotazione complessiva pari a 4,4 miliardi di euro per interventi (ammontare aggiornato dal decreto-legge n. 181 del 2023 cosiddetto decreto-legge Energia), oltre a 40 milioni di euro annui dal 2027 per contributi a fondo perduto e spese di gestione;

il decreto in esame destina risorse del Fondo Italiano per il Clima a supporto delle finalità e degli obiettivi del Piano Mattei. Tuttavia, l'ampiezza e la diversità delle finalità del Piano Mattei potrebbero portare all'utilizzo delle risorse del predetto Fondo per perseguire obiettivi non pienamente compatibili con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi, dell'Unione europea e dell'Italia in materia di cambiamento climatico;

quanto sopra solleva preoccupazioni circa la possibilità che le risorse destinate alla lotta contro il cambiamento climatico possano essere deviate verso progetti che, pur essendo importanti per lo sviluppo economico e sociale dell'Africa, non contribuiscono direttamente alla mitigazione delle emissioni di gas serra o all'adattamento ai cambiamenti climatici,

impegna il Governo

a riferire periodicamente alle Camere in merito alle risorse del Fondo Italiano per il Clima destinati all'Africa nel contesto del Piano Mattei e ad adottare ogni opportuna iniziativa affinché i progetti e i relativi finanziamenti siano chiaramente identificabili e sottoposti agli obblighi di pubblicità e trasparenza.

9/1937-A/44. L'Abbate, Simiani, Ferrari, Boldrini.

La Camera,

premesso che:

le infrastrutture di trasporto sono fondamentali per lo sviluppo economico e sociale del territorio, ne influenzano la

produttività, ne facilitano il commercio con altre aree e mercati, ne migliorano l'inclusione economica e la coesione sociale;

nella giornata del 9 luglio scorso, un grave incidente ferroviario, che ha coinvolto un carro merci a Centola, ha comportato la chiusura della tratta ferroviaria tra Vallo della Lucania e Sapri della linea Tirrenica Meridionale, uno dei più importanti collegamenti ferroviari della direttrice nord-sud tra la Sicilia, Calabria e il resto dell'Italia. Saranno necessari almeno quattro giorni di stop, per rimuovere i vagoni deragliati e pertanto sono previsti ritardi, cancellazioni e limitazioni di percorso per i treni Alta Velocità, *Intercity* e regionali. Trenitalia nel frattempo invita « i passeggeri a riprogrammare il viaggio »;

come è noto, l'evento si è verificato nel periodo di maggior flusso turistico per le regioni meridionali, creando una serie di difficoltà a turisti e residenti, in un territorio che già sconta un *gap* infrastrutturale storico, isolando di fatto la Calabria dal sistema nazionale del trasporto su ferro, come già accade con quello europeo;

considerato che:

il Ministero ha bloccato il progetto dell'alta velocità Praia a Mare-Tarsia compromettendo anche lo sviluppo del porto di Gioia Tauro, senza un valido progetto alternativo di potenziamento;

nel documento di economia e finanza 2023, questo esecutivo ha previsto di un nuovo impegno dello Stato sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina per mezzo di un progetto accantonato dal 2011 per la sua insostenibilità finanziaria, ambientale e sociale;

il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) rappresenta lo strumento finanziario principale attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali in attuazione dell'articolo 119, della Costituzione;

una rilevante quota della programmazione 2021-2027 per le regioni Sicilia e

Calabria è stata arbitrariamente impegnata dall'Esecutivo, per sopportare il costo dell'opera – attualmente non ancora definito – come anche la sua stessa fattibilità –, tanto da portare il Ministero a procedere al progetto per « fasi costruttive »;

considerato inoltre che:

i numerosi incidenti accaduti nel nostro Paese in questi mesi mostrano con particolare evidenza che il percorso necessario è rappresentato dalle tante piccole e medie opere che capillarmente possono unire i territori, mettere in sicurezza i lavoratori del settore ferroviario e al contempo garantire gli *standard* europei a tutti i viaggiatori,

impegna il Governo:

a porre in essere tutte le azioni di competenza, al fine di evitare l'isolamento delle regioni meridionali, alla luce del grave incidente che ha bloccato la tratta ferroviaria tra Vallo della Lucania e Sapri della linea Tirrenica Meridionale;

a richiamare, nell'ambito delle proprie competenze, Rete Ferroviaria italiana, quale polo infrastrutturale italiano, al rispetto degli impegni assunti con lo Stato, per mezzo dei contratti di programma, al fine di ridurre i gravi disagi recentemente emersi, agendo in sinergia per assicurare il conseguimento degli obiettivi del PNRR, sia per i nuovi progetti sia per i progetti in essere.

9/1937-A/45. Scutellà, Baldino, De Luca.

La Camera,

impegna il Governo:

a porre in essere tutte le azioni di competenza, al fine di evitare l'isolamento delle regioni meridionali, alla luce del grave incidente che ha bloccato la tratta ferroviaria tra Vallo della Lucania e Sapri della linea Tirrenica Meridionale;

a richiamare, nell'ambito delle proprie competenze, Rete Ferroviaria italiana,

quale polo infrastrutturale italiano, al rispetto degli impegni assunti con lo Stato, per mezzo dei contratti di programma, al fine di ridurre i gravi disagi recentemente emersi, agendo in sinergia per assicurare il conseguimento degli obiettivi del PNRR, sia per i nuovi progetti sia per i progetti in essere.

9/1937-A/45. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Scutellà, Baldino, De Luca.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 reca Disposizioni urgenti in materia di concessioni autostradali. L'infrastruttura autostradale italiana è da considerarsi fondamentale e imprescindibile per l'economia nazionale, non solo facilitando gli spostamenti ma anche influenzando direttamente la distribuzione demografica e le scelte imprenditoriali;

considerato che:

l'estensione territoriale e lo sviluppo urbanistico di alcuni contesti urbani, ha fatto sì che tratti autostradali insistano all'interno del tessuto urbano, come nel caso della città di Roma;

Roma Capitale e la concessionaria avevano costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio ai cittadini che devono attraversare questa infrastruttura;

il « tratto urbano » è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24 (situata in corrispondenza della località Lunghezza) alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano;

il tratto, sotto il profilo della modalità di gestione, è operato come un sistema « aperto » sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini;

questo assetto si traduce nel fatto che per chi abita o lavora nei municipi IV, V e VI del comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

a causa di lavori sulle tratte stradali statali nonché di un elevato flusso di veicoli all'ingresso dell'area urbana, la barriera rappresenta il punto di accesso di tutti i pendolari metropolitani;

nel corso degli anni sono state frequenti e numerose le richieste, da parte degli interessati, di modificare questo assetto; il tavolo di coordinamento ha dunque impostato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari;

l'utente che soddisfa i requisiti avrebbe dovuto pertanto dotarsi di una *On Board Unit* tipo *Telepass Family* e tramite una convenzione tra il concedente, il concessionario e il comune di Roma, si prevedeva l'esenzione dal pagamento del pedaggio,

impegna il Governo

per quanto di competenza, a sostenere e finanziare il progetto promosso nel corso della precedente legislatura, volto a esentare i residenti all'interno della città metropolitana di Roma dal pagamento del pedaggio del tratto urbano dell'autostrada A24 e A25, con particolare riguardo a studenti e lavoratori pendolari.

9/1937-A/46. Torto, Francesco Silvestri, Ilaria Fontana.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 reca delle disposizioni finalizzate a modificare ulteriormente l'attività istruttoria del decreto-legge n. 35 del 2023 alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria; sono, in

particolare, introdotte disposizioni volte modificare le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione; aggiornare le modalità di approvazione del progetto esecutivo; continuare a mutare i termini relativi al costo del progetto nonché alcuni profili relativi alla variazione dei prezzi;

il costo dell'opera è stato delineato nell'ambito del documento di economia e finanza 2023, all'interno del *focus* dedicato nel cosiddetto allegato infrastrutture alla voce « fondi destinati alla realizzazione dell'opera » si legge che: al finanziamento dell'opera si intende provvedere mediante: le risorse messe a disposizione dalle regioni a valere, in particolare, sui Fondi per lo Sviluppo e la Coesione; l'individuazione, in sede di definizione della legge di bilancio 2024, della copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato; i finanziamenti privati contratti sul mercato nazionale e internazionale; l'accesso alle sovvenzioni di cui al programma *Connecting Europe Facility* – CEF (bando entro settembre 2023);

l'unica misura certa, ossia nella immediata disponibilità del Governo, è rappresentata dalla quota parte relativa alla legge di bilancio 2024, posto che non è noto, né con quante risorse le regioni Calabria e Sicilia possano provvedere nell'ambito dei fondi FSC, né tanto meno quali e quanti finanziamenti privati si potranno reperire sul mercato;

recentemente l'Unione europea ha stabilito, nell'ambito della propria programmazione *Connecting Europe Facility*, il co-finanziamento esclusivamente alla componente ferroviaria del progetto esecutivo del ponte sullo Stretto che dovrebbe essere intorno ai 25 milioni di euro, ossia circa lo 0,2 per cento dell'investimento previsto;

la cosa più allarmante, sollevata in sede di audizione dall'Anac è rappresentata dalla volontà di far partire i cantieri in assenza di un progetto esecutivo complesso ma verificato per fasi costruttive, che con riguardo all'infrastruttura in oggetto rappresenta un azzardo in termini di in-

vestimenti, nonché di certezza del rispetto del cronoprogramma;

in base all'articolo 119, comma 6, della Costituzione « La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità »; ad oggi, permangono, tuttavia, gravissimi ritardi infrastrutturali in tutta la Sicilia, in particolare nella provincia di Agrigento, priva di collegamento autostradale, connessa solo in alcune parti da un binario unico e con strade statali tutte oggetto di lavori di manutenzione o di rifacimento da parte di ANAS, con cantieri fermi e alcune situazioni irrisolte da decenni, come nel caso della SS 189 denominata Palermo/Agrigento, a cui si aggiunge la sospensione dei lavori sulla tratta di collegamento della SS 640, detta Strada degli Scrittori, con il porto di Porto Empedocle, principale struttura portuale nella Sicilia Sud Occidentale, nonché essenziale nella risoluzione della questione migratoria di provenienza dal Mar Mediterraneo, atteso che costituisce l'unico collegamento diretto via mare con le isole di Lampedusa e Linosa;

la situazione risulta aggravata dallo stato degradato delle strade provinciali spesso impraticabili;

i cittadini della provincia di Agrigento scontano questa carenza e disparità infrastrutturale sia in termini di grave lesione dei diritti della persona, anche con riferimento alla sicurezza della circolazione e alla tutela del diritto alla salute, rispetto ai cittadini del resto d'Italia, sia in termini di ridotte opportunità di crescita economica per la difficoltà di trasporto dei prodotti agroalimentari, delle merci e dello sviluppo del settore turistico a causa della carenza infrastrutturale e della distanza da tutti gli altri aeroporti della Sicilia;

invero a livello trasportistico la provincia di Agrigento rappresenta una realtà ancora problematica. Difatti, mentre tutti gli altri cittadini siciliani impiegano al più un'ora per raggiungere l'aeroporto più vicino, gli agrigentini impiegano almeno due ore, viaggiando in auto; con riferimento

agli scali aeroportuali, raggiungerli con i mezzi pubblici produce almeno un ulteriore raddoppio dei tempi o non è addirittura praticabile,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale della Sicilia, a dare seguito agli impegni assunti con la provincia di Agrigento al fine di inserire quale infrastruttura strategica, all'interno del Nuovo Piano aeroporti anche l'aeroporto di Agrigento per il traffico civile, quale volano fondamentale per lo sviluppo economico della provincia medesima e della Sicilia centro meridionale,

ad attivarsi, per quanto di competenza, ponendo in essere ogni strategia possibile per restituire e garantire il diritto alla mobilità agli abitanti della provincia di Agrigento.

9/1937-A/47. Carmina.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede un complesso di misure in materia di infrastrutture e concessioni autostradali;

la società Salerno Pompei Napoli S.p.A., titolare della concessione per la gestione dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno, ha dichiarato che, a partire dal 1° maggio 2024, non saranno più accettati i pagamenti del pedaggio tramite le carte di credito VISA e MasterCard, costringendo gli utenti a utilizzare contanti, carte Bancomat del circuito Fastpay, American Express e Telepass;

tal decisione si pone in un quadro già complicato per gli utenti dell'autostrada, in quanto a gennaio è stato registrato un aumento del pedaggio di 20 centesimi, a fronte di un incremento del costo dell'abbonamento mensile del Telepass che dal 1° luglio 2024 è passato da 1,83 a 3,90 euro al mese, segnando una maggiorazione del 113 per cento;

l'autostrada A3 è, inoltre, una tratta particolarmente strategica per l'utente perché rappresenta l'arteria di congiungimento tra l'A1 Milano-Napoli e l'A2 Salerno-Reggio Calabria, collegando senza soluzione di continuità il Nord e il Sud del Paese;

tenuto conto, altresì, che:

una tale inefficienza nel sistema di pagamento non solo provoca disagi ai singoli, ma contribuisce anche alla formazione di lunghe code, soprattutto nei fine settimana e durante le giornate di esodo estivo, proprio quando il traffico è particolarmente intenso e servirebbe offrire più servizi agli automobilisti;

a conferma di quanto detto, soprattutto con riferimento al periodo di accentuata pressione turistica che intercorre solitamente da maggio a settembre, è utile ricordare che i dati sulle utenze dei circuiti di pagamento delle principali carte, aggiornati al 2024, corrispondono a: 44 milioni di esercenti iscritti al suo circuito VISA in oltre 200 Paesi, 37 milioni di esercenti in oltre 210 Paesi per MasterCard, mentre solo 31 milioni di esercenti in oltre 130 Paesi per American Express,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa utile volta a favorire il ripristino della facoltà degli utenti dell'autostrada A3 Napoli-Salerno di adempiere al pagamento dei pedaggi anche tramite le carte di credito afferenti ai circuiti di cui in premessa, al fine di scongiurare ulteriori disservizi e disagi e di migliorare la viabilità.

9/1937-A/48. Santillo, De Luca, Sarracino.

La Camera,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa utile volta a favorire il ripristino della facoltà degli utenti dell'autostrada A3 Napoli-Salerno di adempiere al pagamento dei pedaggi anche tra-

mite le carte di credito afferenti ai circuiti di cui in premessa, al fine di scongiurare ulteriori disservizi e disagi e di migliorare la viabilità.

9/1937-A/48. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Santillo, De Luca, Sarracino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede un complesso di disposizioni volte al completamento di interventi infrastrutturali, tra i quali il progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera;

la regione Basilicata è interessata da una grave emergenza idrica che rischia di divenire cronica, anche in considerazione dell'oggettivo mutamento climatico in atto;

i dati della risorsa idrica invasata e delle previsioni meteorologiche sul medio lungo periodo non sono positivi e richiede l'adozione di misure urgenti accompagnate da un'adeguata programmazione degli interventi, anche di medio periodo, finalizzati a ridurre la dispersione e le perdite di acqua potabile nelle reti idriche, nonché alla manutenzione, riparazione e ammodernamento del complessivo sistema di distribuzione che risulta oltremodo vetusto;

la rete idrica della Basilicata continua a registrare perdite del 65,5 per cento, come certificato dall'Istat nell'ultimo dato disponibile del 2023, collocando la regione al primo posto in Italia per dispersione idrica, mentre gli invasi disponibili continuano ad essere sottoutilizzati;

l'accentuata scarsità di riserve idriche e le lacune di un sistema irriguo che sconta ritardi decennali, rappresentano il rischio più grande per il presente e l'immediato futuro del comparto agricolo, con gravi ripercussioni anche per l'uso potabile e il settore civile;

nonostante la presenza di un commissario straordinario per l'emergenza idrica

e una serie di interventi annunciati dalla regione Basilicata e dagli enti di governo della risorsa idrica, in Lucania la programmazione degli interventi infrastrutturali continua ad essere carente e le risorse del PNRR non risultano adeguatamente utilizzate, con ritardi e incongruenze che mal si conciliano con la crescente crisi in atto per l'economia agricola,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa utile finalizzata ad affrontare l'emergenza idrica in atto nella regione Basilicata con una adeguato piano di interventi di breve e medio periodo sulla rete e sulle infrastrutture idriche, stanziando ulteriori risorse economiche in attuazione della misura M2C4, investimento 4.2 del PNRR, e a sostegno del comparto agricolo.

9/1937-A/49. Lomuti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede un complesso di disposizioni volte al completamento di interventi infrastrutturali, tra i quali il progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera;

la regione Basilicata è interessata da una grave emergenza idrica che rischia di divenire cronica, anche in considerazione dell'oggettivo mutamento climatico in atto;

i dati della risorsa idrica invasata e delle previsioni meteorologiche sul medio lungo periodo non sono positivi e richiede l'adozione di misure urgenti accompagnate da un'adeguata programmazione degli interventi, anche di medio periodo, finalizzati a ridurre la dispersione e le perdite di acqua potabile nelle reti idriche, nonché alla manutenzione, riparazione e ammodernamento del complessivo sistema di distribuzione che risulta oltremodo vetusto;

la rete idrica della Basilicata continua a registrare perdite del 65,5 per cento,

come certificato dall'Istat nell'ultimo dato disponibile del 2023, collocando la regione al primo posto in Italia per dispersione idrica, mentre gli invasi disponibili continuano ad essere sottoutilizzati;

l'accentuata scarsità di riserve idriche e le lacune di un sistema irriguo che sconta ritardi decennali, rappresentano il rischio più grande per il presente e l'immediato futuro del comparto agricolo, con gravi ripercussioni anche per l'uso potabile e il settore civile;

nonostante la presenza di un commissario straordinario per l'emergenza idrica e una serie di interventi annunciati dalla regione Basilicata e dagli enti di governo della risorsa idrica, in Lucania la programmazione degli interventi infrastrutturali continua ad essere carente e le risorse del PNRR non risultano adeguatamente utilizzate, con ritardi e incongruenze che mal si conciliano con la crescente crisi in atto per l'economia agricola,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e qualora ne ricorrono le condizioni, di adottare ogni iniziativa utile finalizzata ad affrontare l'emergenza idrica in atto nella regione Basilicata con un adeguato piano di interventi di breve e medio periodo sulla rete e sulle infrastrutture idriche.

9/1937-A/49. (Testo modificato nel corso della seduta) Lomuti.

La Camera,

premesso che:

recenti incidenti, tra cui l'esplosione, nel 2022, di un rimorchiatore nel porto di Crotone che ha causato la morte di tre operai e le esalazioni provenienti dalla stiva della nave Sansovino nel porto di Messina che hanno causato, nel 2016, la morte di tre lavoratori marittimi, hanno messo in luce la necessità di aumentare la sicurezza dei porti, avvalendosi di figure adeguatamente formate;

la figura del consulente chimico di porto è stata istituita in Italia nel 1948, prima da regolamenti locali e poi con circolari ministeriali, ed è presente in molti paesi dell'Europa e del mondo;

l'attività dei consulenti chimici di porto, in coerenza con gli articoli 25-46-48-49 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 e numerose altre norme e regolamenti è estremamente rilevante poiché garantisce elevati *standard* di sicurezza, grazie a una formazione teorica e pratica volta a fornire tutti gli strumenti per la messa in sicurezza di carichi, navi e porti;

il Consiglio di Stato con la sentenza n. 256/2022 e il Garante per la concorrenza ed il Mercato con il parere n. S4469 del 2023, hanno richiamato la necessità di una norma primaria per disciplinare l'esercizio e l'accesso alla figura del Chimico di Porto stante, anche, il suo ruolo pubblistico e le competenze tecniche necessarie per il suo svolgimento;

la presenza nei porti dei consulenti chimici di porto è dunque funzionale alla tutela dell'incolumità pubblica ed alla sicurezza delle rade, delle navi e dei porti, oltre a garantire il regolare svolgimento delle attività cantieristiche e portuali,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare, nel primo provvedimento utile, le opportune iniziative normative per disciplinare l'attività dei consulenti chimici di porto al fine di aumentare la sicurezza dei porti ed evitare ulteriori incidenti come quelli avvenuti nei porti di Crotone e di Messina.

9/1937-A/**50**. Caroppo.

La Camera,

premesso che:

le caratteristiche morfologiche del nostro Paese e le strutturali carenze infrastrutturali, fanno sì che tra le infrastrutture strategiche per lo sviluppo del Paese, rientrino anche gli aeroporti civili. Questi, inoltre, rappresentano in alcuni contesti

territoriali l'unica porta di accesso al Paese, quale primo biglietto da visita per i milioni di turisti che ogni anno scelgono l'Italia per le proprie vacanze;

tal valenza strategica determina la necessità di programmare e attuare importanti investimenti nel settore;

la prassi consolidata, con riguardo alle denominazioni dei principali aeroporti italiani, in assenza di una normativa apposita che delimiti la discrezionalità sul punto, ha fatto prevalere la scelta di denominazioni geograficamente riconoscibili oppure di denominazioni di personaggi, riconosciuti dall'intera comunità nazionale e internazionale come figure che hanno inciso positivamente nella storia dell'intera umanità: Marco Polo, Leonardo da Vinci, Vincenzo Bellini, Guglielmo Marconi, Federico Fellini, per fornire qualche esempio;

la legge 23 giugno 1927, n. 1188, riguardante la Toponomastica stradale e monumenti a personaggi contemporanei in vigore dal 1927, prevede una serie di disposizioni che per analogia si dovrebbero applicare anche alle infrastrutture strategiche. In particolare, l'articolo 2 prevede che nessuna strada o piazza pubblica possa essere denominata a persone che non siano decedute da almeno dieci anni, mentre l'articolo 3 dispone che nessun monumento, lapide od altro ricordo permanente possa essere dedicato in luogo pubblico od aperto al pubblico, a persone che non siano decedute da almeno dieci anni, salvo benemerenze riconosciute esplicitamente dal Ministero dell'interno;

recentemente, l'aeroporto di Malpensa è stato ufficialmente intitolato a Silvio Berlusconi (deceduto nel 2023), e secondo quanto annunciato e spiegato in una nota del Ministero delle infrastrutture l'intitolazione è stata stabilita da una ordinanza di Enac, che ha effetto immediato con la responsabilità da parte del comune di Milano di provvedere agli adempimenti di competenza connessi alla nuova denominazione;

non sono noti i costi dell'operazione, tuttavia è altrettanto noto che questa

infrastruttura strategica di trasporto necessita di risorse importanti, al fine di soddisfare la richiesta dei lavoratori di vedere aumentato il salario dopo sette anni di attesa;

occorre segnalare, parallelamente, che Torino-Caselle potrebbe essere declassata da aeroporto internazionale a nazionale e le notizie che i media nazionali stanno dando in queste ore, su tale eventualità preoccupano i cittadini, gli operatori del settore e tutti i lavoratori. Il piano aeroporti rappresenta il documento strategico su cui si potrà basare una programmazione efficace ed efficiente del sistema aeroportuale italiano;

appare necessario che il Governo, anziché attardarsi sui mutamenti di denominazione peraltro di dubbia compatibilità con la legge, appresti piani e investimenti congrui rispetto al rilievo strategico delle infrastrutture aeroportuali,

impegna il Governo

a potenziare lo scalo di Torino, scongiurando qualsiasi ipotesi di declassamento, aumentando le risorse a disposizione per il suo sviluppo ed evitando al contempo qualsiasi spreco di denaro pubblico.

9/1937-A/51. Appendino, Iaria.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

l'articolo 4, al fine di consentire l'avvio delle attività prodromiche all'operatività dell'Autorità per la Laguna di Vene-

zia, istituita con l'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito con legge 13 ottobre 2020, n. 126, e di predisporre gli atti necessari al funzionamento della stessa, nelle more della piena operatività dell'Autorità medesima, autorizza il presidente a conferire incarichi di livello dirigenziale generale, stipulare contratti di collaborazione e deliberare il bilancio del primo esercizio finanziario;

l'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020, modificato dall'articolo 4, comma 4, del decreto-legge n. 68 del 2022, ha istituito l'Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque, attribuendo all'Autorità la natura di ente pubblico non economico di rilevanza nazionale. L'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con la medesima norma sono state inoltre individuate le funzioni e le competenze attribuite all'Autorità per la salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e per il mantenimento del regime idraulico lagunare, nonché gli organi dell'Autorità stessa, le relative funzioni e attribuzioni, e le modalità di nomina;

secondo quanto disposto dalla norma istitutiva, le funzioni dell'Autorità sono esercitate compatibilmente con i principi e i criteri relativi al buono stato ecologico delle acque di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, alla gestione del rischio di alluvioni di cui al decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49 e alle tutele di cui alle direttive 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009 e 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, cosiddette direttive « Uccelli » e « Habitat »;

la Laguna di Venezia, la più grande laguna costiera del bacino del Mediterraneo, con una superficie totale di 550 chilometri quadrati, appare come un complesso sistema di ambienti emersi (le isole, che occupano l'8 per cento della superficie), sommersi (lo specchio d'acqua costantemente sommerso che occupa il 67 per cento della superficie) e parzialmente sommersi (le barene, che occupano il 25 per

cento della superficie) che costituiscono un ecosistema di transizione, capace di conservare il più esteso *habitat* con carattere tuttora primario riconoscibile nella regione Veneto;

in relazione della presenza e dell'alto valore ambientale degli *habitat* e delle specie animali e vegetali, la Laguna di Venezia è individuata quasi interamente come Zona di protezione speciale (ZPS – IT3250046 – Laguna di Venezia) nell'ambito della Rete Natura 2000 dalla Commissione europea, istituita con la Direttiva 92/43/Cee «Habitat» con l'obiettivo di promuovere la tutela e la conservazione della diversità biologica presente nel territorio degli Stati membri;

la Laguna Centrale di Venezia a partire dagli anni '70 del secolo scorso è stata oggetto di sempre maggiore attenzione, con l'avvio di un percorso virtuoso culminato con la prima legge Speciale per Venezia nel 1973, che poneva tra gli obiettivi prioritari il riequilibrio lagunare, il ripristino della morfologia nei suoi caratteri identificativi e funzionali e la rimozione delle cause di dissesto;

negli stessi decenni, che hanno visto il succedersi delle successive leggi speciali finalizzate alla sua salvaguardia, si è assistito al progressivo collasso dei caratteri morfologici che avevano assicurato per millenni questo straordinario ecosistema ricco di biodiversità. Un semplice confronto tra le cartografie del 1970 e del 2000 è sufficiente per rendersi conto di quanto la Laguna sia degenerata rispetto all'epoca della prima legge speciale;

oggi la perdita dei caratteri idromorfologici appare ulteriormente aumentata, mentre le previsioni per il futuro rendono ancora più urgente e drammatico il rilancio degli obiettivi di riequilibrio, con conservazione e ripristino degli *habitat* peculiari, riportando l'area a un assetto che ne ricomponga in forme nuove funzionalità e identità;

in merito ai recenti progetti d'intervento ricadenti all'interno della Laguna di Venezia, in particolare le opere di margi-

namento lungo i bordi delle Casse di colmata del canale Malamocco-Marghera e la realizzazione del nuovo *terminal* Montiron, i rappresentanti di diverse organizzazioni per la protezione dell'ambiente, in data 12 febbraio 2024 hanno inoltrato alla Commissione per le Petizioni del Parlamento Europeo (PETI), una petizione relativa alla tutela della Laguna di Venezia e dei siti Natura 2000;

in data 9 aprile 2024 la Commissione PETI ha esaminato la Petizione ascoltando la prima firmataria in merito agli elementi giuridici e fattuali principali relativi alle denunciate plurime violazioni del Diritto ambientale UE da anni riscontrate a Venezia, a detimento della Laguna e degli *habitat* e specie di rilevanza unionali, anche di carattere prioritario ivi presenti;

la stessa Commissione PETI a conclusione della seduta ha deciso, a seguito di posizione espressa esplicitamente dai Gruppi in Aula all'unanimità, che la Petizione in questione dovesse rimanere aperta nell'attività d'indagine e contestualmente di procedere all'invio di una Missiva a nome della PETI al comune di Venezia, alla regione Veneto e al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, esprimendo il sostegno alle ragioni dei firmatari e richiedendo l'acquisizione delle informazioni di dettaglio in merito a quanto esposto per consentire agli eurodeputati della Commissione di proseguire nell'approfondimento di indagine sul caso,

impegna il Governo:

a fornire per quanto di competenza, ogni elemento utile alla Commissione PETI del Parlamento europeo in merito agli elementi giuridici e fattuali relativi alle denunciate plurime violazioni del Diritto ambientale UE da anni riscontrate a Venezia, a detimento della Laguna e degli *habitat* e specie di rilevanza comunitaria, anche di carattere prioritario ivi presenti;

a garantire attraverso i poteri d'indirizzo e vigilanza nei confronti dell'Autorità per la Laguna di Venezia, che le funzioni e le competenze attribuite alla stessa siano

esercitate con l'obiettivo primario di conseguire il riequilibrio ecologico della Laguna di Venezia a tutela degli *habitat* e delle specie animali e vegetali, della Laguna di Venezia, come individuati nella Zona di Protezione Speciale (ZPS – IT3250046 – Laguna di Venezia) nell'ambito della Rete europea Natura 2000;

a vigilare sull'operato del Presidente dell'Autorità per la laguna di Venezia affinché eserciti le facoltà di conferimento di incarichi di livello dirigenziale generale e di stipula di contratti di collaborazione in modo tale da introdurre nell'organico professionalità di altissima competenza tecnica, scientifica e amministrativa.

9/1937-A/52. Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

l'articolo 2 reca disposizioni finalizzate a precisare il perimetro applicativo di alcune disposizioni del decreto-legge n. 35 del 2023 sulle attività propedeutiche alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (cosiddetto Ponte sullo Stretto);

in particolare le disposizioni di cui al comma 1, lettera *b*) precisano che l'approvazione, da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), delle osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella conferenza di servizi e ritenute assentibili dal Ministero delle infra-

strutture e dei trasporti, delle eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale, del progetto definitivo con la relativa relazione di aggiornamento, del piano economico-finanziario, della relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento, dovrà avvenire entro il 31 dicembre 2024;

la modifica di cui al comma 1, lettera *a*, numero 1.1) è volta a chiarire le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con Stretto di Messina S.p.A., prevedendo che la convenzione di concessione sia approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le regioni Sicilia e Calabria;

secondo quanto disposto dal decreto-legge n. 35 del 2023 la società concessionaria è autorizzata a sottoscrivere con il contraente generale atti negoziali non onerosi, prodromici alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestando la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPESS e previa definizione, per il relativo contratto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, delle rinunce alle azioni, alle domande e ai giudizi nei confronti della Società concessionaria e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera;

il Progetto definitivo del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, il cui *iter* è iniziato nel 2003 e riavviato con il decreto-legge n. 35 del 2023, è stato approvato il 29 luglio 2011 da parte del Consiglio di amministrazione della SdM. Per esso

trova applicazione quanto previsto dal comma 3 dell'articolo 127, del decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE) che dispone: « Il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprime parere obbligatorio sui progetti definitivi di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo superiore ai 25 milioni di euro, nonché parere sui progetti delle altre stazioni appaltanti che siano pubbliche amministrazioni, sempre superiori a tale importo, ove esse ne facciano richiesta. Per i lavori pubblici di importo inferiore a 25 milioni di euro, le competenze del Consiglio superiore sono esercitate dai comitati tecnici amministrativi presso i Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti (SIIT). Qualora il lavoro pubblico di importo inferiore a 25 milioni di euro, presenti elementi di particolare rilevanza e complessità, il direttore del settore infrastrutture sottopone il progetto, con motivata relazione illustrativa, al parere del Consiglio superiore »;

la mancata acquisizione del parere obbligatorio da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul progetto definitivo, come aggiornato dalla Relazione del progettista, risulta un'anomalia e una grave omissione, trattandosi del progetto di un'opera interamente finanziata con fondi pubblici, per la quale l'ultima legge di bilancio stanzia 11,6 miliardi di euro, mentre appare del tutto improprio che l'ultima valutazione di ordine tecnico su un progetto di così elevata complessità, possa essere lasciata al solo CIPESS;

appare quanto mai necessario che, al di là del compito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di provvedere al controllo analogo sull'attività della società concessionaria, definendo indirizzi idonei a garantire che sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della medesima sia esercitata una influenza determinante da parte del medesimo Ministero, sia garantita opportuna e totale trasparenza su tutti gli atti negoziali e contrattuali che regolano la realizzazione di un'opera pub-

blica di tale rilevanza, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica,

impegna il Governo:

ad acquisire, prima dell'esame da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile del progetto definitivo e della relazione di aggiornamento del progettista, il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

a garantire che gli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione siglati tra Ministero delle infrastrutture e la società concessionaria Stretto di Messina S.p.A., nonché tutti quelli sottoscritti tra la stessa Società e il contraente generale, ivi compresi quelli caducati ai sensi dell'articolo 34-decies, comma 3, secondo periodo del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, siano trasmessi tempestivamente alle Camere, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica e alla verifica dell'osservanza delle disposizioni normative dell'UE in materia di contratti pubblici e gare internazionali.

9/1937-A/53. Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti, Simiani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai Commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

con l'articolo 10 del provvedimento viene definito un procedimento di concessione di finanziamenti, da parte della Cassa depositi e prestiti, assistiti dalla garanzia dello Stato, per sostenere iniziative e pro-

getti promossi nell'ambito del Piano Mattei, in misura pari all'80 per cento per singolo intervento e viene altresì stabilito (comma 11) che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sono determinati orientamento strategico e priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima, di cui all'articolo, 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021 n. 234, da destinare, anche in parte, a supporto delle finalità e degli obiettivi del Piano Mattei;

il Fondo italiano per il clima ha, e dovrebbe mantenere, la finalità esclusiva di finanziare progetti di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico, questo perché rappresenta il principale strumento pubblico per perseguire l'impegno dell'Italia (e di tutti gli altri Paesi OCSE) di mobilitazione della finanza per il clima;

ad avviso dei firmatari del presente atto, l'ampiezza e la diversità delle finalità del Piano Mattei potrebbero portare all'utilizzo delle risorse del Fondo italiano per il clima per perseguire obiettivi non pienamente compatibili con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi, dell'Unione europea e dell'Italia in materia di cambiamento climatico, deviando le risorse verso progetti che, pur essendo importanti per lo sviluppo economico e sociale dell'Africa, non contribuiscono direttamente alla mitigazione delle emissioni di gas serra o all'adattamento ai cambiamenti climatici;

lo stesso decreto in esame conferisce potere di delibera sull'ammissibilità dei progetti da finanziare a un comitato tecnico istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri nell'ambito della struttura di missione del Piano Mattei e tale scelta introduce un ulteriore rischio di deviazione dalle finalità climatiche delle risorse del Fondo, poiché il comitato tecnico non ha evidentemente il mandato di perseguire gli obiettivi del Fondo italiano per

il clima, ma quelli, più ampi, del Piano Mattei,

impegna il Governo

a definire e rendere pubblica quanto prima la quantità esatta di risorse del Fondo italiano per il clima che verranno effettivamente destinate al Piano Mattei, garantendo la totale trasparenza nella destinazione di tali fondi e nei criteri di ammissibilità dei progetti, che dovranno essere volti a selezionare gli investimenti sulla base della loro effettiva capacità di contribuire alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici.

9/1937-A/54. Ghirra, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

con l'articolo 10 del provvedimento viene definito un procedimento di concessione di finanziamenti, da parte della Cassa depositi e prestiti, assistiti dalla garanzia dello Stato, per sostenere iniziative e progetti promossi nell'ambito del Piano Mattei, in misura pari all'80 per cento per singolo intervento e viene altresì stabilito (comma 11) che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sono determinati orientamento strategico e priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima, di cui all'articolo 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021

n. 234, da destinare, anche in parte, a supporto delle finalità e degli obiettivi del Piano Mattei;

il Fondo italiano per il clima ha, e dovrebbe mantenere, la finalità esclusiva di finanziare progetti di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico, questo perché rappresenta il principale strumento pubblico per perseguire l'impegno dell'Italia (e di tutti gli altri Paesi OCSE) di mobilitazione della finanza per il clima;

ad avviso dei firmatari del presente atto, l'ampiezza e la diversità delle finalità del Piano Mattei potrebbero portare all'utilizzo delle risorse del Fondo italiano per il clima per perseguire obiettivi non pienamente compatibili con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi, dell'Unione europea e dell'Italia in materia di cambiamento climatico, deviando le risorse verso progetti che, pur essendo importanti per lo sviluppo economico e sociale dell'Africa, non contribuiscono direttamente alla mitigazione delle emissioni di gas serra o all'adattamento ai cambiamenti climatici;

lo stesso decreto in esame conferisce potere di delibera sull'ammissibilità dei progetti da finanziare a un Comitato Tecnico istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri nell'ambito della Struttura di missione del Piano Mattei e tale scelta introduce un ulteriore rischio di deviazione dalle finalità climatiche delle risorse del Fondo, poiché il Comitato Tecnico non ha evidentemente il mandato di perseguire gli obiettivi del Fondo italiano per il clima, ma quelli, più ampi, del Piano Mattei,

impegna il Governo

a garantire che tra i criteri di valutazione dei progetti per la concessione di finanziamenti da parte della Cassa depositi e prestiti sia assunto il criterio di esclusione del finanziamento di progetti del settore petrolifero e del gas che non perseguono evidentemente obiettivi propri del Fondo italiano per il clima.

9/1937-A/55. Borrelli, Bonelli, Dori, Fra-
toianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Picco-
lotti, Zanella, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

l'articolo 3 reca disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari, prevedendo (al comma 1) l'adozione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di un piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019 nonché a quelli individuati nell'Allegato I al decreto in esame, nominati in virtù di specifiche disposizioni di legge;

l'articolo 1, comma 421, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, ha previsto la nomina, con decreto del Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400, di un Commissario straordinario del Governo;

con decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 2022, il sindaco di Roma Roberto Gualtieri è stato nominato Commissario straordinario al fine di assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nell'ambito del territorio di Roma Capitale;

per effetto dell'articolo 13 del decreto legislativo 17 maggio 2022, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, il Commissario straordinario del Governo di cui all'articolo 1,

comma 421, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, limitatamente al periodo del relativo mandato e con riferimento al territorio di Roma Capitale, esercita le competenze assegnate alle regioni ai sensi degli articoli 196 e 208 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di rifiuti;

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 giugno 2023, è stata approvata la proposta di programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025;

l'eccezionalità della fase Commissariale necessaria ad assicurare gli interventi funzionali alla celebrazione dell'evento Giubilare, non può tradursi nell'esercizio indiscriminato di deroghe e poteri speciali per realizzare interventi dall'alto impatto sociale ed ambientale, in particolar modo per quelle opere o impianti il cui completamento o entrata in esercizio è prevista oltre il termine di chiusura dell'evento giubilare,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a revocare i poteri del Commissario straordinario del Governo di cui all'articolo 1, comma 421, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, anche sulla base del monitoraggio svolto ai sensi del comma 424 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234;

per l'esecuzione dei progetti del programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'8 giugno 2023 il cui completamento dei lavori e delle opere relativi agli interventi sia previsto successivamente alla data del 6 gennaio 2026;

per l'approvazione di progetti e l'autorizzazione di nuovi impianti per la gestione di rifiuti, anche pericolosi, la cui entrata in esercizio è prevista successivamente alla data del 6 gennaio 2026.

9/1937-A/56. Zaratti, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari,

Piccolotti, Zanella, Alfonso Colucci, Francesco Silvestri, L'Abbate.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni in materia di infrastrutture e investimenti di natura strategica;

la realizzazione dell'alta velocità sulla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria rappresenta un'opera infrastrutturale di carattere strategico per la mobilità del Paese ed è ricompresa tra gli obiettivi del PNRR;

l'articolo 44, comma 6-ter del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, prevede che i programmi e i progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica connessi agli interventi di cui all'allegato IV del medesimo decreto-legge possono essere finanziati entro il limite massimo dell'1 per cento del costo dell'intervento a valere sulle risorse del quadro economico dell'opera;

le opere di riqualificazione e mitigazione urbanistica sono necessarie per la funzionalità complessiva dell'investimento infrastrutturale, assicurando il perseguitamento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale che si prefiggono, in particolare, le opere finanziate con fondi PNRR;

le caratteristiche e la complessità dell'opera ferroviaria citata, nonché la sua rilevanza per le connessioni Nord-Sud e la necessità di favorire la massima accettazione e condivisione dell'intervento ferroviario da parte del territorio interessato, attraverso misure che possano compensare e mitigare l'impatto dell'opera, richiedono di elevare, esclusivamente per questa opera, al 2 per cento il finanziamento dei programmi di cui al citato comma 6-ter dell'articolo 44 del decreto-legge 77 del 2021;

l'incremento dall'uno al due per cento della quota massima di risorse da destinare agli interventi di riqualificazione e mitigazione urbanistica, si rende necessario al fine di tenere conto dello specifico

contesto territoriale sul quale insiste l'opera di cui alla proposta emendativa, poiché le tratte ferroviarie da realizzare ricadono su porzioni di territorio interne caratterizzate, dal punto di vista orografico, dalla diffusa presenza di rilievi montuosi: tale circostanza implica la necessità di provvedere alla mitigazione di un impatto sociale particolarmente rilevante, in conseguenza dell'ampio utilizzo di terreno per le finalità di interconnessione con la ferrovia esistente, situata invece sulla porzione costiera del territorio,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con il rispetto dei saldi di finanza pubblica, di prevedere l'incremento di cui in premessa.

9/1937-A/57. Cortelazzo, Baldino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni in materia di infrastrutture e investimenti di natura strategica;

la realizzazione dell'alta velocità sulla linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria rappresenta un'opera infrastrutturale di carattere strategico per la mobilità del Paese ed è ricompresa tra gli obiettivi del PNRR;

l'articolo 44, comma 6-ter del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, prevede che i programmi e i progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica connessi agli interventi di cui all'allegato IV del medesimo decreto-legge possono essere finanziati entro il limite massimo dell'1 per cento del costo dell'intervento a valere sulle risorse del quadro economico dell'opera;

le opere di riqualificazione e mitigazione urbanistica sono necessarie per la funzionalità complessiva dell'investimento infrastrutturale, assicurando il perseguitamento degli obiettivi di sostenibilità am-

bientale e sociale che si prefiggono, in particolare, le opere finanziate con fondi PNRR;

le caratteristiche e la complessità dell'opera ferroviaria citata, nonché la sua rilevanza per le connessioni Nord-Sud e la necessità di favorire la massima accettazione e condivisione dell'intervento ferroviario da parte del territorio interessato, attraverso misure che possano compensare e mitigare l'impatto dell'opera, richiedono di elevare, esclusivamente per questa opera, al 2 per cento il finanziamento dei programmi di cui al citato comma 6-ter dell'articolo 44 del decreto-legge 77 del 2021;

l'incremento dall'uno al due per cento della quota massima di risorse da destinare agli interventi di riqualificazione e mitigazione urbanistica, si rende necessario al fine di tenere conto dello specifico contesto territoriale sul quale insiste l'opera di cui alla proposta emendativa, poiché le tratte ferroviarie da realizzare ricadono su porzioni di territorio interne caratterizzate, dal punto di vista orografico, dalla diffusa presenza di rilievi montuosi: tale circostanza implica la necessità di provvedere alla mitigazione di un impatto sociale particolarmente rilevante, in conseguenza dell'ampio utilizzo di terreno per le finalità di interconnessione con la ferrovia esistente, situata invece sulla porzione costiera del territorio,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con il rispetto degli equilibri di finanza pubblica, di prevedere l'incremento di cui in premessa.

9/1937-A/57. (Testo modificato nel corso della seduta) Cortelazzo, Baldino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni in materia di infrastrutture e investimenti di natura strategica;

l'articolo 1, commi 282 e 283, della legge n. 213 del 2023, che, nell'istituire

presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo per il contrasto al disagio abitativo, ha previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, d'intesa con la Conferenza unificata, siano adottate le linee guida e definite le modalità attuative, comprese quelle relative alla assegnazione, erogazione e revoca dei finanziamenti nonché al monitoraggio dei corrispondenti interventi di edilizia residenziale;

in particolare, il citato articolo 1, comma 282, della legge n. 213 del 2023 prevede che le linee guida per la sperimentazione di modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica debbano essere coerenti con una serie di attività, tra le quali il contrasto al disagio abitativo attraverso azioni di recupero del patrimonio immobiliare esistente e di riconversione di edifici aventi altra destinazione pubblica. Tra le linee guida vengono citate anche la realizzazione di progetti di edilizia residenziale pubblica tramite operazioni di partenariati pubblico-privato nonché la destinazione ad obiettivi di edilizia residenziale pubblica delle unità immobiliari di edilizia privata rimaste invendute;

inoltre, in base a quanto previsto dal comma 283, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sul quale si è detto in precedenza, individua per ciascuna delle linee di attività le modalità di assegnazione, erogazione e revoca dei finanziamenti nonché i criteri e le modalità di presentazione da parte degli enti territoriali competenti dei progetti pilota,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, nell'ambito degli interventi sulle infrastrutture e al fine di contrastare il disagio abitativo sul territorio nazionale, anche mediante la valorizzazione del patrimonio immobiliare esistente e il contenimento del consumo di suolo, e nel rispetto dei saldi di finanza pubblica, di elaborare un piano nazionale

per l'edilizia residenziale e sociale pubblica, avente ad oggetto il rilancio delle politiche abitative come risposta coerente ed efficace ai bisogni della persona e della famiglia, definendo le strategie di medio e lungo termine finalizzate ad una complessiva riorganizzazione del sistema casa, in sinergia con gli enti territoriali, al fine di fornire risposte ai nuovi fabbisogni abitativi emergenti dal contesto sociale, integrare i programmi di edilizia residenziale e di edilizia sociale, dare nuovo impulso alle iniziative di settore, individuare modelli innovativi di *governance* e di finanziamento dei progetti, razionalizzare l'utilizzo dell'offerta abitativa disponibile.

9/1937-A/58. Battilocchio, Cortelazzo.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame introduce, tra l'altro, norme di semplificazione amministrativa per consentire l'operatività della società Stretto di Messina S.p.A. in relazione alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria;

a legislazione vigente si rinvengono tre previsioni recanti procedure parzialmente diverse per l'approvazione di rapporti e atti strettamente collegati e può dunque apparire condivisibile la scelta di dettagliare più puntualmente, nel decreto-legge in commento, le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione, evitando un generico rinvio;

tuttavia si ritiene opportuno coinvolgere nell'*iter* approvativo degli atti aggiuntivi alla convenzione di cui all'articolo 7 della legge n. 1158 del 1971 — oggetto della disposizione di cui all'articolo 2 del decreto — anche il Cipess ed il Consiglio di Stato, il cui coinvolgimento è in effetti previsto dalla legge medesima rispettivamente per la concessione e per la convenzione che la disciplina;

in relazione ai tempi di realizzazione dell'opera e della relativa attività progettuale, il provvedimento espunge dal testo vigente l'indicazione del termine del

31 luglio 2024 e introduce la possibilità che l'approvazione del progetto esecutivo avvenga « anche per fasi costruttive »;

la tempistica stringente di realizzazione dell'opera è stata indicata — già in sede di conversione del decreto-legge n. 35 del 2023 — come una delle ragioni idonee a giustificare il mancato espletamento di una nuova gara nella fase attuale;

in relazione al costo complessivo dell'opera si ribadisce l'assoluta necessità della massima trasparenza in ordine ai costi di realizzazione dell'intervento a fronte di modifiche introdotte dal decreto in commento che non consentono di individuare precisamente il costo dell'opera;

in relazione all'asseverazione dell'importo aggiornato con il contraente generale da parte di soggetti qualificati nominati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'adeguamento dei prezzi e del calcolo dell'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale nel rispetto della normativa comunitaria (articolo 72 Dir. 2014/24/UE);

nel corso dell'esame in commissione è stata approvata una nuova peggiorativa disciplina degli espropri legati alla realizzazione dell'opera in oggetto concernenti, in particolare, le indennità in essa indicate come limite massimo ai fini della procedura di espropriaione, nonché la mancanza della previa predisposizione del progetto esecutivo a monte dell'espropriaione dei terreni per la costruzione del ponte,

impegna il Governo:

a garantire una equilibrata definizione di diritti, doveri, responsabilità e oneri connessi al rapporto concessionario attraverso il contributo del Consiglio di Stato previsto *ex lege*, soprattutto nella delicata fase del riavvio della realizzazione dell'opera;

al fine di conservare una visione unitaria dell'opera e garantire il governo dell'intero processo, a valutare nel primo provvedimento utile l'individuazione di una diversa data entro cui verosimilmente possa intervenire l'approvazione del progetto ese-

cutivo dell'opera in un'unica soluzione, evitando in ogni modo il rischio varianti ed il mancato rispetto dei vincoli europei;

a chiarire che il limite massimo cui fare riferimento per la determinazione della spesa sarà puntualmente individuato da documenti pubblici, allo scopo prevedendo il rinvio anche allo stesso Allegato Infrastrutture al DEF attraverso il quale sia esattamente conoscibile l'entità delle risorse disponibili a legislazione vigente per la realizzazione dell'opera;

a predisporre ogni opportuna misura affinché eventuali ali aggiuntivi recanti un aggiornamento dell'importo del contratto stipulato con il contraente generale non creino le premesse per un aumento dei costi che non tenga conto del vincolo europeo, derivante dall'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE, legato al mancato avvio di una nuova gara.

9/1937-A/59. Marino.

La Camera,

premesso che:

gli eventi meteorologici che hanno interessato la parte orientale del distretto del Po nel maggio 2023 hanno avuto pesantissimi effetti sul territorio emiliano-romagnolo, sia sull'ambito collinare montano con l'innesto di oltre 80.000 frane che su quello di pianura con oltre 60 rotture arginali sui corsi d'acqua principali e con il conseguente allagamento di aree vastissime comprendenti importanti centri abitati e aree produttive;

si tratta di un evento catastrofico anche e soprattutto per l'estensione delle aree allagate, pari a circa 800 chilometri quadrati;

si tratta però anche di un evento che si è verificato immediatamente dopo una gravissima crisi idrica che ha interessato l'intero distretto del Po per oltre un anno e mezzo con pesanti ripercussioni sul comparto agricolo, sull'approvvigionamento idropotabile e sulla qualità ecologica dei corsi d'acqua e degli *habitat* acquatici e

ripariali, e che rende necessaria l'implementazione di importanti azioni di risparmio, recupero, razionalizzazione della risorsa idrica ma anche interventi per l'ottimizzazione e il potenziamento degli invasi da pianificare sul territorio;

il distretto del fiume Po se da un lato comprende la parte più produttiva d'Italia e una delle maggiori a livello europeo, dall'altro è quello maggiormente interessato dalle variazioni di piovosità indotte dai cambiamenti,

impegna il Governo

a reperire adeguate risorse che permettano sull'intero distretto (che comprende 9 regioni su un territorio esteso dalla Valle d'Aosta alle Marche) di pianificare strategie difensive innovative e maggiormente sostenibili in epoca di cambiamento climatico finalizzate a minimizzare i danni che gli eventi estremi generano sul territorio, dando più spazio ai fiumi e aumentando la resilienza non solo del sistema difensivo, ma anche delle infrastrutture, degli insediamenti e della popolazione.

9/1937-A/60. Evi.

La Camera

impegna il Governo

a reperire adeguate risorse che permettano sull'intero distretto (che comprende 9 regioni su un territorio esteso dalla Valle d'Aosta alle Marche) di pianificare strategie difensive innovative e maggiormente sostenibili in epoca di cambiamento climatico finalizzate a minimizzare i danni che gli eventi estremi generano sul territorio, dando più spazio ai fiumi e aumentando la resilienza non solo del sistema difensivo, ma anche delle infrastrutture, degli insediamenti e della popolazione.

9/1937-A/60. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Evi.

La Camera,

premesso che:

come è noto nella serata del 22 luglio, a Napoli vi è stato un crollo di un

ballatoio presso il complesso edilizio de la Vela azzurra che ha causato 3 decessi e tredici feriti;

sudetto tragico evento ha comportato lo sgombero dell'intero edificio popolato da circa 700 abitanti;

il complesso delle vele è oggetto, dal 2016, di un piano di riqualificazione per il quale il comune di Napoli ha ottenuto risorse finanziarie per un ammontare complessivo di circa 159 milioni di euro provenienti da diverse fonti. Tali risorse sono:

di euro 84.518.068,33 Piani Urbani Integrati « PUI » sono inseriti nella linea progettuale Missione 5 « Inclusione e Coesione », Componente 2 « Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore », Investimento 2.2. « Piani Urbani Integrati » [M5C2] del Piano nazionale di ripresa e resilienza dell'Italia (di seguito, « PNRR »), nonché dal Fondo opere indifferibili;

di euro 15.000.000 Fondo Complementare, tale Fondo è previsto dalla misura del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC) che nasce con lo scopo di integrare, tramite risorse nazionali, gli interventi del PNRR per gli anni dal 2021 al 2026;

di euro 35.000.444,67 Fondo PON Metro Plus è previsto dal Programma nazionale PN Metro Plus e Città Medie Sud 2021-2027 che nasce con lo scopo di integrare le azioni condotte nell'ambito del Programma operativo nazionale « Città Metropolitane 2014-2020 »;

richiamati investimenti vanno ad integrare precedenti linee di finanziamento, quali: Fondo programma periferie di euro 17.970.171 e il Fondo sviluppo e coesione di euro 7.087.864,9;

il nuovo progetto prevede la demolizione delle Vele Gialla e Rossa per far posto a 20 edifici contenenti 433 nuovi alloggi, tutti classificati come NZEB (*Nearly zero-emission building*) per massimizzare l'efficienza energetica. L'uso di fonti rinnovabili e componenti energetiche passive mira a raggiungere l'autosufficienza energetica e

promuovere un ambiente abitativo sostenibile;

tenuto conto che: la drammatica situazione di emergenza che si è venuta a creare comporta la urgente adozione di misure destinate ad ospitare nell'immediato e nel medio periodo un considerevole numero di famiglie e che ciò comporta una straordinaria dotazione di mezzi e di risorse a carico del comune di Napoli;

quanto accaduto impone una attenta verifica sull'intero patrimonio di edilizia residenziale pubblica della città di Napoli e del Paese anche in considerazione della oggettiva riduzione degli investimenti che si sono registrati in questa direzione;

da tempo i comuni chiedono maggiori investimenti per conteggiare situazioni emergenziali che riguardano fasce sociali meno abbienti;

il problema casa rappresenta una vera e propria emergenza nelle aree metropolitane;

la mancanza di investimenti e di manutenzione degli immobili di edilizia residenziale pubblica ha accentuato le disparità e le diseguaglianze sociali,

impegna il Governo

a varare, d'intesa con ANCI, un piano straordinario di manutenzione e riqualificazione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica nonché a sostenere, per quanto di competenza, l'amministrazione comunale del comune di Napoli nella soluzione dell'emergenza abitativa creata dallo sgombero dell'edificio della vela celeste, fornendo tutto il supporto necessario.

9/1937-A/61. Sarracino, Carotenuto, Cangiano, Cerreto, Auriemma, Amato.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di varare, d'intesa con ANCI, un piano straordinario di manutenzione e riqualificazione del patrimo-

nio di edilizia residenziale pubblica nonché a sostenere, per quanto di competenza, l'amministrazione comunale del comune di Napoli nella soluzione delle criticità abitative conseguenti allo sgombero dell'edificio della vela celeste, fornendo tutto il supporto necessario.

9/1937-A/61. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Sarracino, Carotenuto, Cangiano, Cerreto, Auriemma, Amato.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge, all'articolo 3, contiene previsioni relative al riordino delle funzioni e dei compiti attribuiti ai Commissari straordinari nominati per la realizzazione di interventi infrastrutturali e l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un Osservatorio sui commissariamenti infrastrutturali – ivi inclusi quelli relativi ad opere connesse o strumentali alla realizzazione della rete transeuropea dei trasporti –, con il compito di coordinare l'attività degli stessi Commissari, di monitorare l'avanzamento delle opere commissariate, nonché di predisporre il predetto piano di razionalizzazione, da adottarsi poi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze;

al riguardo, l'ANAC ha ricordato, in sede di audizione, come abbia costituito elemento virtuoso la stipula, nell'anno 2022, di un Protocollo di intesa quadro per la vigilanza collaborativa sugli interventi infrastrutturali prioritari dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 tra l'Autorità e l'allora Mims con il precipuo obiettivo di fornire un costante e qualificato sostegno ai Commissari straordinari, affinché, ferme restando le speciali prerogative agli stessi riconosciute dalla legge, nelle procedure per la realizzazione delle opere fosse assicurato il rispetto dei principi di cui all'articolo 4 del decreto legislativo n. 50 del 2016, anche a garanzia della legalità e della trasparenza, sia nella fase di affidamento sia nell'esecuzione;

in tale ottica, si inserisce la proposta di costituire una conferenza dei Commissari straordinari agli interventi infrastrutturali, coordinata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla quale partecipino in modo strutturale tutti i Commissari nominati per gli interventi infrastrutturali, con l'incentivo a condividere dati e *best practices*, anche sulla base delle indicazioni a tal fine dettate dalla Cabina di regia di cui all'articolo 221 del Codice dei contratti pubblici;

inoltre sarebbe opportuno prevedere specifici vincoli al riuso degli strumenti di gestione informatica e digitale, nonché la creazione di una piattaforma unica di monitoraggio degli andamenti degli interventi infrastrutturali, integrata con la Piattaforma unica della trasparenza costituita presso ANAC, anche nell'ottica di facilitare le attività di Governo;

infine, con riferimento agli interventi infrastrutturali di cui al comma 1 dell'articolo 3 del decreto-legge in commento, aventi rilevanza esclusivamente regionale o locale, è importante prevedere il coinvolgimento della regione, in ciò recependo peraltro una prassi procedurale costantemente seguita in passato,

impegna il Governo:

ad integrare la previsione dell'Osservatorio sui commissariamenti con la creazione di una struttura stabile di raccordo tra le diverse gestioni commissariali, non solo nell'ottica di una più omogenea conduzione delle relative attività e di un più efficace monitoraggio, ma anche al fine di favorire la condivisione delle migliori pratiche per definire, pur nel rispetto delle specificità dei singoli interventi, omogenei *standard* di qualità e identici presidi di legalità, in modo da superare divergenze territoriali ed eventuali svantaggi di alcuni contesti rispetto ad altri, anche in termini di maggiore esposizione e contiguità a fenomeni criminali;

a prevedere che, nei casi di interventi infrastrutturali aventi rilevanza esclusivamente regionale o locale, i decreti del Pre-

sidente del Consiglio dei ministri di nomina dei nuovi commissari straordinari siano adottati previa intesa con il presidente della regione interessata.

9/1937-A/62. Ubaldo Pagano.

La Camera

impegna il Governo

a valutare positivamente, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, la previsione dell'Osservatorio sui commissariamenti con la creazione di una struttura stabile di raccordo tra le diverse gestioni commissariali, non solo nell'ottica di una più omogenea conduzione delle relative attività e di un più efficace monitoraggio, ma anche al fine di favorire la condivisione delle migliori pratiche per definire, pur nel rispetto delle specificità dei singoli interventi, omogenei *standard* di qualità e identici presidi di legalità, in modo da superare divergenze territoriali ed eventuali svantaggi di alcuni contesti rispetto ad altri, anche in termini di maggiore esposizione e contiguità a fenomeni criminali.

9/1937-A/62. (Testo modificato nel corso della seduta) Ubaldo Pagano.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 6 reca « Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale ». La mobilità delle persone e delle merci rappresenta uno dei problemi più critici dello sviluppo sostenibile. L'insieme dei trasporti rappresenta la maggior parte dell'inquinamento atmosferico e contribuisce almeno per un quarto del totale alle emissioni di anidride carbonica e per circa il 50 per cento delle polveri sottili, elementi molto gravi per la salute umana;

il trasporto pubblico locale rappresenta per una città quello che l'apparato circolatorio rappresenta per l'organismo umano. Il benessere economico e sociale, di un'area urbana dipende dalla sua efficienza, funzionalità, fluidità e capillarità;

la metropolitana di Catania, rappresenta una delle principali infrastrutture strategiche per la mobilità urbana, e, tra l'altro sono numerosi i progetti per un futuro ampliamento;

il Governo Meloni nell'ultima legge di bilancio ha deciso di ridurre i finanziamenti per ben 1,2 milioni di euro alla metropolitana di Catania,

impegna il Governo

a provvedere, anche con futuri interventi normativi, al finanziamento di ulteriori cinque milioni di euro per il sostegno della mobilità sostenibile in Sicilia, con particolare riferimento alla metropolitana di Catania.

9/1937-A/63. Cantone, Iaria.

La Camera,

premesso che:

il presente provvedimento reca disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e investimenti di interesse strategico e agli articoli 1-6 prevede norme in materia di infrastrutture e trasporti;

le previsioni del piano nazionale degli aeroporti, proiettando la programmazione al 2035, certifica e riconosce la carenza del sistema aeroportuale siciliano, soprattutto relativamente all'area territoriale centro meridionale;

la realizzazione di uno scalo aeroportuale in quell'area territoriale della Sicilia sarebbe in linea con la stessa previsione e potrebbe alimentare il polo occidentale dell'Isola, diminuendo i disagi per i viaggiatori e contribuendo allo sviluppo socio-economico di quella parte dell'Isola, che risulta la più svantaggiata dal punto di vista della mobilità e dei collegamenti con il resto d'Italia;

la provincia di Agrigento ha una vocazione turistica naturale e un patrimonio culturale inestimabile, e la realizzazione dell'aeroporto è ora più che mai indispensabile per migliorare radicalmente

il territorio, e portare benefici che vanno ben oltre il settore turistico;

le origini del progetto risalgono all'anno 2005, quando venne inserito nel Piano regionale dei trasporti e della mobilità della Regione Siciliana, ma fu bloccato a causa di diverse polemiche e per l'opposizione dell'ENAC;

nonostante le controversie del passato, attualmente il progetto è al vaglio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), in collaborazione con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), e le recenti dichiarazioni indicano una seria valutazione riguardo la sua fattibilità;

prevede uno studio economico-finanziario per la costruzione di uno scalo che servirà la provincia di Agrigento e la fascia centro meridionale della Sicilia, con un notevole bacino di utenza;

si tratta di un'opera pubblica fondamentale per il rilancio socio-economico del territorio, e se realizzato, sarà il settimo della Sicilia, aggiungendosi agli scali di Palermo, Catania, Trapani, Comiso, Lampedusa e Pantelleria;

questa infrastruttura arriva in un momento cruciale per Agrigento, Capitale Italiana della Cultura nel 2025, e rappresenterà una svolta significativa per la città e per l'intera regione, garantendo maggiore visibilità e ulteriori opportunità di sviluppo turistico ed economico;

considerato che il Libero Consorzio di Agrigento ha inviato da qualche settimana a ENAC uno studio di fattibilità ed ora è in attesa di parere,

impegna il Governo

a inserire lo scalo agrigentino nell'ambito dell'aggiornamento e della revisione del Piano Nazionale Aeroporti.

9/1937-A/64. Iacono, Barbagallo, Provenzano, Marino, Porta, Carmina.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli

investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

la Corda Molle rappresenta un'importante via di comunicazione per i circa 15 mila veicoli che la percorrono ogni giorno; una sorta di raccordo anulare, pensato dalla provincia di Brescia negli anni Sessanta, che ha permesso finora di spostarsi gratuitamente lungo 40 chilometri tra Concesio-Travagliato-Montichiari, senza essere costretti ad attraversare la città;

i lavori di riqualificazione in corso sulla strada non si sono ancora conclusi, ma la società concessionaria Autovia Padana ha manifestato la volontà di trasformarla in un nuovo raccordo autostradale, con un costo previsto di 10 centesimi al chilometro, ossia 3 euro per l'intera percorrenza, con gravi ripercussioni sui lavoratori pendolari e sugli autotrasportatori;

l'ipotesi di un pedaggio sarebbe prevista nel contratto di servizio con il gestore, prima Centro Padane, poi Autovia Padana, dopo il bando di concessione del 2013; nel 2018 la convenzione tra Ministero delle infrastrutture e Autovia Padana è stata modificata prevedendo, appunto, che il pedaggio possa servire alla società per recuperare oltre 161 milioni di euro di fondi investiti nella realizzazione degli interventi previsti a corollario della concessione e gestione dell'autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia e della diramazione Fiorenzuola d'Arca;

tutti i comuni coinvolti sono concordi nel ritenere l'infrastruttura un'opera necessaria per deviare il traffico quotidiano dai centri abitati con il paradosso che l'introduzione di un eventuale pedaggio avrebbe l'effetto contrario di spostare il traffico, anche pesante, su strade provinciali e comunali, con danni e impatti anche ambientali significativi;

la Corda Molle fu voluta e pagata dagli Enti locali bresciani, cremonesi e piacentini prima della privatizzazione, quando erano azionisti di maggioranza e detenevano quasi l'80 per cento delle azioni, e già dal 2012 all'uscita o in entrata del casello sud di Brescia i veicoli pagano un supple-

mento al pedaggio di 30 centesimi per l'utilizzo della Corda Molle; il costo dell'opera ha, quindi, già gravato in termini di pedaggio sul tratto autostradale A21 Brescia sud-Brescia centro,

impegna il Governo

a scongiurare il rischio di introduzione di un pedaggio sulla Corda Molle, valutando l'opportunità di soluzioni alternative che non gravino sui lavoratori pendolari e sugli autotrasportatori.

9/1937-A/65. Almici, Foti, Amorese, Carella, Ciaburro.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di adottare le iniziative necessarie al fine di evitare l'introduzione di ulteriori pedaggi sulla Corda Molle attraverso l'attivazione di soluzioni alternative che non gravino sui lavoratori pendolari e sugli autotrasportatori.

9/1937-A/65. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Almici, Foti, Amorese, Carella, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e investimenti di interesse strategico, nello specifico nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione Ambiente è stato approvato l'emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

in egual modo e di importanza strategica, il completamento della tangenziale

di Casale Monferrato, in carico all'ANAS, sino alla congiunzione con la strada statale Casale Monferrato-Asti, che assume un ruolo fondamentale per il potenziamento del tessuto socio-economico del Monferrato e della provincia di Alessandria;

si tratta di una infrastruttura che definisce e potenzia una posizione strategica tra i corridoi europei 5 e 24, in un'area inserita nel triangolo industriale Milano-Torino-Genova, in un ecosistema di logistica di rilevanza nazionale e internazionale con interporti e retroporti di riferimento;

il completamento della citata infrastruttura si inserisce nel contesto di opere e risorse in grado di sostenere una delle regioni più produttive d'Europa, dando un sostegno concreto a opere che il territorio attende da anni e risposte a settori produttivi in crescita che hanno bisogno di infrastrutture moderne e collegamenti,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità di stanziare, nei limiti di finanza pubblica, con il primo provvedimento utile, le risorse necessarie per poter realizzare il completamento della infrastruttura strategica descritta in premessa.

9/1937-A/66. Amich, Foti, Coppo, Cаратта, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5 del provvedimento in esame prevede Disposizioni urgenti per il completamento di interventi infrastrutturali e viari di particolare rilevanza;

è atteso da anni l'adeguamento dello svincolo di Scandicci (Firenze): una infrastruttura strategica per la viabilità interregionale e richiesta dalle comunità territoriali in grado di garantire un nuovo collegamento dall'autostrada A1 Napoli-Milano alla strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno (denominata Fi-Pi-Li);

l'attuale conformazione dell'accesso di Scandicci all'Autostrada del Sole non risponde infatti alle nuove esigenze di scorciamento del traffico, che negli ultimi anni ha registrato un significativo sviluppo;

quotidianamente a causa della sovrapposizione tra il traffico di accesso ed uscita autostradale con quello connesso all'ingresso e all'uscita della Fi-Pi-Li, dovuta all'attuale viabilità, si creano notevoli disagi con ingorghi, rallentamenti e code che incidono negativamente sulla qualità della vita di pendolari e lavoratori, e sulla crescita e sulla competitività delle numerose imprese che hanno sede nella contigua zona industriale;

la progettazione definitiva, realizzata da Autostrade per l'Italia Spa, è già stata completata da anni ed è stata sottoposta alla verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale (Via);

il 23 marzo 2022 il Ministero della transizione ecologica ha dato il via libera alla procedibilità dell'istanza, richiedendo l'espressione dei pareri da parte degli enti competenti;

il 22 aprile 2022 la Direzione generale archeologica belle arti e paesaggio del Ministero dei beni culturali ha trasmesso il proprio parere al Ministero della transizione ecologica, escludendo l'assoggettamento a Via, pur prevedendo alcune prescrizioni;

il 24 maggio 2022 la regione Toscana ha rilasciato alcune osservazioni su tale progetto di Aspi;

il 24 maggio 2023 il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, rispondendo alla interrogazione a risposta immediata in Commissione, numero 5-00897 (presentata dai deputati Simona Bonafè e Marco Simiani), ha reso noto che gli uffici competenti del Ministero stavano ancora « provvedendo alla predisposizione delle procedure relative all'emanazione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a Via »;

il 7 marzo 2024 con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza

energetica è stata finalmente « determinata la non assoggettabilità alla procedura di Via per il progetto di “Svincolo di Scandicci: allacciamento A1-S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno-5 Viabilità urbana” »;

taли consistenti ritardi relativi all'emersione del decreto sopracitato hanno di fatto smentito le precedenti tempistiche di realizzazione dello svincolo di Scandicci, che doveva essere inaugurato entro il mese di novembre 2027;

l'attuale riesame della tempistica di realizzazione del nuovo svincolo di Scandicci, a quanto apprendiamo da fonti stampa, prevede infatti l'apertura al pubblico entro il 2028;

va sottolineato in questo contesto come « non assoggettabilità » alla procedura Via potrebbe garantire una accelerazione dei lavori, permettendo la redazione del progetto esecutivo, con la successiva e conseguente procedura di affidamento dei lavori;

è oggi quindi indifferibile ed urgente definire nel dettaglio iter e tempistica di una infrastruttura necessaria per diversificare e snellire gli attuali flussi di traffico, ridurre i tempi di percorribilità della viabilità locale, garantire la sicurezza stradale e ridurre conseguentemente le emissioni nocive,

impegna il Governo

a intraprendere iniziative urgenti al fine di non ritardare ulteriormente l'apertura al traffico dello svincolo di Scandicci quale infrastruttura strategica per la viabilità interregionale e lo sviluppo locale.

9/1937-A/67. Bonafè.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di intraprendere iniziative urgenti per accelerare l'apertura al traffico dello svincolo di Scandicci quale infrastruttura strategica per la viabilità interregionale e lo sviluppo locale.

dicci quale infrastruttura strategica per la viabilità interregionale e lo sviluppo locale.

9/1937-A/67. (Testo modificato nel corso della seduta) Bonafè.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame presenta norme relative al sistema carcerario nazionale; in particolare all'articolo 5 che prevede risorse straordinarie per l'ammobrenamento e la messa in sicurezza di infrastrutture pubbliche, come appunto la casa di reclusione, e con l'articolo 11 che prevede norme specifiche finalizzate a garantire maggiore efficienza del procedimento penale;

il carcere di Sollicciano (Firenze) presenta gravi criticità per carenze di organico e dal punto di vista strutturale;

secondo i dati dell'associazione « Antigone » l'istituto mostra, in gran parte delle sezioni, croniche carenze dal punto di vista edilizio (infiltrazioni, cedimenti strutturali, umidità, crepe e intonaco cadente) e in molte celle piove, fa freddo, mancano le luci e anche i sanitari hanno spesso problemi di funzionamento. Si evidenzia inoltre che all'interno delle sezioni gli spazi comuni sono costituiti esclusivamente dai passeggi e non ci sono sale di socialità. La percentuale della popolazione non italiana reclusa è molto alta ma viene segnalata la presenza di un solo mediatore culturale. Secondo quanto recentemente emerso molti detenuti hanno problematiche di sofferenza psicologica e/o di fragilità psichiatrica e/o di tossicodipendenza. Vengono inoltre denunciati percorsi terapeutici non adeguati;

alcuni lavori di ristrutturazione del carcere, iniziati negli anni scorsi, sono però fermi dal mese di gennaio 2023;

le numerose criticità del carcere si sono evidenziate recentemente nella loro drammaticità con il suicidio di un detenuto di 20 anni che si è tolto la vita il 4 luglio scorso e che avrebbe dovuto finire di scon-

tare la pena nel novembre 2025. A seguito del tragico gesto si è verificata una protesta che ha coinvolto circa ottanta detenuti;

questo episodio si somma ai numerosi tentati suicidi, atti di autolesionismo e aggressioni agli agenti di polizia verificati negli ultimi mesi e che mostrano le evidenti sofferenze della struttura;

le condizioni fatiscenti del carcere sono state riconosciute anche da sentenze della magistratura: l'amministrazione penitenziaria è stata condannata a risarcire con 675 mila euro i familiari di una donna morta del 2014 per overdose, mentre ad un detenuto sono stati disposti quaranta giorni di sconto sulla pena e 3.840 euro come di risarcimento del danno per essere stato recluso per 880 giorni in una cella del carcere senza i requisiti minimi imposti dalla Corte europea dei diritti dell'uomo;

sono quindi necessari stanziamenti straordinari al fine di rendere la struttura dignitosa per detenuti e polizia penitenziaria;

nel corso della discussione del provvedimento in esame è stato presentato un emendamento che « al fine di risolvere le gravissime criticità infrastrutturali della Casa circondariale di Sollicciano, e far fronte all'emergenza determinata dal progressivo sovraffollamento della medesima struttura carceraria autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024 », prevedendo al tempo stesso misure semplificate per realizzare gli interventi previsti;

tal proposta emendativa è stata però respinta,

impegna il Governo

al fine di risolvere le gravissime criticità infrastrutturali della Casa circondariale di Sollicciano, e far fronte all'emergenza determinata dal progressivo sovraffollamento della medesima struttura carceraria, a stanziare 20 milioni di euro per l'anno 2024, prevedendo misure semplificate per realizzare gli interventi di riqualificazione.

9/1937-A/68. Gianassi, Fossi, Bonafè, Furfaro, Scotto, Boldrini, Di Sanzo, Benzoni, Quartini, Pavanelli.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5 reca disposizioni urgenti per il completamento di interventi infrastrutturali;

gli investimenti in opere pubbliche di rilievo strategico portano benefici concreti a tutta la collettività. Un patrimonio infrastrutturale moderno e connesso è fondamentale per sviluppare una mobilità di merci e persone, efficace ed efficiente, che possa sostenere la crescita a lungo termine di un territorio, oltre che incrementarne l'attrattività e consolidarne le capacità competitive;

l'asse stradale Caserta-Benevento è un'opera strategica e fondamentale per lo sviluppo delle aree interne della Campania che da diverso tempo continuano a pagare a caro prezzo, in termini di mobilità e sviluppo, la carenza di infrastrutture idonee e adeguate;

si tratta di un'infrastruttura di collegamento, di categoria B1, che tocca le tre province di Caserta, Avellino e Benevento, con bretelle di collegamento alla variante di Caserta e alla tangenziale di Benevento, 1° lotto – dallo svincolo con la A30 (CE) allo svincolo di Paolisi (BN);

sebbene per il suddetto intervento, che consentirà ad una vasta area di uscire da un isolamento infrastrutturale che dura da troppo tempo, sia già stato definito il progetto tecnico di fattibilità economica e sia già stato completato anche il dibattito pubblico, l'opera non risulta al momento inserita nel contratto di programma MIT-ANAS 2021/2025,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere nel prossimo aggiornamento del contratto di programma MIT-ANAS l'inserimento dell'intervento di realizzazione dell'asse stradale Caserta-Benevento.

9/1937-A/69. Zinzi, Patriarca, Cerreto.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5 reca disposizioni urgenti per il completamento di interventi infrastrutturali;

gli investimenti in opere pubbliche portano benefici concreti a tutta la collettività. Un patrimonio infrastrutturale moderno e connesso è fondamentale per sviluppare una mobilità di merci e persone, efficace ed efficiente, che possa sostenere la crescita a lungo termine di un territorio, oltre che incrementarne l'attrattività e consolidarne le capacità competitive;

il nuovo Ponte di Calvatone-Aquanegra in sostituzione di quello esistente, tra le province di Mantova e Cremona, è un'opera necessaria per il collegamento e lo sviluppo delle aree interessate;

in questi mesi tutti gli enti coinvolti, in particolare le province di Cremona e Mantova, unitamente ai comuni di Calvatone e Aquanegra sul Chiese si sono attivati per definire il percorso ottimale in relazione a tempi e costi e già sono state stanziate le prime risorse da parte degli enti coinvolti;

il percorso avviato è quello più conveniente per la collettività in quanto l'attuale struttura non risulta recuperabile,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare le iniziative di competenza necessarie, nonché di prevedere gli adeguati stanziamenti di risorse, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, volte a velocizzare le procedure di progettazione e realizzazione dei lavori del nuovo Ponte di Calvatone, tra le province di Mantova e Cremona, in sostituzione di quello esistente.

9/1937-A/70. Dara, Forattini, Maccari.

La Camera,

premesso che:

il ponte di Maria Luigia che attraversa il fiume Taro, in località Ponte Taro,

di competenza dei comuni di Parma, Fontevivo e Noceto, è una fondamentale infrastruttura viabilistica e importante monumento storico del territorio parmense risalente al 1821, si trova ormai in una condizione di forte usura e necessita di urgenti interventi di manutenzione straordinaria che i comuni non possono sostenere da soli;

il ponte, in laterizio, si sviluppa su una lunghezza di 565,5 metri, è largo 8 metri e raggiunge un'altezza massima di 11,5 metri; è costituito da venti arcate di 24 metri a tre centri, che sono rette da due spalle alle estremità e da diciannove grandi pile, alleggerite da grandi fori circolari di 4 metri di diametro;

l'attraversamento continua ad essere, nell'ambito della viabilità ordinaria, una infrastruttura indispensabile, strategica e di rilevanza nazionale per la viabilità locale e quella della via Emilia;

talé ponte inoltre è stato dichiarato bene di interesse storico-artistico dalla Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici dell'Emilia-Romagna ai sensi degli articoli 10, comma 1, e 12 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 ed opera di interesse storico ed artistico, con decreto del MIBAC del 29 ottobre 2014;

già nel dicembre 2013, a causa dello scarso stato manutentivo del ponte, si è verificato il distacco di alcuni mattoni da una delle arcate del ponte, che ha comportato l'intervento dei Vigili del fuoco; in quell'occasione il comune di Parma ha provveduto a realizzare le opere di salvaguardia richieste dal Comando dei Vigili del fuoco;

a seguito di alcune problematiche riscontrate come la caduta di calcinacci sotto le campate, nel 2016 i tre comuni hanno provveduto ad eseguire delle indagini che consentissero di avere un quadro chiaro dello stato del Ponte e, di conseguenza, definire le opere necessarie per metterlo in sicurezza. A seguito delle indagini è emerso che ci sono situazioni gravi e critiche relative allo stato manutentivo di alcune parti della struttura che se non risolte potrebbero compromettere l'utilizzo del ponte;

le principali linee d'intervento sulle quali si è svolta la progettazione sono risultate essere le seguenti: necessità di interventi di conservazione e restauro del bene monumentale, interventi di messa in sicurezza idraulica, miglioramento funzionale in ordine alla mobilità pedonale e ciclabile e soprattutto necessità di miglioramento della sicurezza stradale, barriere di sicurezza e raccolta delle acque di banchina;

l'infrastruttura, progettata per un livello di utilizzo e di traffico molto inferiore all'attuale, ha subito nel corso degli anni ripetuti interventi tesi al suo adeguamento alle nuove necessità funzionali, legate all'uso del Ponte da parte di mezzi molto più pesanti e veloci;

è emerso che se non si trovano i fondi per finanziare le opere, pertanto nell'attesa del loro reperimento, soprattutto per il miglioramento della sicurezza stradale e delle barriere di sicurezza del ponte, occorrerebbe emettere un'ordinanza per istituire un senso unico, così da ridurre considerevolmente il traffico; in questo modo però si metterebbe in gravissima difficoltà tutta la viabilità della zona ovest di Parma, in quanto le piccole vie di comunicazione limitrofe sono già molto frequentate e quindi già in difficoltà allo stato attuale. Inoltre, quando accadono incidenti o altri imprevisti presso la tangenziale o l'autostrada la viabilità si ritrova letteralmente *in tilt*;

al momento occorre reperire risorse per il proseguimento del consolidamento delle arcate del ponte, con interventi risolutivi sulla carreggiata, sull'extradosso del ponte volti all'impermeabilizzazione definitiva della sede viaria;

si potrebbe inoltre prospettare un nuovo ed atteso intervento per il movimento di pedoni e ciclisti: quello della realizzazione di una passerella ciclopedonale a sbalzo. Si otterrebbe l'importante risultato di mettere in sicurezza un tratto di passaggio sulla via Francigena e il flusso dei pellegrinaggi a piedi verso il Santuario di Fontanellato;

è pertanto fondamentale avere il finanziamento, così da evitare gravi danni

alla viabilità nel Parmense ed allo stesso tempo mettere in sicurezza un ponte unico (era all'epoca il più lungo d'Europa) per la sua lunghezza e storia,

impegna il Governo

quale infrastruttura strategica per la mobilità e i trasporti sul territorio, a valutare l'opportunità di stanziare gli opportuni finanziamenti per ristrutturare il Ponte sul Taro e per realizzare una passerella ciclopedonale a sbalzo per pedoni collegandolo ad una rete di mobilità dolce utile per mettere in sicurezza un tratto della via Francigena e il flusso dei pellegrini che si recano al Santuario di Fontanellato.

9/1937-A/71. Cavandoli, Zinzi, Bof, Benvenuto, Montemagni, Pizzimenti.

La Camera,

premesso che:

il ponte di Maria Luigia che attraversa il fiume Taro, in località Ponte Taro, di competenza dei comuni di Parma, Fontevivo e Noceto, è una fondamentale infrastruttura viabilistica e importante monumento storico del territorio parmense risalente al 1821, si trova ormai in una condizione di forte usura e necessita di urgenti interventi di manutenzione straordinaria che i comuni non possono sostenere da soli;

il ponte, in laterizio, si sviluppa su una lunghezza di 565,5 metri, è largo 8 metri e raggiunge un'altezza massima di 11,5 metri; è costituito da venti arcate di 24 metri a tre centri, che sono rette da due spalle alle estremità e da diciannove grandi pile, alleggerite da grandi fori circolari di 4 metri di diametro;

l'attraversamento continua ad essere, nell'ambito della viabilità ordinaria, una infrastruttura indispensabile, strategica e di rilevanza nazionale per la viabilità locale e quella della via Emilia;

talé ponte inoltre è stato dichiarato bene di interesse storico-artistico dalla Direzione regionale per i beni culturali e

paesaggistici dell'Emilia-Romagna ai sensi degli articoli 10, comma 1, e 12 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 ed opera di interesse storico ed artistico, con decreto del MIBAC del 29 ottobre 2014;

già nel dicembre 2013, a causa dello scarso stato manutentivo del ponte, si è verificato il distacco di alcuni mattoni da una delle arcate del ponte, che ha comportato l'intervento dei Vigili del fuoco; in quell'occasione il comune di Parma ha provveduto a realizzare le opere di salvaguardia richieste dal Comando dei Vigili del fuoco;

a seguito di alcune problematiche riscontrate come la caduta di calcinacci sotto le campate, nel 2016 i tre comuni hanno provveduto ad eseguire delle indagini che consentissero di avere un quadro chiaro dello stato del Ponte e, di conseguenza, definire le opere necessarie per metterlo in sicurezza. A seguito delle indagini è emerso che ci sono situazioni gravi e critiche relative allo stato manutentivo di alcune parti della struttura che se non risolte potrebbero compromettere l'utilizzo del ponte;

le principali linee d'intervento sulle quali si è svolta la progettazione sono risultate essere le seguenti: necessità di interventi di conservazione e restauro del bene monumentale, interventi di messa in sicurezza idraulica, miglioramento funzionale in ordine alla mobilità pedonale e ciclabile e soprattutto necessità di miglioramento della sicurezza stradale, barriere di sicurezza e raccolta delle acque di banchina;

l'infrastruttura, progettata per un livello di utilizzo e di traffico molto inferiore all'attuale, ha subito nel corso degli anni ripetuti interventi tesi al suo adeguamento alle nuove necessità funzionali, legate all'uso del Ponte da parte di mezzi molto più pesanti e veloci;

è emerso che se non si trovano i fondi per finanziare le opere, pertanto nell'attesa del loro reperimento, soprattutto per il miglioramento della sicurezza stradale e delle barriere di sicurezza del ponte, occorrerebbe emettere un'ordinanza per

istituire un senso unico, così da ridurre considerevolmente il traffico; in questo modo però si metterebbe in gravissima difficoltà tutta la viabilità della zona ovest di Parma, in quanto le piccole vie di comunicazione limitrofe sono già molto frequentate e quindi già in difficoltà allo stato attuale. Inoltre, quando accadono incidenti o altri imprevisti presso la tangenziale o l'autostrada la viabilità si ritrova letteralmente *in tilt*;

al momento occorre reperire risorse per il proseguimento del consolidamento delle arcate del ponte, con interventi risolutivi sulla carreggiata, sull'extradosso del ponte volti all'impermeabilizzazione definitiva della sede viaria;

si potrebbe inoltre prospettare un nuovo ed atteso intervento per il movimento di pedoni e ciclisti: quello della realizzazione di una passerella ciclopedonale a sbalzo. Si otterrebbe l'importante risultato di mettere in sicurezza un tratto di passaggio sulla via Francigena e il flusso dei pellegrinaggi a piedi verso il Santuario di Fontanellato;

è pertanto fondamentale avere il finanziamento, così da evitare gravi danni alla viabilità nel Parmense ed allo stesso tempo mettere in sicurezza un ponte unico (era all'epoca il più lungo d'Europa) per la sua lunghezza e storia,

impegna il Governo

quale infrastruttura strategica per la mobilità e i trasporti sul territorio, a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e laddove ne ricorrono le condizioni, di stanziare gli opportuni finanziamenti per ristrutturare il Ponte sul Taro e per realizzare una passerella ciclopedonale a sbalzo per pedoni collegandolo ad una rete di mobilità dolce utile per mettere in sicurezza un tratto della via Francigena e il flusso dei pellegrini che si recano al Santuario di Fontanellato.

9/1937-A/71. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Cavandoli, Zinzi, Bof, Benvenuto, Montemagni, Pizzimenti.

La Camera,

premesso che

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e investimenti di interesse strategico, nello specifico nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione Ambiente è stato approvato l'emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

si evidenzia tra le opere infrastrutturali prioritarie e strategiche per lo sviluppo dell'intero territorio nazionale, la riqualifica e il potenziamento della S.P. n. 415 « Paullese ». L'intervento complessivo, di lunghezza di circa 27,5 chilometri, consiste nel raddoppio della carreggiata esistente tra Peschiera Borromeo e Crema per una larghezza complessiva di 22 metri (2 corsie da 3,75 metri per senso di marcia, banchina laterale da 1,75 metri e spartitraffico centrale da 3,50 metri);

i lavori della tratta cremonese (14,5 chilometri), in capo alla Provincia di Cremona, sono stati completati nel 2015. Il costo totale 102,2 milioni di euro, di cui 95,5 milioni di euro finanziati da regione Lombardia. I lavori della tratta milanese (13 chilometri) in capo a Città metropolitana di Milano sono stati completati solo per il 1° lotto da Peschiera alla S.P. 39. I lavori del 2° lotto (7,7 chilometri) sono articolati in stralci;

alla data del 30.06.2024 lo stato di attuazione lavori si attesta intorno al 77 per cento. I lavori hanno subito rallentamenti a causa dell'eccezionale aumento dei prezzi dei materiali;

è di tutta evidenza la necessità di portare a completamento la citata opera infrastrutturale, i cui progetti già appro-

vati, necessità di un adeguamento di risorse a causa del protrarsi di tempi e mezzi,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, di stanziare con il primo provvedimento utile, le risorse necessarie per poter realizzare il completamento dei lotti relativi ai progetti di riqualifica e potenziamento della S.P. n. 415 « Paullese ».

9/1937-A/72. Osnato, Foti, Almici, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e investimenti di interesse strategico, nello specifico nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione Ambiente è stato approvato l'emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

si evidenzia tra le opere infrastrutturali prioritarie e strategiche per lo sviluppo dell'intero territorio nazionale, la riqualifica e il potenziamento della S.P. n. 415 « Paullese ». L'intervento complessivo, di lunghezza di circa 27,5 chilometri, consiste nel raddoppio della carreggiata esistente tra Peschiera Borromeo e Crema per una larghezza complessiva di 22 metri (2 corsie da 3,75 metri per senso di marcia, banchina laterale da 1,75 metri e spartitraffico centrale da 3,50 metri);

i lavori della tratta cremonese (14,5 chilometri), in capo alla Provincia di Cremona, sono stati completati nel 2015. Il costo totale 102,2 milioni di euro, di cui 95,5 milioni di euro finanziati da regione Lombardia. I lavori della tratta milanese (13 chilometri) in capo a Città metropolitana di Milano sono stati completati solo

per il 1° lotto da Peschiera alla S.P. 39. I lavori del 2° lotto (7,7 chilometri) sono articolati in stralci;

alla data del 30.06.2024 lo stato di attuazione lavori si attesta intorno al 77 per cento. I lavori hanno subito rallentamenti a causa dell'eccezionale aumento dei prezzi dei materiali;

è di tutta evidenza la necessità di portare a completamento la citata opera infrastrutturale, i cui progetti già approvati, necessità di un adeguamento di risorse a causa del protrarsi di tempi e mezzi,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di stanziare le risorse necessarie per realizzare il completamento dei lotti relativi ai progetti di riqualifica e potenziamento della S.P. n. 415 « Paullese ».

9/1937-A/72. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Osnato, Foti, Almici, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e investimenti di interesse strategico, nello specifico nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione Ambiente è stato approvato l'emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

il tratto di superstrada cosiddetta « Tirrenica » e più precisamente la E80 o strada statale 1 Aurelia, con particolare riferimento al tratto San Pietro in Palazzi-Tarquinia, pari a 187 chilometri, passato nella gestione da SAT s.p.a. ad Anas s.p.a., continua ad essere inadeguato per la presenza di pericolosi incroci a raso, nonché

caratterizzato da uno stato manutentivo assai modesto; problematiche, queste, che rallentano la circolazione degli automezzi, arrecando disagi agli utenti e favoriscono situazioni di pericolo;

la strada statale 1 Aurelia è stata inserita come priorità nazionale nel libro bianco dalle camere di commercio Toscane e da uniontrasporti anche a causa dell'elevata mortalità riscontrata nel corso degli anni, con picchi di traffico e la presenza di tratti ancora a singola carreggiata, con numerosi accessi privati diretti in strada e connessioni a raso, assenza di *guard rail*, determinando criticità notevoli per la sicurezza del deflusso stradale;

sono stati registrati un numero elevato di vittime e sinistri dovuto all'illuminazione scarsa, alla segnaletica mancante, fattori che hanno determinato numerosi incidenti sull'arteria dei quali molti mortali;

particolare attenzione deve essere rivolta al tratto di asfalto a sud di Grosseto ove l'arteria di comunicazione riscontra ampie problematicità soprattutto in un tratto di circa 12 chilometri, nelle vicinanze di Capalbio, con la carreggiata che si restringe sino a due corsie con senso di marcia alternato;

sono stati presentati progetti sul tratto in narrativa che, allo stato attuale, sono da considerarsi completi e cantierabili e che hanno l'obiettivo di innalzare lo standard di sicurezza di alcuni tratti del tracciato, migliorare la viabilità dell'arteria stradale con notevole beneficio per gli utenti,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, di finanziare con il primo provvedimento utile, i lotti del tratto della strada statale 1 Aurelia, già definiti cantierabili e i cui progetti sono stati approvati dal consiglio superiore dei lavori pubblici.

9/1937-A/73. Fabrizio Rossi, Foti, Amorese, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e investimenti di interesse strategico, nello specifico nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione Ambiente è stato approvato l'emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

la realizzazione del progetto è stata resa possibile grazie alle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale e liberate a seguito dello scioglimento delle società che non hanno provveduto ad avviare o a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale;

tutta la provincia di Massa Carrara è stata pesantemente colpita dall'evento alluvionale del 25 ottobre 2011. Tra le zone più colpite vi è stato il territorio del comune di Mulazzo, la cui viabilità è stata pesantemente danneggiata, in particolare nel tratto Mulazzo/Parana-Montereggio (SP 32) oggetto di un consistente intervento finanziato dalla Regione Toscana e nel tratto che da Montereggio porta al passo dei Casoni (SP 69) che collega la Lunigiana alla Val di Vara in Liguria;

si pone da tempo il tema del completamento dell'importante infrastruttura infra regionale, ma le risorse della provincia, che deve provvedere alla manutenzione di 620 chilometri di strade provinciali e di 267 ponti che insistono sulle stesse, non consentono di realizzare l'intervento;

Il comune di Mulazzo, con procedura di evidenza pubblica ha affidato l'incarico di redigere il progetto definitivo esecutivo di Ripristino della SP 69 dei Casoni « secondo lotto » allo Studio Pro. Ing.

di Necchi Gregorio di Borgo Val di Taro (Parma) con la finalità del recupero funzionale dell'infrastruttura e la messa in sicurezza dei versanti nelle immediate vicinanze;

il progetto esecutivo è stato già sottoposto dal Comune di Mulazzo a conferenza dei servizi decisoria in forma semplificata e modalità asincrona il cui procedimento si è concluso positivamente nell'agosto scorso, ed è pertanto cantierabile,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, di stanziare con il primo provvedimento utile, le risorse necessarie per poter realizzare l'importante infrastruttura descritta in premessa che collega la Lunigiana e la Toscana con la Val di Vara e la Liguria.

9/1937-A/74. Amorese, Foti, Frijia, Zucconi, La Porta, Donzelli, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame in Commissione è stato approvato l'emendamento 5.36 del relatore che modifica l'articolo 7-bis, comma 4, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, al fine di consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali;

nello specifico sono interventi inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

si evidenzia che, fra le nuove opere da realizzare, nel territorio emiliano-roma-

gnolo rientra la bretella Campogalliano-Sassuolo: il progetto prevede la realizzazione di un raccordo autostradale con origine all'intersezione tra la A22 e la A1, nei pressi di Campogalliano (provincia di Modena), e il collegamento a sud alla S.S. 467 « Pedemontana » nei pressi di Sassuolo;

il progetto definitivo approvato dal CdA di Anas Spa a dicembre 2005, prevede due assi secondari, uno di collegamento con la tangenziale di Modena e uno di collegamento con la tangenziale di Rubiera. Lo sviluppo complessivo del tracciato è di circa 20 chilometri,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della realizzazione della bretella Campogalliano-Sassuolo, da considerarsi come strumento fondamentale e funzionale ad un ulteriore sviluppo industriale del territorio interessato.

9/1937-A/75. Dondi, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame in Commissione è stato approvato l'emendamento 5.36 del relatore che modifica l'articolo 7-bis, comma 4, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, al fine di consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali;

nello specifico sono interventi inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

si evidenzia che, fra le nuove opere da realizzare, nel territorio emiliano-romagnolo rientra la bretella Campogalliano-Sassuolo: il progetto prevede la realizzazione di un raccordo autostradale con origine all'intersezione tra la A22 e la A1, nei pressi di Campogalliano (provincia di Modena), e il collegamento a sud alla S.S. 467 « Pedemontana » nei pressi di Sassuolo;

il progetto definitivo prevede due assi secondari, uno di collegamento con la tangenziale di Modena e uno di collegamento con la tangenziale di Rubiera. Lo sviluppo complessivo del tracciato è di circa 20 chilometri,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e qualora ne ricorrono le condizioni, anche al fine di verificare la compatibilità degli eventuali contributi con la disciplina eurounitaria in materia di aiuti di Stato, di adottare tutte le iniziative di propria competenza per la realizzazione della bretella Campogalliano-Sassuolo, da considerarsi come strumento fondamentale e funzionale ad un ulteriore sviluppo industriale del territorio interessato.

9/1937-A/75. (Testo modificato nel corso della seduta) Dondi, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame in Commissione è stato approvato l'emendamento 5.36 del relatore che modifica l'articolo 7-bis, comma 4, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, al fine di consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali;

nello specifico gli interventi sono inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave).

dale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia-Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

si evidenzia che, per quanto concerne il traffico ferroviario della Sardegna, l'attenzione va posta sulla ferrovia Decimomannu-Iglesias, gestita del gruppo Ferrovie dello Stato, tramite la controllata Rete Ferroviaria Italiana;

nel 2020 e nel 2022 è stato avanzato il progetto di raddoppio del tratto Decimomannu-Villamassargia che prevede la realizzazione in due fasi: Decimomannu-Siliqua (1^a fase) e Siliqua-Villamassargia (2^a fase) ed è previsto l'elettrificazione del bacino del Sulcis approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) il 18 ottobre 2022;

il completamento dell'intero raddoppio tra Decimomannu e Villamassargia, per totali circa 30 chilometri, avverrà per successivi lotti funzionali e garantirà un ca-denamento a 15' dei collegamenti tra Villamassargia e Cagliari,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della realizzazione del raddoppio del tratto ferroviario Decimomannu-Villamassargia, fondamentale per il potenziamento infrastrutturale dell'intero territorio sardo.

9/1937-A/76. Deidda, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nel quadrante geografico da Livorno a Genova, il porto di La Spezia,

inserito nella rete Ten-T del Corridoio Core Scandinavia-Mediterraneo, può esercitare un ruolo importante per il territorio, e per il sistema Paese traguardando il 50 per cento dello « share » nel trasporto ferroviario per il traffico marittimo per la merce containerizzata in entrata e uscita dal porto;

in tale « quadrante geografico del nord ovest », manca, però, una terza via di collegamento, verso il Brennero, rappresentata dal raddoppio della linea ferroviaria della Pontremolese, che congiunge Parma con La Spezia, passando per alcuni centri vitali dell'Appennino come Pontremoli e Borgo Val di Taro, riferimento per aree marginali della montagna;

la « strada ferrata » Pontremolese, parte integrante della rete TEN-T Comprehensive, linea di collegamento trasversale tra la dorsale tirrenica e la dorsale Milano-Roma, storicamente il simbolo della connessione tra la montagna, la pianura e il mare, rappresenta un'infrastruttura strategica per il territorio, necessaria per rilanciare, anche in combinato con il porto, il sistema produttivo e turistico regionale;

ad oggi la linea è per il 50 per cento a binario unico ed è utilizzata per i treni merci solo in arrivo nel porto della Spezia e mostra pendenze elevate che riducono le dimensioni dei treni, soprattutto per le merci, nonostante la ferrovia abbia al suo sbocco uno dei più importanti porti della nazione;

per far partire i lavori, previsti nel corso del 2024, per quanto riguarda la prima tratta di otto chilometri tra Parma e Vicofertile, mancano 113 milioni di euro, ancora da reperire – su un totale di 473 milioni di euro; la seconda fase prevede il raddoppio principalmente in affiancamento all'attuale linea a semplice binario tra Vicofertile e Fornovo, la realizzazione della Galleria di Valico in variante tra Berceto e Pontremoli e una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli-Chiesaccia;

il progetto di potenziamento della linea ferroviaria è fondamentale per ridurre sia tempi di percorrenza per le persone e favorire i convogli merci più mo-

derni, sia per completare il collegamento ferroviario verso il Brennero e unire via ferro i flussi di persone e merci tra il Tirreno ed il Centro-Nord Europa;

il completamento di tale opera è di fondamentale importanza non solo per implementare le linee di collegamento tra l'Alto Tirreno ed il Centro-Nord Europa ma sarebbe ed è di fondamentale importanza per restituire centralità alle aree interne tra Liguria, Toscana ed Emilia-Romagna, come la Lunigiana;

il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 ha stanziato fino al 2032 la somma di 78 milioni di euro, seguiti da una seconda tranche di ulteriori 92 milioni, per un totale di 170 milioni, che serviranno per finanziare interventi di potenziamento della linea e il completamento del progetto di raddoppio della tratta Parma-Vicofertile, ma non sono sufficienti per l'intera opera,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, di stanziare in occasione della prossima legge di bilancio, adeguate risorse per completare l'opera di cui in premessa, da sempre indicata come prioritaria e strategica per lo sviluppo dell'Italia.

9/1937-A/77. Frijia, Foti, Amorese, Gaetana Russo, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nel quadrante geografico da Livorno a Genova, il porto di La Spezia, inserito nella rete Ten-T del Corridoio Core Scandinavia-Mediterraneo, può esercitare un ruolo importante per il territorio, e per il sistema Paese traguardando il 50 per cento dello « *share* » nel trasporto ferroviario per il traffico marittimo per la merce containerizzata in entrata e uscita dal porto;

in tale « quadrante geografico del nord ovest », manca, però, una terza via di collegamento, verso il Brennero, rappresentata dal raddoppio della linea ferroviaria della Pontremolese, che congiunge Parma con La Spezia, passando per alcuni centri vitali dell'Appennino come Pontremoli e Borgo Val di Taro, riferimento per aree marginali della montagna;

la « strada ferrata » Pontremolese, parte integrante della rete TEN-T Comprehensive, linea di collegamento trasversale tra la dorsale tirrenica e la dorsale Milano-Roma, storicamente il simbolo della connessione tra la montagna, la pianura e il mare, rappresenta un'infrastruttura strategica per il territorio, necessaria per rilanciare, anche in combinato con il porto, il sistema produttivo e turistico regionale;

ad oggi la linea è per il 50 per cento a binario unico ed è utilizzata per i treni merci solo in arrivo nel porto della Spezia e mostra pendenze elevate che riducono le dimensioni dei treni, soprattutto per le merci, nonostante la ferrovia abbia al suo sbocco uno dei più importanti porti della nazione;

per far partire i lavori, previsti nel corso del 2024, per quanto riguarda la prima tratta di otto chilometri tra Parma e Vicofertile, mancano 113 milioni di euro, ancora da reperire – su un totale di 473 milioni di euro; la seconda fase prevede il raddoppio principalmente in affiancamento all'attuale linea a semplice binario tra Vicofertile e Fornovo, la realizzazione della Galleria di Valico in variante tra Berceto e Pontremoli e una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli-Chiesaccia;

il progetto di potenziamento della linea ferroviaria è fondamentale per ridurre sia tempi di percorrenza per le persone e favorire i convogli merci più moderni, sia per completare il collegamento ferroviario verso il Brennero e unire via ferro i flussi di persone e merci tra il Tirreno ed il Centro-Nord Europa;

il completamento di tale opera è di fondamentale importanza non solo per implementare le linee di collegamento tra

l'Alto Tirreno ed il Centro-Nord Europa ma sarebbe ed è di fondamentale importanza per restituire centralità alle aree interne tra Liguria, Toscana ed Emilia-Romagna, come la Lunigiana;

il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 ha stanziato fino al 2032 la somma di 78 milioni di euro, seguiti da una seconda tranne di ulteriori 92 milioni, per un totale di 170 milioni, che serviranno per finanziare interventi di potenziamento della linea e il completamento del progetto di raddoppio della tratta Parma-Vicofertile, ma non sono sufficienti per l'intera opera,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, di stanziare adeguate risorse per completare l'opera di cui in premessa, da sempre indicata come prioritaria e strategica per lo sviluppo dell'Italia.

9/1937-A/77. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Frijia, Foti, Amorese, Gattana Russo, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina-Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Re-

lativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia-Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

nell'ambito infrastrutturale si evidenzia che, nella regione Veneto, necessitano interventi volti a velocizzare il completamento di numerose opere importanti e strategiche per il territorio, in grado di migliorare la libera circolazione di cittadini e merci anche all'interno della medesima area regionale;

la linea ferroviaria Verona-Venezia è una linea ferroviaria italiana, parzialmente costruita, che, al momento del suo completamento, collegherà tra loro Verona e Venezia, passando da Vicenza e in pieno collegamento con la linea AV/AC per Milano;

tal linea ferroviaria fa parte del corridoio 3 Mediterraneo della Rete ferroviaria convenzionale trans-europea TEN-T, così come del corridoio Panuropeo V, in ottica di collegamenti più profondi con l'est Europa;

a oggi risulta sostanzialmente costruito e aperto all'esercizio il tratto tra la stazione di Padova e quella di Venezia Mestre;

per quanto riguarda la fase realizzativa afferente alla tratta passante per Vicenza, la parte relativa all'attraversamento della città è stata completamente rivista, a causa dei grossi problemi realizzativi emersi nella successiva fase progettuale;

dopo una serie di comparazioni progettuali, è stato scelto di affiancare la linea AV/AC alla linea esistente per tutto l'attraversamento della città di Vicenza, potenziando dunque le capacità della stazione di Vicenza, senza costruire ulteriori stazioni;

sul punto, nel 2015 è stato redatto il progetto definitivo per il tratto tra Verona e Altavilla Vicentina, mentre nel 2017 il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) ha sbloccato le risorse per dare il via ai lavori per il tratto Verona-Vicenza, con i lavori per il primo

lotto Verona-bivio Vicenza avviati a metà 2020 con poco più di 6 anni e mezzo di tempistica prevista per il completamento;

se da un lato i lavori per la prosecuzione della linea AV stanno proseguendo, dall'altro si sono registrate quelle che appaiono resistenze di ambito burocratico, cui si aggiunge la proposizione di ricorsi presso le autorità giudiziarie;

ad esempio, infatti, con decisione del 24 luglio 2024, il Tar del Veneto ha accolto parzialmente un ricorso in materia annullando le autorizzazioni per la costruzione di un bacino anti-piena sul torrente Onte;

la costruzione del bacino era stata pensata per mitigare il rischio di piene, e garantire la sicurezza del territorio, mentre con l'annullamento delle autorizzazioni, sarà necessario rivedere il progetto e ottenere nuove approvazioni, in un processo che, allo stato attuale può richiedere mesi, se non anni;

questo tipo di decisione può avere un impatto non trascurabile sia sul cronoprogramma di realizzazione dell'opera sia sulla sicurezza della stessa,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità di attuare, nei limiti di finanza pubblica, tutte le iniziative utili a garantire la piena, congrua e rapida realizzazione dell'opera in premessa garantendo, se del caso, attraverso le necessarie iniziative anche di carattere normativo, un iter normativo accelerato per l'aggiornamento e la modifica del cronoprogramma anche alla luce delle evidenze emerse nella medesima premessa e, in ogni caso, finalizzato a garantire una quanto più rapida attuazione dell'alta velocità presso il territorio vicentino.

9/1937-A/78. Caretta, Foti, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame in Commissione è stato approvato l'emendamento 5.36

del relatore che modifica l'articolo 7-bis, comma 4, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, al fine di consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali;

nello specifico gli interventi sono inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

si evidenzia che, tra le opere richiedenti una massima urgenza di realizzazione, troviamo il tratto nord dell'autostrada A31 Valdastico che collega il Veneto al Trentino;

il tratto Nord è suddiviso in due lotti. Il primo tra Piovene e Pedemonte nella Valle dell'Astico di 17 chilometri, già finanziato da maggio 2022 per 1,2 miliardi di euro e il secondo chiamato nelle carte parlamentari « interconnessione infrastrutturale viaria tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige » per il quale « sono in corso sviluppi progettuali su 7 tracciati alternativi »,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della realizzazione del tratto Nord dell'A31 Valdastico, essenziale per giungere agevolmente fino a Trento e valorizzare l'intero territorio del Veneto e del Trentino Alto-Adige.

9/1937-A/79. Giovine, Foti, Urzì, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli

investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

in particolare, l'articolo 5 reca disposizioni urgenti che autorizzano una spesa complessiva di 393 milioni di euro, al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e di consentire il celere avvio dei lavori di realizzazione del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone;

nel corso dell'esame in Commissione, inoltre, è stato approvato l'emendamento del relatore che modifica l'articolo 7-bis, comma 4, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, al fine di consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi;

nello specifico, tale modifica ha disposto la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2026, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera 88 del 2010 – inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) – , nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2026, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con delibera n. 51 del 2013 – inerente al completamento del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

al pari di tante altre autostrade d'Italia, l'autostrada 21 Torino-Piacenza necessita di urgenti lavori di completamento e messa in sicurezza;

la gara per concessione della gestione dell'autostrada 21 Torino-Piacenza

risulta caratterizzata da diverse anomalie: la vecchia concessione autostradale, infatti, scade nel 2016 ma la nuova gara viene bandita solo due anni dopo, nel 2018, lasciando, dunque, la gestione dell'infrastruttura in carico al vecchio concessionario, una società afferente al Gruppo Gavio;

a conclusione della gara, la Salt, società del Gruppo Gavio si aggiudica nuovamente, con riserva sulla ammissione alla gara, le concessioni per i circa 350 chilometri di autostrade e tangenziale, aggiudicazione poi revocata per la conferma, da parte del Tar, della mancanza di alcuni requisiti in capo al raggruppamento facente capo al Gruppo Gavio. La questione, però, continua in tribunale e per due anni Gavio, attraverso le società Ativa e Satap, continua a gestire le infrastrutture e a fare investimenti;

il Consiglio di Stato, nell'ottobre 2023, ha messo un punto definitivo alla questione con una sentenza che assegna le concessioni al secondo classificato, il consorzio Stabile Sis,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative di competenza volte a chiedere al Consorzio Stabile Sis, che di recente se ne è aggiudicato la concessione, di rendere noti i tempi di realizzazione, con i costi a carico dello stesso, della tangenziale di Castel San Giovanni.

9/1937-A/80. Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

premesso che:

nel corso dell'esame in Commissione è stato approvato l'emendamento 5.36 del relatore che modifica l'articolo 7-bis, comma 4, del decreto-legge 16 giugno 2022,

n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, al fine di consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali;

nello specifico gli interventi sono inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

si evidenzia che un ulteriore lavoro infrastrutturale da realizzare sarebbe quello relativo alla quarta corsia dell'Autostrada A1, precisamente nel tratto tra Piacenza e Modena, la cui mancata realizzazione costituisce un fattore di criticità non solo per gli utenti, ma anche per i cittadini delle aree attraversate dall'infrastruttura,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della realizzazione della quarta corsia dell'Autostrada A1 nel tratto Piacenza-Modena, che vede interessati anche i comuni di Fiorenzuola, Alseno, Cadeo e Pontenure.

9/1937-A/81. Gaetana Russo, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, reca una serie di rilevanti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di investimenti di interesse strategico, nonché per garantire l'efficienza del procedimento penale e tutelare gli investimenti delle associazioni e delle società sportive;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento

che differisce di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

tra le altre, il testo in esame disciplina dunque lo sviluppo di opere infrastrutturale anche di natura strategica per l'economia locale e nazionale;

la regione Piemonte e la provincia di Cuneo, in virtù della vicinanza territoriale con la Repubblica francese e data l'enorme forza del tessuto economico locale rappresentano un'area altamente strategica per lo sviluppo del Paese;

sul punto, la Strada Statale 21 della Maddalena (di seguito SS21) è un'importante arteria viaria per il Piemonte, in quanto secondo collegamento internazionale con la Francia dopo il traforo del Fréjus, passando per il Colle della Maddalena, andando a legare il Comune di Cuneo con quello francese di Gap (situato in Provenza, Francia), attraversando i comuni di Argentera, Vinadio, Aisone, Demonte, e Gaiola;

tra le varie infrastrutture facenti parte della strada statale 21 figura anche il Ponte dell'Olla, unico passaggio per l'ingresso e l'uscita della Valle Stura, concepito, progettato e realizzato in un'epoca storica in cui vi era prevalentemente un transito di carri e piccole autovetture, sostituito dall'attuale traffico di oltre un migliaio di pesanti autoarticolati al giorno, che ha messo in grave difficoltà la tenuta dell'opera;

come naturale conseguenza di un tale livello di carico sopportato dall'infrastruttura, sono ormai evidenti da anni segnali di peggioramento statico delle condizioni strutturali del ponte, aggravati da numerose segnalazioni di cedimenti e crolli legati alla struttura, tali per cui l'intervento manutentivo pianificato da ANAS, di risanamento conservativo, appare chiaramente insufficiente a rispondere alle criticità dell'infrastruttura e del nuovo carico a cui questa si trova sottoposta;

come noto, il Ponte dell'Olla è soggetto ad un intervento di risanamento conservativo, di durata di circa 300 giorni e con avvio programmato per l'estate 2024;

il Ponte dell'Olla rappresenta una cinghia di trasmissione e di collegamento del territorio della provincia di Cuneo di fondamentale importanza, in quanto unica opera di collegamento della valle, motivo per il quale l'opera e la tratta sono ampiamente interessate da importanti realtà aziendali a livello nazionale, da Sant'Anna di Vinadio, MONGE e Ferrero per il trasporto dei propri prodotti;

stante il traffico e le sollecitudini cui è sottoposto il ponte, un risanamento conservativo non risponde alle esigenze di gestione e distribuzione del traffico mezzi, rendendo quanto più necessaria la costruzione di una nuova infrastruttura, dedicata alle esigenze di traffico più intenso, rispettando al contempo la necessità di conservazione del Ponte dell'Olla, opera di interesse ormai prevalentemente storico;

considerando la fragile tenuta e le potenziali ricadute economiche, sociali ed ambientali sul territorio nel caso di eventuali danni alla viabilità offerta dalla strada statale 21, ANAS ha approvato nel 2008 il progetto per una variante, organizzato in tre lotti differenti di cui il primo, la cosiddetta Variante di Demonte, era inserito nel contratto di programma ANAS 2007-2011, con previsione di appaltabilità nel 2009;

l'opera ha visto successive riconferme sia nel contratto di programma MIT-ANAS 2016-2020, sia con il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pub-

blici, col parere n. 39 del 21 giugno 2018, a cui è seguito l'avvio della valutazione d'impatto ambientale (VIA) con relativo avviso pubblico;

nonostante le varie riconferme all'opera, l'intero progetto è ancora fermo in quanto, in data 27 settembre 2019, ha ricevuto parere tecnico istruttorio negativo da parte del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (oggi Ministero della cultura), con riferimento a possibili interferenze tra la realizzazione di una galleria di esodo sotto la « Collina del Podio » e la conservazione dei presunti resti del « Forte della Consolata », mettendo in stallo l'intera opera;

il 25 novembre 2019, ANAS ha richiesto alla Presidenza del Consiglio dei ministri di dirimere la controversia tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'allora Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, in modo da poter finalmente avviare il progetto;

sul punto, l'attuale Presidente della regione Piemonte, Alberto Cirio, con l'Assessore regionale ai trasporti, Marco Gabusi, hanno incontrato le autorità di ANAS, la quale ha confermato di essere pronta a dare inizio ai lavori di costruzione della variante, la quale è peraltro già finanziata;

con l'istituzione della figura del Commissario straordinario per la variante di Demonte, nella figura dell'Ingegner Luca Bernardini, ad opera di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri approvato il 15 marzo 2024, è stato compiuto un primo importante passo per lo stimolo e la ripresa dei lavori all'opera;

considerata anche la chiusura totale del traforo del Monte Bianco per 9 settimane consecutive per regolari interventi manutentivi, la cui programmazione è stata per lungo tempo nota, l'intensità del traffico legata alla strada statale 21 è destinato ad aumentare, così come lo stress sulle opere esistenti, sulle Comunità ed i comuni, con ripercussioni sulla qualità della rete logistica e di come questa collimi con le esigenze del territorio;

occorre inoltre ricordare come Colle della Maddalena sia sottoposto a frequenti

interventi di chiusura a causa del maltempo, in quanto poche nevicate per portare alla chiusura della circolazione per via dei vari rischi in termini di sicurezza;

in tal senso, uno degli episodi più gravi di chiusura risale al 2014, dove la chiusura del transito per 50 giorni ha portato sull'orlo del collasso economico l'intera provincia di Cuneo;

episodio di tale gravità si è ripresentato in occasione della valanga del 27 marzo 2023, che ha travolto un mezzo spazzaneve, portando via con sé le poche barriere disposte sul territorio;

l'interruzione della viabilità della strada statale 21 nel Colle della Maddalena, infatti, avviene proprio per i numerosi rischi di valanghe riscontrati sul territorio, rischi per i quali è necessario ed improcrastinabile un intervento di installazione di paravalanghe su tutta l'infrastruttura;

intervenendo contro questi profili di rischio risulta in progettazione, presso Cassa depositi e prestiti, l'installazione di paravalanghe sul territorio,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità di prevedere, nei limiti di finanza pubblica, le misure necessarie al fine di consentire una piena realizzazione delle seguenti opere infrastrutturali, essenziali per garantire la vivibilità e la viabilità nel territorio della Valle Stura:

esecuzione della Variante di Demonte, estesa a tutto il tragitto del percorso Demonte-Aisone-Vinadio, per il quale vi sono già progettualità approvate in attesa di essere eseguite, anche avvalendosi della struttura commissariale recentemente istituita;

l'avvio dei lavori di installazione di paravalanghe sul tracciato della strada statale 21 come da premessa;

l'avvio dei lavori per la costruzione di un nuovo ponte di collegamento della Valle Stura, che sostituisca il Ponte dell'Olla garantendone la conservazione, anche in ottica di potenziamento della strada statale 21.

9/1937-A/82. Ciaburro, Foti, Caretta.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, reca una serie di rilevanti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di investimenti di interesse strategico, nonché per garantire l'efficienza del procedimento penale e tutelare gli investimenti delle associazioni e delle società sportive;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

tra le altre, il testo in esame disciplina dunque lo sviluppo di opere infrastrutturale anche di natura strategica per l'economia locale e nazionale;

la regione Piemonte e la provincia di Cuneo, in virtù della vicinanza territoriale con la Repubblica francese e data l'enorme forza del tessuto economico locale rappresentano un'area altamente strategica per lo sviluppo del Paese;

sul punto, la Strada Statale 21 della Maddalena (di seguito SS21) è un'importante arteria viaria per il Piemonte, in quanto secondo collegamento internazionale con la Francia dopo il traforo del Fréjus, passando per il Colle della Maddalena, andando a legare il Comune di Cuneo con quello francese di Gap (situato in Provenza, Francia), attraversando i comuni di

Argentera, Vinadio, Aisone, Demonte, e Gaiola;

tra le varie infrastrutture facenti parte della strada statale 21 figura anche il Ponte dell'Olla, unico passaggio per l'ingresso e l'uscita della Valle Stura, concepito, progettato e realizzato in un'epoca storica in cui vi era prevalentemente un transito di carri e piccole autovetture, sostituito dall'attuale traffico di oltre un migliaio di pesanti autoarticolati al giorno, che ha messo in grave difficoltà la tenuta dell'opera;

come naturale conseguenza di un tale livello di carico sopportato dall'infrastruttura, sono ormai evidenti da anni segnali di peggioramento statico delle condizioni strutturali del ponte, aggravati da numerose segnalazioni di cedimenti e crolli legati alla struttura, tali per cui l'intervento manutentivo pianificato da ANAS, di risanamento conservativo, appare chiaramente insufficiente a rispondere alle criticità dell'infrastruttura e del nuovo carico a cui questa si trova sottoposta;

come noto, il Ponte dell'Olla è soggetto ad un intervento di risanamento conservativo, di durata di circa 300 giorni e con avvio programmato per l'estate 2024;

il Ponte dell'Olla rappresenta una cinghia di trasmissione e di collegamento del territorio della provincia di Cuneo di fondamentale importanza, in quanto unica opera di collegamento della valle, motivo per il quale l'opera e la tratta sono ampiamente interessate da importanti realtà aziendali a livello nazionale, da Sant'Anna di Vinadio, MONGE e Ferrero per il trasporto dei propri prodotti;

stante il traffico e le sollecitudini cui è sottoposto il ponte, un risanamento conservativo non risponde alle esigenze di gestione e distribuzione del traffico mezzi, rendendo quanto più necessaria la costruzione di una nuova infrastruttura, dedicata alle esigenze di traffico più intenso, rispettando al contempo la necessità di conservazione del Ponte dell'Olla, opera di interesse ormai prevalentemente storico;

considerando la fragile tenuta e le potenziali ricadute economiche, sociali ed

ambientali sul territorio nel caso di eventuali danni alla viabilità offerta dalla strada statale 21, ANAS ha approvato nel 2008 il progetto per una variante, organizzato in tre lotti differenti di cui il primo, la cosiddetta Variante di Demonte, era inserito nel contratto di programma ANAS 2007-2011, con previsione di appaltabilità nel 2009;

l'opera ha visto successive riconferme sia nel contratto di programma MIT-ANAS 2016-2020, sia con il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici, col parere n. 39 del 21 giugno 2018, a cui è seguito l'avvio della valutazione d'impatto ambientale (VIA) con relativo avviso pubblico;

nonostante le varie riconferme all'opera, l'intero progetto è ancora fermo in quanto, in data 27 settembre 2019, ha ricevuto parere tecnico istruttorio negativo da parte del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (oggi Ministero della cultura), con riferimento a possibili interferenze tra la realizzazione di una galleria di esodo sotto la « Collina del Podio » e la conservazione dei presunti resti del « Forte della Consolata », mettendo in stallo l'intera opera;

il 25 novembre 2019, ANAS ha richiesto alla Presidenza del Consiglio dei ministri di dirimere la controversia tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'allora Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, in modo da poter finalmente avviare il progetto;

sul punto, l'attuale Presidente della regione Piemonte, Alberto Cirio, con l'Assessore regionale ai trasporti, Marco Gabusi, hanno incontrato le autorità di ANAS, la quale ha confermato di essere pronta a dare inizio ai lavori di costruzione della variante, la quale è peraltro già finanziata;

con l'istituzione della figura del Commissario straordinario per la variante di Demonte, nella figura dell'Ingegner Luca Bernardini, ad opera di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri approvato il 15 marzo 2024, è stato compiuto un primo importante passo per lo stimolo e la ripresa dei lavori all'opera;

considerata anche la chiusura totale del traforo del Monte Bianco per 9 settimane consecutive per regolari interventi manutentivi, la cui programmazione è stata per lungo tempo nota, l'intensità del traffico legata alla strada statale 21 è destinato ad aumentare, così come lo stress sulle opere esistenti, sulle Comunità ed i comuni, con ripercussioni sulla qualità della rete logistica e di come questa collimi con le esigenze del territorio;

occorre inoltre ricordare come Colle della Maddalena sia sottoposto a frequenti interventi di chiusura a causa del maltempo, in quanto poche nevicate per portare alla chiusura della circolazione per via dei vari rischi in termini di sicurezza;

in tal senso, uno degli episodi più gravi di chiusura risale al 2014, dove la chiusura del transito per 50 giorni ha portato sull'orlo del collasso economico l'intera provincia di Cuneo;

episodio di tale gravità si è ripresentato in occasione della valanga del 27 marzo 2023, che ha travolto un mezzo spazzaneve, portando via con sé le poche barriere disposte sul territorio;

l'interruzione della viabilità della strada statale 21 nel Colle della Maddalena, infatti, avviene proprio per i numerosi rischi di valanghe riscontrati sul territorio, rischi per i quali è necessario ed improcrastinabile un intervento di installazione di paravalanghe su tutta l'infrastruttura;

intervenendo contro questi profili di rischio risulta in progettazione, presso Cassa depositi e prestiti, l'installazione di paravalanghe sul territorio,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità di prevedere, nei limiti di finanza pubblica, le misure necessarie al fine di consentire una piena realizzazione delle seguenti opere infrastrutturali, essenziali per garantire la vivibilità e la viabilità nel territorio della Valle Stura, da prevedere nei successivi aggiornamenti degli atti concessori di riferimento:

esecuzione della Variante di Demonte, estesa a tutto il tragitto del percorso De-

monte-Aisone-Vinadio, per il quale vi sono già progettualità approvate in attesa di essere eseguite, anche avvalendosi della struttura commissariale recentemente istituita;

l'avvio dei lavori di installazione di paravalanghe sul tracciato della strada statale 21 come da premessa;

l'avvio dei lavori per la costruzione di un nuovo ponte di collegamento della Valle Stura, che sostituisca il Ponte dell'Olla garantendone la conservazione, anche in ottica di potenziamento della strada statale 21.

9/1937-A/82. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Ciaburro, Foti, Caretta.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

in particolare, l'articolo 5 reca disposizioni urgenti che autorizzano una spesa complessiva di 393 milioni di euro, al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e di consentire il celere avvio dei lavori di realizzazione del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone;

inoltre, nel corso dell'esame in Commissione è stato approvato l'emendamento del relatore che modifica l'articolo 7-bis, comma 4, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, al fine di consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi;

nello specifico, tale modificazione ha disposto la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2026, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministrale per la programmazione economica con delibera 88 del 2010, nonché la pro-

roga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2026, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con delibera n. 51 del 2013;

la citata delibera n. 88 del 2010 è inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina-Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave);

la delibera n. 51 del 2013, invece, è inerente al completamento del collegamento A12-Appia-Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

al pari di tante altre autostrade d'Italia, la strada provinciale 2 Andria-Canosa svincolo Montegrosso necessita di urgenti lavori di completamento e messa in sicurezza,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di stanziare, nei limiti di finanza pubblica, i fondi necessari al completamento e alla messa in sicurezza della strada provinciale 2 Andria-Canosa svincolo Montegrosso.

9/1937-A/83. Matera, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nello specifico, nel corso dell'esame del provvedimento in VIII Commissione è stato approvato un emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del col-

legamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

tra le diverse opere infrastrutturali che necessitano di interventi possono essere ricompresi i collegamenti stradali Siena-Firenze e Siena-Grosseto, i quali presentano entrambi criticità ancora non superate: da anni, infatti, la città di Siena sconta un ritardo infrastrutturale nei collegamenti viari su ferro e gomma;

in particolare, per quanto riguarda il collegamento con il capoluogo toscano, permane la questione dei numerosi e molteplici cantieri lungo il percorso che determinano forte rallentamento del traffico, incidenti stradali e incidono pesantemente sulla qualità della vita sia dei pendolari che dei turisti;

per quanto riguarda il collegamento di Siena con la Siena-Grosseto, invece, sarebbe fondamentale velocizzare la realizzazione del raddoppio del lotto 0 a quattro corsie e procedere speditamente alla realizzazione del collegamento Monteroni-Monsindoli, che si innesta nella « Siena-Grosseto » prioritariamente con il superamento del passaggio a livello che insiste in quel tratto;

sono in corso, inoltre, i lavori di ammodernamento ferroviario della linea Empoli-Granaiolo, i quali però non determineranno grandi benefici per il collegamento Siena-Firenze su rotaia, in quanto il raddoppio sopra indicato porterà una riduzione dei tempi di percorrenza di soli quattro minuti;

solto tramite la realizzazione dell'importante tratto Siena-Poggibonsi, oggi a binario unico per 25 chilometri, potrebbe essere possibile raggiungere Firenze da Siena in meno di un'ora, tempo che renderebbe la scelta dell'utilizzo del treno molto più competitiva rispetto al traffico stradale,

impegna il Governo

a sollecitare Rete Ferroviaria Italiana ad avviare la progettazione del raddoppio del tratto Siena-Poggibonsi per procedere successivamente al finanziamento di lotti rad-

doppiati al fine di rendere ancora più agevole lo scambio dei treni.

9/1937-A/84. Michelotti, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nello specifico, nel corso dell'esame del provvedimento in VIII Commissione è stato approvato un emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

tra le diverse opere infrastrutturali che necessitano di interventi possono essere ricompresi i collegamenti stradali Siena-Firenze e Siena-Grosseto, i quali presentano entrambi criticità ancora non superate: da anni, infatti, la città di Siena sconta un ritardo infrastrutturale nei collegamenti viari su ferro e gomma;

in particolare, per quanto riguarda il collegamento con il capoluogo toscano, permane la questione dei numerosi e molteplici cantieri lungo il percorso che determinano forte rallentamento del traffico, incidenti stradali e incidono pesantemente sulla qualità della vita sia dei pendolari che dei turisti;

per quanto riguarda il collegamento di Siena con la Siena-Grosseto, invece, sarebbe fondamentale velocizzare la realizzazione del raddoppio del lotto 0 a quattro corsie e procedere speditamente alla realizzazione del collegamento Monteroni-Monsindoli, che si innesta nella « Siena-Grosseto » prioritariamente con il superamento del passaggio a livello che insiste in quel tratto;

sono in corso, inoltre, i lavori di ammodernamento ferroviario della linea Empoli-Granaiolo, i quali però non determineranno grandi benefici per il collegamento Siena-Firenze su rotaia, in quanto il raddoppio sopra indicato porterà una riduzione dei tempi di percorrenza di soli quattro minuti;

solo tramite la realizzazione dell'importante tratto Siena-Poggibonsi, oggi a binario unico per 25 chilometri, potrebbe essere possibile raggiungere Firenze da Siena in meno di un'ora, tempo che renderebbe la scelta dell'utilizzo del treno molto più competitiva rispetto al traffico stradale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di adottare tutte le iniziative di propria competenza per avviare la progettazione del raddoppio del tratto Siena-Poggibonsi per procedere, qualora ne ricorrono le condizioni, al finanziamento di lotti raddoppiati al fine di rendere ancora più agevole lo scambio dei treni.

9/1937-A/84. (Testo modificato nel corso della seduta) Michelotti, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame in Commissione è stato approvato l'emendamento 5.36 del relatore che modifica l'articolo 7-bis, comma 4, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, al fine di consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali;

nello specifico gli interessi sono inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave). Rela-

tivamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

si evidenzia che relativamente all'Autostrada A14 Bologna-Taranto, anche nota come « Autostrada Adriatica », da anni si segnala l'opportunità di procedere a lavori di efficientamento e potenziamento del tratto che va da San Benedetto del Tronto a Grottammare, spesso teatro di lunghe code di automobili,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della realizzazione di lavori di efficientamento e potenziamento del tratto San Benedetto del Tronto-Grottammare dell'Autostrada A14 Bologna-Taranto.

9/1937-A/**85**. Rachele Silvestri, Foti, Carretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame in Commissione è stato approvato l'emendamento 5.36 del relatore che modifica l'articolo 7-bis, comma 4, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, al fine di consentire la realizzazione di specifici interventi infrastrutturali;

nello specifico gli interessi sono inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

si evidenzia che relativamente all'Autostrada A14 Bologna-Taranto, anche nota come « Autostrada Adriatica », da anni si segnala l'opportunità di procedere a la-

vori di efficientamento e potenziamento del tratto che va da San Benedetto del Tronto a Grottammare, spesso teatro di lunghe code di automobili,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e laddove ne ricorrono le condizioni, di adottare le iniziative necessarie per la realizzazione dei lavori di efficientamento e potenziamento del tratto San Benedetto del Tronto-Grottammare dell'Autostrada A14 Bologna-Taranto, anche nel rispetto della normativa eurounitaria in materia di aiuti di Stato.

9/1937-A/**85**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Rachele Silvestri, Foti, Carretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nello specifico, nel corso dell'esame del provvedimento in VIII Commissione è stato approvato un emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

tra le diverse opere infrastrutturali che necessitano di interventi può essere ricompresa la linea ferroviaria Bellinzona-Luino-Sesto Calende, che si estende lungo sponda ovest del lago Maggiore;

negli scorsi anni, infatti, sono stati attuati importanti investimenti infrastrutturali nell'ambito del potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle linee ferroviarie del Corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi, interessate da Alptransit, garantendo oggi una capacità di traffico merci di 390 treni al giorno, dei quali 170 al Valico di

Chiasso, 90 al Valico di Luino e 130 al Valico di Domodossola;

il territorio del lago Maggiore esprime una significativa domanda per un trasporto pubblico efficiente, considerato che la Navigazione Lago Maggiore, nella sola estate del 2022, ha registrato un traffico di circa due milioni di passeggeri e di oltre duecentomila veicoli;

è necessario, inoltre, sottolineare la consistenza dell'utenza pendolare verso la città di Milano, il Piemonte e la Svizzera, rappresentata da lavoratori e studenti della sponda lombarda del lago Maggiore, la quale da anni lamenta la sospensione del collegamento passeggeri sul ramo ferroviario del lago Maggiore tra Leggiuno e Sesto Calende con evidenti ricadute, oltre che sul settore turistico, anche sulle opportunità occupazionali e formative universitarie della popolazione studentesca;

nei primi anni 2000 la realizzazione, a sud del Lago Maggiore, di un importante intervento ferroviario presso la stazione di Sesto Calende, diede impulso al traffico merci, sacrificando però, con grave pregiudizio delle popolazioni ivi residenti, il trasporto passeggeri;

le stazioni lungo la linea del lago Maggiore (Leggiuno-Monvalle-Ispra-Taino-Angera) versano in completo stato di abbandono e di mancanza di banchine ed ascensori adeguati alle norme sulla accessibilità al trasporto ferroviario;

il territorio, infatti, chiede da tempo il ripristino infrastrutturale delle stazioni, al fine di garantire la ripresa del trasporto ferroviario passeggeri su una linea che grava sull'intera area con un crescente e impattante traffico merci,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, del ripristino dell'agibilità delle stazioni e del trasporto passeggeri della linea ferroviaria tra Leggiuno e Sesto Calende.

9/1937-A/**86.** Pellicini, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nello specifico, nel corso dell'esame del provvedimento in VIII Commissione è stato approvato un emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia-Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

tra le diverse opere infrastrutturali che necessitano di interventi può essere ricompresa la rotatoria della « Faustina », la quale rappresenta un'intersezione fondamentale tra la Tangenziale Sud-S.S.9 Via Emilia, la Strada Provinciale 23 e la Via San Colombano, asse primario della viabilità di Lodi;

la rotatoria è uno snodo storicamente noto per le significative difficoltà di circolazione, sia in termini di congestione che di incidentalità. La ragione di tali problematiche è da ricercarsi nelle dimensioni eccessivamente ridotte della corona circolatoria in ragione dei flussi di traffico in transito. Flussi imponenti che nell'arco di una giornata vedono transitare mediamente oltre 22.000 veicoli in direzione Milano, oltre 20.000 in direzione Piacenza, oltre 7.000 in ingresso città e oltre 5.000 in uscita;

il carattere cronico della problematica ha comportato nel corso degli anni l'attivazione a più riprese delle istituzioni del territorio, nel tentativo di giungere, attraverso l'interlocuzione con le strutture e gli enti competenti (ANAS *in primis*), alla soluzione del problema;

nel 2019, durante un incontro tenutosi in regione, ANAS ha informato di aver predisposto un progetto per l'aggiornamento della disciplina della circolazione in rotatoria, il quale, realizzato poi nell'estate

del 2020 per un valore di oltre 400.000 euro, oltre alla realizzazione di un articolato intervento di potenziamento della segnaletica stradale verticale e orizzontale, istituiva la cosiddetta precedenza alla francese;

gli effetti generati dell'intervento consistono in una generale diminuzione della velocità di approssimazione all'intersezione a vantaggio della sicurezza, e una penalizzazione, rivelatasi particolarmente pesante, dei tempi di attraversamento del nodo da parte degli utenti della Tangenziale, con la conseguente formazione di accodamenti molto significativi nelle ore di punta mattutine e serali;

l'intervento condotto recentemente, dunque, ha contribuito solamente in parte alla mitigazione delle problematiche storicamente evidenziate, generando al contempo gli effetti indesiderabili descritti sopra,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, di iniziative necessarie affinché ANAS possa risolvere la questione del « nodo Faustina », adottando tutti i provvedimenti necessari ed impegnandosi a reperire le risorse economiche necessarie per realizzare un'intersezione a più livelli, che risolva in modo definitivo le criticità di congestimento e sicurezza che storicamente caratterizzano l'intersezione.

9/1937-A/87. Raimondo, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nello specifico, nel corso dell'esame del provvedimento in VIII Commissione è stato approvato un emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti

al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia-Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

tra le diverse opere infrastrutturali che necessitano di interventi può essere ricompresa la rotatoria della « Faustina », la quale rappresenta un'intersezione fondamentale tra la Tangenziale Sud-S.S.9 Via Emilia, la Strada Provinciale 23 e la Via San Colombano, asse primario della viabilità di Lodi;

la rotatoria è uno snodo storicamente noto per le significative difficoltà di circolazione, sia in termini di congestimento che di incidentalità. La ragione di tali problematiche è da ricercarsi nelle dimensioni eccessivamente ridotte della corona circolatoria in ragione dei flussi di traffico in transito. Flussi imponenti che nell'arco di una giornata vedono transitare mediamente oltre 22.000 veicoli in direzione Milano, oltre 20.000 in direzione Piacenza, oltre 7.000 in ingresso città e oltre 5.000 in uscita;

il carattere cronico della problematica ha comportato nel corso degli anni l'attivazione a più riprese delle istituzioni del territorio, nel tentativo di giungere, attraverso l'interlocuzione con le strutture e gli enti competenti (ANAS *in primis*), alla soluzione del problema;

nel 2019, durante un incontro tenutosi in regione, ANAS ha informato di aver predisposto un progetto per l'aggiornamento della disciplina della circolazione in rotatoria, il quale, realizzato poi nell'estate del 2020 per un valore di oltre 400.000 euro, oltre alla realizzazione di un articolato intervento di potenziamento della segnaletica stradale verticale e orizzontale, istituiva la cosiddetta precedenza alla francese;

gli effetti generati dell'intervento consistono in una generale diminuzione della velocità di approssimazione all'intersezione a vantaggio della sicurezza, e una penalizzazione, rivelatasi particolarmente pesante, dei tempi di attraversamento del nodo da

parte degli utenti della Tangenziale, con la conseguente formazione di accodamenti molto significativi nelle ore di punta mattutine e serali;

l'intervento condotto recentemente, dunque, ha contribuito solamente in parte alla mitigazione delle problematiche storicamente evidenziate, generando al contempo gli effetti indesiderabili descritti sopra,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, di iniziative necessarie a definire una soluzione tecnica e progettuale idonea ed adeguata per il « nodo Faustina », che risolva in modo definitivo le criticità di congestoamento e sicurezza che storicamente caratterizzano l'intersezione, verificando le opportune coperture finanziarie in sede di aggiornamento del contratto di programma ANAS.

9/1937-A/87. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Raimondo, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge all'esame della Commissione reca una serie di rilevanti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di investimenti di interesse strategico, nonché per garantire l'efficienza del procedimento penale e tutelare gli investimenti delle associazioni e delle società sportive;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collega-

mento autostradale Roma-Latina-Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

nell'ambito infrastrutturale si evidenzia che, nella regione Marche, è in corso la definizione per la realizzazione di un'opera infrastrutturale della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, necessaria al fine di innalzare i livelli di protezione della ferrovia con interramento, rettifica dei binari e velocizzazione della linea;

a tal fine, si rileva altresì che, l'Accordo di programma « Lungomare Nord » sottoscritto nel 2017, dalla regione Marche, RFI, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità del Sistema Portuale del Mare adriatico Centrale e il comune di Ancona e rimodulato recentemente, prevede una serie di nuovi accordi e una rivisitazione della tempistica nell'ambito della progettualità dell'opera in oggetto,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della realizzazione dell'opera infrastrutturale cosiddetta: « Lungomare Nord », in premessa citata e, qualora necessario, a prevedere ulteriori interventi finanziari in favore della medesima opera.

9/1937-A/88. Benvenuti Gostoli, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge all'esame della Commissione reca una serie di rilevanti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di investimenti di interesse strategico, nonché per garantire l'efficienza del procedimento penale e tutelare gli investimenti delle associazioni e delle società sportive;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce di ulteriori due anni, dal

2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina-Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

nell'ambito infrastrutturale si evidenzia che, nella regione Marche, è in corso la definizione per la realizzazione di un'opera infrastrutturale della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, necessaria al fine di innalzare i livelli di protezione della ferrovia con interramento, rettifica dei binari e velocizzazione della linea;

a tal fine, si rileva altresì che, l'Accordo di programma « Lungomare Nord » sottoscritto nel 2017, dalla regione Marche, RFI, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità del Sistema Portuale del Mare adriatico Centrale e il comune di Ancona e rimodulato recentemente, prevede una serie di nuovi accordi e una rivisitazione della tempistica nell'ambito della progettualità dell'opera in oggetto,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della realizzazione dell'opera infrastrutturale cosiddetta: « Lungomare Nord », in premessa citata.

9/1937-A/88. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Benvenuti Gostoli, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli

investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nello specifico, nel corso dell'esame del provvedimento in VIII Commissione è stato approvato un emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia-Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

tra le diverse opere infrastrutturali che necessitano di interventi può essere ricompresa la ricostruzione del Palazzetto dello Sport di Ceccano, intitolato al pugile Domenico Tiberia, crollato a seguito della forte nevicata del 2 febbraio 2012;

durante questi dodici anni sono stati diversi i progetti avanzati dalle amministrazioni comunali susseguitesi nel territorio, le quali però non hanno mai portato alla ricostruzione dell'impianto sportivo,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, di interventi su infrastrutture adibite ad attività sportive, quali la ricostruzione del Palazzetto dello Sport « Domenico Tiberia » di Ceccano.

9/1937-A/89. Ruspandini, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame reca conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Co-

mitato interministeriale per la programmazione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

nell'ambito infrastrutturale si evidenzia che, nella regione Emilia-Romagna, necessitano interventi volti a velocizzare il completamento di numerose opere importanti e strategiche per il territorio, in grado di migliorare la libera circolazione di cittadini e merci anche all'interno della medesima area regionale;

la strada provinciale 258, Marecchie, comprende il tratto da San Sepolcro, provincia di Arezzo, a Rimini spesso interessata da lavori necessari per ripristinare elementi strutturali;

nello specifico il tratto interessato che va da Ponte Messa (comune Pennabilli) a Rimini interessa un bacino d'utenza di circa 300.000 abitanti a cui va aggiunto il traffico turistico verso la Riviera e il traffico commerciale dei poli industriali di Pennabilli, Novafeltria, Sant'Agata Feltria, Verucchio, Santarcangelo di Romagna e Rimini;

questa arteria primaria di fatto, metterebbe in contatto la regione Emilia-Romagna e lo Stato di San Marino, inserendosi nel tratto autostradale con gli evidenti benefici che ne conseguirebbero in termini di collegamenti;

oltre a costituire un indispensabile collegamento, darebbe respiro all'economia di quel territorio da troppo tempo penalizzato da transito veicolare misto che coinvolge pendolari, mezzi di soccorso, mezzi agricoli, motociclisti e ciclisti rendendola

ad oggi una delle strade statali più pericolose e ad alta incidentalità,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità di attuare, nei limiti di finanza pubblica, tutte le iniziative utili a garantire la piena, congrua e rapida realizzazione di questa indispensabile infrastruttura.

9/1937-A/90. Colombo, Foti, Buonguerrieri, Caretta, Ciaburro.

La Camera, in sede di esame dell'atto 1937 di Conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

la ferrovia Salaria o ferrovia dei Due Mari è un progetto volto alla realizzazione di una linea ferroviaria di collegamento trasversale tra il mar Tirreno e il mare Adriatico, nell'Italia centrale, con un tracciato di circa 221 chilometri;

grazie a questa infrastruttura sarebbero collegate Roma e San Benedetto del Tronto passando per Passo Corese, Rieti, Antrodoco e Ascoli Piceno, ricalcando il percorso dell'antica Via Salaria e della moderna strada statale 4, condividendo parte del tracciato con le linee preesistenti Firenze-Roma, Terni-Sulmona e Ascoli-San Benedetto;

sin dall'unità d'Italia si è dibattuto sulla necessità di puntare su questo collegamento ma le esigenze dei cittadini di Lazio, Umbria e Marche sono sempre state messe in secondo piano in un susseguirsi di inutili campanilismi;

sul profilo ambientale è necessario ridurre drasticamente il traffico stradale per trasferirlo su rotaia, molto meno impattante sull'ambiente, almeno e soprattutto per le merci;

l'apertura di questo collegamento ferroviario sarebbe determinante per la cre-

azione dell'effetto rete dal momento che, a servizio di questa ferrovia, ci sarebbero già snodi quali il porto di Civitavecchia, la ferrovia tirrenica, le ferrovie Roma Capratica Viterbo e la ex Roma Nord ora Cotral, Roma Civitacastellana Fabrica di Roma, l'Interporto del Centro Italia di Orte, il TEN T1 Berlino Palermo nonché le linee Roma Firenze e Roma Orte Ancona;

l'infrastruttura, inoltre, contribuirebbe in misura determinante al rilancio economico e sociale e alla valorizzazione delle regioni del Centro Italia colpite dai terremoti del 2009 e del 2016;

ad oggi l'intervento risulta inserito nel contratto di programma 2017-2021 e nel Piano Commerciale di RFI, secondo cui la linea dovrebbe essere finanziata e realizzata nel periodo 2022-2026;

nonostante tali rosee previsioni l'opera non è stata cantierizzata poiché è disponibile solo una parte delle risorse necessarie al suo completamento,

impegna il Governo

a valutare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, l'opportunità di reperire le risorse necessarie alla realizzazione della Ferrovia Due Mari.

9/1937-A/**91.** Latini.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge all'esame della Commissione reca una serie di rilevanti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di investimenti di interesse strategico, nonché per garantire l'efficienza del procedimento penale e tutelare gli investimenti delle associazioni e delle società sportive;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programma-

zione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

nell'ambito infrastrutturale si evidenzia che, nella regione Emilia-Romagna, gli invasi: del lago di Quarto ubicato nell'alto Appennino cesenate e del Pieve Salutare presente nella frazione di Castrocaro Terme e Terra del Sole, rappresentano delle infrastrutture, considerate strategiche per le comunità territoriali interessate, dal punto di vista dell'approvvigionamento idrico, in particolare per l'economia agricola regionale;

al riguardo, si ravvisa la necessità di prevedere misure volte ad accelerare la realizzazione di tali opere infrastrutturali, in ragione delle osservazioni in precedenza richiamate,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della realizzazione degli invasi del Lago di Quarto e del Pieve Salutare in Emilia-Romagna, necessari per l'approvvigionamento idrico e il paesaggio rurale regionale.

9/1937-A/**92.** Buonguerrieri, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, in vigore dal 30 giugno 2024, introduce disposizioni urgenti per la realizzazione e il completamento di interventi infrastrutturali anche nel settore idrico e in materia di ambiente;

nel quadro degli interventi ambientali e infrastrutturali inerenti alle reti di distribuzione idrica, uno degli interventi prioritari si individua nel completamento dell'acquedotto di Monte Livata, che rappresenta una risorsa per tutta la regione Lazio;

si tratta di un'infrastruttura portante del comune di Subiaco, rimasta tuttavia incompiuta;

gli interventi per la messa in funzione dell'impianto sono da anni in attesa di risoluzione e per la loro importanza strategica appare necessario intervenire con urgenza;

i lavori di completamento dell'acquedotto di Monte Livata non sono, infatti, stati ultimati e, a oggi, il comprensorio turistico è sprovvisto del servizio idrico;

il progetto di completamento definitivo prevede la realizzazione di una stazione di rilancio e di un serbatoio in località Cesone per servire a caduta sia Monte Livata che Campo dell'Osso;

la riapertura dei cantieri per realizzazione finale dell'opera è un impegno prioritario nei confronti dei cittadini, che richiede un intervento immediato e urgente per terminare un ambizioso e storico progetto che il territorio attende da decenni,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, di iniziative di competenza per la realizzazione di un programma di interventi finalizzati al completamento della rete di distribuzione idrica e delle opere connesse destinate all'acquedotto di Monte Livata.

9/1937-A/**93.** Palombi, Angelo Rossi, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, in vigore dal 30 giugno 2024, introduce disposizioni urgenti per la realizzazione e il

completamento di interventi infrastrutturali anche nel settore stradale, delle reti di trasporto locale e in materia ambientale;

nel complesso la regione Lazio conta circa 8.000 chilometri di Strade provinciali e regionali, 1.140 chilometri di Strade Nazionali e circa 470 chilometri di Autostrade;

viste le caratteristiche territoriali storicamente frammentate del Lazio, la rete infrastrutturale regionale richiede il continuo potenziamento dei sistemi di collegamento tra le province e le direttive nazionali, ponendo al centro la sicurezza stradale;

nel territorio romano si concentra la necessità di rafforzare interventi infrastrutturali volti principalmente alla riduzione della congestione da traffico, al controllo della velocità, all'incremento della sicurezza, emissioni, alla riduzione delle emissioni atmosferiche e sonore;

il traffico stradale determina una serie di impatti negativi, sia sugli utenti stessi della strada che sul resto della collettività, che determinano le maggiori conseguenze sulla salute e sulla qualità di vita dei cittadini;

alcuni tratti della rete stradale locale presentano, infatti, livelli di servizio insoddisfacenti;

tra questi spicca il tratto di viabilità lungo l'incrocio tra via Polense e via Zagarese, ove il quotidiano livello di congestione del traffico condiziona la percorribilità del tracciato stradale, sia delle arterie principale che dell'incrocio;

la realizzazione di una rotatoria ridurrebbe i punti di conflitto derivanti dall'incontro di due arterie di collegamento molto trafficate durante tutto l'arco della giornata;

le rotatorie sono più sicure degli incroci, rendono il traffico più fluido, riducono l'inquinamento fonico e ambientale e sono considerate dagli utenti come idonee a conseguire una riduzione dei tempi di percorrenza;

la progettazione di una rotonda migliorerebbe la sicurezza e la fluidità del traffico a beneficio di tutti i cittadini dell'area prenestina e dei flussi pendolari nell'area metropolitana romana,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, di iniziative di competenza per garantire la realizzazione dell'opera di cui in premessa.

9/1937-A/94. Angelo Rossi, Palombi, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

nell'ambito infrastrutturale si evidenzia che, nella regione Puglia, necessitano interventi volti a velocizzare il completamento di numerose opere importanti e strategiche per il territorio, in grado di migliorare la libera circolazione di cittadini

e merci anche all'interno della medesima area regionale;

al riguardo, si ravvisa l'esigenza di potenziare il sistema ferroviario tra le province pugliesi, incrementando la dotazione di rete elettrificata e il rinnovo delle carrozze delle Ferrovie del Sud Est;

un segnale tangibile del processo di ammodernamento in corso sulla rete di FSE nell'ottica della sostenibilità, grazie alla graduale sostituzione dei treni diesel con quelli elettrici al fine di offrire all'utenza e al territorio un servizio ferroviario moderno, sicuro, che guardi alla sostenibilità ambientale;

ritardi, stalli e slittamenti rispetto al già lento cronoprogramma delle opere previsto, per poter dare risposte ai pendolari e utenti pugliesi delle Ferrovie Sud Est che ancora sono costretti a viaggiare sui treni a gasolio, con tempi di percorrenza lumaca e innumerevoli disagi,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità di prevedere, nei limiti di finanza pubblica, lo stanziamento economico necessario per realizzare un'estensione delle linee ferroviarie elettrificate e il rinnovo della flotta delle Ferrovie del Sud Est.

9/1937-A/95. Congedo, Foti, Iaia, La Sandra, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge all'esame della Commissione reca una serie di rilevanti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di investimenti di interesse strategico, nonché per garantire l'efficienza del procedimento penale e tutelare gli investimenti delle associazioni e delle società sportive;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiara-

zione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina-Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

nell'ambito infrastrutturale si evidenzia che, nella regione Lombardia, l'autostrada della Valtrompia, fondamentale per il territorio interessato, rappresenta un collegamento necessario e indispensabile, dal punto di vista della viabilità delle persone e delle merci, oltre che economico, per l'intera provincia e la comunità lombarda;

al riguardo, le recenti notizie di stampa, secondo le quali i lavori di realizzazione della bretella autostradale della Valtrompia, proseguono con significativi passi in avanti, nonostante il cantiere presente da anni, sia considerato molto complesso, confermano la volontà dell'esecuzione dell'opera infrastrutturale, nonostante alcuni rallentamenti dovuti agli interventi di bonifica e alle interlocuzioni tra gli operatori del settore: ANAS e Salc, spesso difficili,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, del completamento della bretella autostradale della Valtrompia, in ragione delle osservazioni in premessa citate

9/1937-A/**96**. Calovini, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in oggetto, reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il

processo penale e in materia di sport, introducendo tra l'altro norme volte ad assicurare la realizzazione o il completamento di interventi infrastrutturali nel settore stradale e idrico,

i costi dell'energia necessari per il funzionamento degli impianti idrovori ed irrigui gestiti dai consorzi di bonifica e di miglioramento fondiari incidono pesantemente sui contributi a carico dei consorziati. In alcuni periodi dell'anno gli impianti devono funzionare a ciclo continuo sia per la difesa dalle acque che per l'irrigazione. Inoltre, in occasione di alluvioni o di siccità i consumi di energia da parte dei consorzi di bonifica e irrigazione si elevano notevolmente;

per ridurre detti oneri e per promuovere strutturalmente lo sviluppo delle fonti rinnovabili, è opportuno consentire la partecipazione dei consorzi di bonifica e di irrigazione alle CER – Comunità Energetiche Rinnovabili al fine di incentivare la realizzazione da parte degli stessi consorzi di impianti fotovoltaici senza consumo di terreno agricolo (per esempio su tetti di fabbricati strumentali all'attività dei Consorzi, su terreni marginali nella disponibilità degli stessi, nonché in strutture galleggianti su invasi, cavi e specchi d'acqua);

ad oggi i consorzi di bonifica e di miglioramento fondiario, in ragione della loro formale natura di enti pubblici economici sono rimasti esclusi dal novero dei soggetti di cui all'articolo 31, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, e quindi dalla possibilità di costituire o partecipare alle CER come membri cui è consentito l'esercizio dei poteri di controllo;

i consorzi di bonifica hanno natura di enti non commerciali, pubblici (i consorzi di bonifica) o privati di interesse pubblico (consorzi di miglioramento fondiario), aventi struttura associativa e finanziati dai contributi obbligatori dei consorziati e soddisfano i requisiti previsti dalla Definizione 16) inclusa nell'articolo 2 della Direttiva UE RED 2 – n. 2001 del 11 dicembre 2018, in particolare là dove alla

lettera *b*) è richiesto che gli azionisti o membri siano « persone fisiche, PMI o autorità locali, comprese le amministrazioni comunali ». La possibilità di produzione di energia elettrica costituirebbe in ogni caso attività marginale, non istituzionale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative di carattere normativo volte a modificare l'articolo 31, comma 1, lettera *b*) del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, consentendo ai consorzi di bonifica di partecipare alle Comunità energetiche locali come membri cui è consentito l'esercizio dei poteri di controllo, con l'obiettivo di abbattere il costo di esercizio e manutenzione delle opere pubbliche di bonifica e di irrigazione.

9/1937-A/97. Battistoni.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, reca una serie di rilevanti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di investimenti di interesse strategico, nonché per garantire l'efficienza del procedimento penale e tutelare gli investimenti delle associazioni e delle società sportive;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina – Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia – Tratto

A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

nell'ambito infrastrutturale si evidenzia che, nella regione Emilia-Romagna, necessitano interventi volti a velocizzare il completamento di numerose opere importanti e strategiche per il territorio, in grado di migliorare la libera circolazione di cittadini e merci anche all'interno della medesima area regionale;

da anni è aperto il dibattito in relazione alla bretella Reno-Setta, un progetto di nove chilometri di superstrada che dovrebbe collegare le vallate del Reno e del Setta con l'Autostrada del Sole;

l'opera riveste un'alta rilevanza strategica, tanto che la Città Metropolitana di Bologna l'aveva inserita tra le linee guida programmatiche del 2016-2021;

la bretella Setta – Reno, oltre a costituire un indispensabile collegamento per un territorio intervallivo, darebbe respiro all'economia montana, oggi penalizzata da una viabilità risalente ai primi del '900, garantendo inoltre alle numerose attività industriali del territorio la possibilità di rimanere in loco e avere un collegamento autostradale;

di fatto, metterebbe in contatto non solo due valli ma anche due regioni, Emilia-Romagna e Toscana, inserendosi nel tratto autostradale con gli evidenti benefici che ne conseguirebbero in termini di collegamenti;

non meno importante e da non sottovalutare è il collegamento con l'Alto Appennino Bolognese per il suo rilancio turistico estivo ed invernale: il turismo rimane tra le principali fonti economiche per le comunità dell'Alto-medio Reno;

gli investimenti che si effettuano nelle aree montane sono spesso sfavorevoli alla logica costi/benefici e per tali opere esiste invece un concetto più ampio di « contribuzione di solidarietà », anche sotto forma di finanziamenti europei a tutela delle realtà marginali e svantaggiate;

in tale direzione si sono espressi numerosi Sindaci della zona interessata dall'intervento:

il 23 febbraio 2023, è stato approvato dalla Camera dei deputati della Repubblica italiana l'Ordine del giorno 9/00888/001 con cui si invitava il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a valutare la realizzazione della Bretella Reno-Setta, opera strategica per il rilancio dell'economia e del turismo dell'Appennino Bolognese, anche mediante il coinvolgimento e la compartecipazione economica della regione Emilia-Romagna, della Città Metropolitana di Bologna, inserendola tra gli interventi da considerare nel prossimo Contratto di programma Anas;

il 12 maggio 2023 si è tenuto un convegno a Vergato, con la presenza del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal quale è emersa la richiesta da parte degli imprenditori economici di realizzare al più presto un'infrastruttura veloce che colleghi la valle del Reno alla valle del Setta;

a luglio 2023 sette associazioni di categoria e due istituti di credito cooperativo operanti in Appennino hanno tenuto un incontro al fine di formulare un appello al Ministero delle infrastrutture e alla regione, affinché la Bretella Reno-Setta torni ad essere una priorità nella rosa degli investimenti programmati;

nel mese di marzo 2024 lo studio di realizzazione del progetto della Bretella, è stato inserito nel contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità di prevedere, nei limiti di finanza pubblica, tutte le iniziative utili a garantire la piena, congrua e rapida realizzazione dell'opera di collegamento strada statale 64- A1 Bretella Reno-Setta descritta in premessa.

9/1937-A/**98.** Malaguti, Foti, Colombo, Cacetta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

in materia di servizi aerei e tutela dei viaggiatori, con particolare riguardo ai passeggeri che subiscono disservizi, l'articolo 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118 ha introdotto l'obbligatorietà dei tentativi di conciliazione per le controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e utenti o consumatori davanti all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e agli organismi da essa accreditati, prima del ricorso in sede giurisdizionale, includendovi anche la fattispecie di cui al Regolamento (CE) n. 261/2004;

nonostante il condivisibile intento di snellire le procedure di rimborso e abbattere i costi del contenzioso, di fatto, in sede conciliativa, il 90 per cento delle compagnie aeree non aderisce (contumaci) e, spesso, non manifestano, neppure privatamente, la volontà di definire bonariamente obbligando, quindi, il cittadino ad introdurre un giudizio davanti ad un Giudice di Pace;

la natura complessa del sistema conciliativo e la prassi della contumacia operata dai vettori aerei rischia di escludere molti utenti dal pieno godimento del diritto al rimborso e, paradossalmente, un aumento del contenzioso: secondo i dati statistici, ad esempio, presso il Foro di Busto Arsizio e il Foro di Civitavecchia, competenti rispettivamente per i giudizi instaurati a seguito dei disservizi presso lo scalo di Malpensa e di Fiumicino, i giudici medi hanno una durata di oltre tre anni,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative normative volte a rendere facoltativo il tentativo di conciliazione per le controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e

utenti o consumatori davanti all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e agli organismi da essa accreditati.

9/1937-A/99. Varchi, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

in materia di servizi aerei e tutela dei viaggiatori, con particolare riguardo ai passeggeri che subiscono disservizi, l'articolo 10 della legge 5 agosto 2022, n. 118 ha introdotto l'obbligatorietà dei tentativi di conciliazione per le controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e utenti o consumatori davanti all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e agli organismi da essa accreditati, prima del ricorso in sede giurisdizionale, includendovi anche la fattispecie di cui al Regolamento (CE) n. 261/2004;

nonostante il condivisibile intento di snellire le procedure di rimborso e abbattere i costi del contenzioso, di fatto, in sede conciliativa, il 90 per cento delle compagnie aeree non aderisce (contumaci) e, spesso, non manifestano, neppure privatamente, la volontà di definire bonariamente obbligando, quindi, il cittadino ad introdurre un giudizio davanti ad un Giudice di Pace;

la natura complessa del sistema conciliativo e la prassi della contumacia operata dai vettori aerei rischia di escludere molti utenti dal pieno godimento del diritto al rimborso e, paradossalmente, un aumento del contenzioso: secondo i dati statistici, ad esempio, presso il Foro di Busto Arsizio e il Foro di Civitavecchia, competenti rispettivamente per i giudizi instaurati a seguito dei disservizi presso lo scalo

di Malpensa e di Fiumicino, i giudizi medi hanno una durata di oltre tre anni,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con il diritto dell'Unione europea, di adottare, iniziative normative volte a rendere facoltativo il tentativo di conciliazione per le controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e utenti o consumatori davanti all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e agli organismi da essa accreditati.

9/1937-A/99. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Varchi, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge all'esame della Commissione reca una serie di rilevanti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di investimenti di interesse strategico, nonché per garantire l'efficienza del procedimento penale e tutelare gli investimenti delle associazioni e delle società sportive;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce di ulteriori due anni, dal 2024 al 2026, i termini per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera n. 88 del 2010, inerente al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, tratta autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave) e del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, collegamento autostradale Roma-Latina-Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave). Relativamente, invece, agli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 51 del 2013, si tratta del collegamento A12-Appia Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

nell'ambito infrastrutturale si evidenzia che, nella regione Sicilia, necessitano interventi volti a velocizzare il com-

pletamento di numerose opere importanti e strategiche per il territorio, in grado di migliorare la libera circolazione di cittadini e merci anche all'interno della medesima area regionale;

al riguardo, si ravvisa l'esigenza di potenziare il sistema ferroviario tra le province Catania-Siracusa-Ragusa, incrementando la dotazione di rete elettrificata e a doppio binario delle infrastrutture ferroviarie presenti, provvedendo alla gestione della circolazione in sicurezza della medesima rete ferroviaria,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, d'intesa con la Regione Siciliana, della realizzazione delle opere di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria regionale siciliana tra le province di Catania-Siracusa-Ragusa prevedendo la dotazione di rete elettrificata e a doppio binario delle infrastrutture ferroviarie presenti, con previsione della linea ad alta velocità.

9/1937-A/100. Cannata, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico. Si segnala che, nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione Ambiente, è stato approvato l'emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

ulteriori interventi puntuali da realizzare appaiono necessari alla Nazione. Ci si riferisce al porto di Taranto e ai lavori di drenaggio necessari, in particolare dei fondali antistanti il molo polisettoriale dove

è ubicato un *terminal container*. Dragaggio dei fondali assolutamente necessario per avere una profondità maggiore dello specchio di mare dove attraccano le navi, e cui si collega conseguentemente la necessità dell'ammodernamento della banchina. Sono due interventi tra i più importanti e necessari per un effettivo rilancio del molo polisettoriale a cui si lega la più generale ripresa del porto pugliese;

per una operabilità migliore dell'attuale, è necessario portare i fondali a un pescaggio di 16,50 metri per consentire l'attracco al *terminal* di navi più grandi e garantire di conseguenza maggiore movimentazione;

si segnala il fatto che i lavori banditi con gara a evidenza pubblica sono stati riassegnati alle imprese classificate al secondo posto in graduatoria, dopo che l'Authorità di sistema portuale del Mar Ionio ha rescisso il contratto con le imprese originariamente affidatarie dell'appalto;

i lavori prevedevano la costruzione della vasca di colmata, dove depositare i sedimenti marini del dragaggio, per una quantità di 2,3 milioni di metri cubi, e l'intervento sui fondali. La vasca è stata costruita ma non sottoposta a verifica e quindi non essendoci riscontri sulla sua tenuta, il dragaggio non si è avviato. I fondi stanziati sono di molto inferiori a quelli necessari, fatto che, oggettivamente, impedisce la realizzazione delle opere pubbliche;

naturalmente, a causa dell'abbandono dei lavori necessari, nel 2023 il porto di Taranto ha subito un brusco arresto dell'attività con una diminuzione notevole rispetto all'anno precedente del totale delle merci movimentate;

si segnala inoltre che il comitato portuale ha dato il via libera alla nuova Agenzia per il lavoro portuale previsto dalla normativa statale approvata nel corso di questa legislatura, che deve occuparsi, tra gli altri, anche del porto di Taranto. Essa ha il compito di riqualificare professionalmente e ricollocare al lavoro in nuove attività i troppi lavoratori rimasti disoccupati;

pati dopo la sconveniente sospensione dei lavori;

l’Agenzia è stata voluta dal ministro competente per gli scali di Taranto e Gioia Tauro proprio per affrontare e risolvere i problemi della crisi del *transhipment*,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, del completamento delle opere necessarie al porto di Taranto citate in premessa, indicate come prioritarie e strategiche per lo sviluppo dell’Italia.

9/1937-A/101. Iaia, Foti, Congedo, La Sandra, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il progetto di quadruplicamento della ferrovia del Brennero che riguarda direttamente la città di Trento prevede la realizzazione di una circonvallazione ferroviaria dedicata alla linea merci che bypasserà il centro urbano in galleria in sinistra orografica, sotto la collina est. RFI Spa è responsabile della progettazione e realizzazione dell’opera. Il *by-pass* ferroviario è previsto in galleria per 12 chilometri ma attraverserà anche un SIN inquinato da piombo tetraetile e altre sostanze. La sua realizzazione oltre che offrire le garanzie di tutela dell’ambiente e soprattutto della salute dei cittadini deve costituire l’occasione per affrontare un tema, quello della bonifica di tali aree, importantissima per la sicurezza dei residenti tutti;

è comune da parte delle amministrazioni locali, sia la provincia di Trento che il comune di Trento, la volontà di avviare un percorso per acquisire le cosiddette aree Sin (Sito di interesse nazionale per problemi di inquinamento) attualmente sotto sequestro dell’ex Sloi e Carbonchimica per poi procedere alla bonifica, una volta che i terreni saranno pubblici, con il contributo dello Stato;

per fare uno studio tecnico giuridico di tale ipotesi di percorso serve rive-

dere la norma di cui all’articolo 1, comma 694, della legge di bilancio 2023 al fine di meglio chiarire che i progetti specialistici possono includere anche attività operative e spese connesse alla sicurezza quale intervento eventualmente sostitutivo ed in danno dei privati. Perché le predette aree ad oggi non includono quelle SIN, ma solo il sedime ferroviario;

per gli interventi di progettazione ed esecuzione della campagna di sondaggi geognostici, volta ad individuare con precisione l’estensione e la profondità delle sostanze inquinanti presenti nelle aree ferroviarie e interessate dalla realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, inquinate da piombo, piombo tetraetile, idrocarburi policiclici aromatici e altri inquinanti, è infatti autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Le risorse possono essere utilizzate, anche per un intervento di progettazione di natura specialistica e per le relative attività connesse, finalizzato a individuare le modalità necessarie, sotto il profilo giuridico tecnico e operativo, per l’utilizzo pubblico delle medesime aree, previsto nei documenti di programmazione della provincia autonoma di Trento, unitamente alle necessarie forme di finanziamento;

considerata la presenza di sostanze inquinanti all’interno delle aree ferroviarie comprese tra i due siti inquinati di interesse nazionale ed assicurato il finanziamento per l’esatta definizione in estensione e profondità di tali inquinanti, accertata la presenza di matrici inquinanti nel SIN ex SLOI ed a oriente nella fossa Lavisotto, di proprietà demaniale, della provincia autonoma di Trento, stante la responsabilità dello Stato nella procedura di bonifica secondo l’articolo 252-*quater* del decreto legislativo n. 152 del 2006 (Testo unico ambientale) su siti identificati come Siti di interesse nazionale, ravvisando l’obbligo, prescritto dal Consiglio di Stato Sez. IV n. 4965 del 3 giugno 2024 per il comune di Trento, di notifica agli attuali proprietari dell’area SIN ex Sloi di mettere in atto le misure di prevenzione e messa in sicurezza per evitare la diffusione degli inquinanti e

rilevato come tutto ciò sia situato in prossimità di aree densamente abitate,

impegna il Governo

ad adottare iniziative normative volte a consentire che le risorse già stanziate dall'articolo 1, comma 694, della legge n. 197 del 2022 (legge di bilancio 2023) siano utilizzate anche per attività di valutazione tecnico-giuridiche finalizzate all'acquisizione scopo bonifica da parte dell'Ente pubblico delle Aree SIN Ex SLOI ed Ex Carbochimica, garantendo che lo Stato subentri al privato inadempiente, come da normativa vigente, a copertura delle spese della bonifica stessa.

9/1937-A/102. Ferrari, Cattoi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico. Si segnala che, nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione ambiente, è stato approvato l'emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia-Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

tali interventi non esauriscono, però, la sequela di interventi da realizzare in tutti i territori della Nazione con necessità e urgenza;

ci si riferisce, in particolare ai lavori da realizzare sulla strada statale 16 Foggia-San Severo. Dopo anni di attese e speranze, dopo decine di morti, sono finalmente ma purtroppo solo parzialmente iniziati i lavori di Anas. Infatti il progetto non prevede alcun allargamento delle carreggiate, ma solo la realizzazione delle complanari per i frontisti;

l'allargamento delle carreggiate, ora non previsto, è letteralmente vitale perché

non si contano più i morti per incidenti stradali sulla strada, trafficata non solo da auto ma, soprattutto, da mezzi pesanti;

i lavori di raddoppio dovrebbero riguardare il medesimo tratto di realizzazione delle complanari, ovvero il tratto compreso tra il chilometro 651,000 (allaccio tangenziale di San Severo) e il chilometro 670,500 (allaccio con la tangenziale di Foggia) per uno sviluppo complessivo di circa 22,5 chilometri;

attualmente, i lavori maggiormente necessari, quelli maggiormente auspicati, purtroppo non si realizzeranno e quindi la carreggiata non verrà allargata, limitandosi alla sola realizzazione delle complanari che permetteranno ai residenti di muoversi senza necessariamente percorrere l'Adriatica,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della realizzazione di una doppia corsia nella strada statale 16 Foggia-San Severo

9/1937-A/103. La Salandra, Mattia, Iaia, Cangiano, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico. Si segnala che, nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione Ambiente, è stato approvato l'emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia – Tratto A12 Roma-Civitavecchia-Roma (Tor de' Cenci);

a tal proposito si segnala la necessità di ulteriori analoghi interventi in tutto il territorio nazionale, limitandoci in questa sede a indicare l'importanza di effettuare lavori strutturali per realizzare nuovo ponte stradale sul Fiume Meduna lungo la

Statale 13 « Pontebbana » nei comuni di Zoppola e Cordenons e posto all'entrata orientale della città di Pordenone;

il ponte antico è ancora in uso nonostante il traffico veicolare sia aumentato a dismisura e le sue due carreggiate non possano sopportare i lunghi incolonnamenti nelle ore di punta all'apertura e chiusura delle attività lavorative e commerciali della città di Pordenone;

attività di indagine sono da tempo in corso per valutare lo stato di conservazione strutturale del ponte e si inseriscono nel quadro più ampio del sistema aziendale di gestione dei ponti e viadotti, in ottemperanza ai dettami delle « Linee guida ponti » del MIT;

come detto si tratta di un'opera vetusta e ormai non più capace di soddisfare le esigenze di viabilità poiché si tratta di un'opera realizzata tra la 1^a e 2^a guerra mondiale, della lunghezza di 360 metri circa;

la necessità di realizzare un nuovo ponte discende anche dalla consapevolezza della necessità per il Friuli Venezia Giulia e le regioni limitrofe della Nazione di realizzare una grande porta che dalla città di Pordenone si schiuda sul fiume Meduna e lo traguardi ad est, aprendosi verso le terre del Tagliamento soddisfacendo la necessità vitale di aprire il territorio al mondo circostante;

il nuovo ponte sul fiume rappresenta un'opera viaria di primario interesse per la Destra Tagliamento e per tutto il territorio del Friuli Venezia Giulia. L'attuale ponte che, si precisa è di proprietà dell'Anas, dovrà essere sostituito dal nuovo per garantire il necessario impatto positivo anche per la parte del comune di Zoppola che lambisce il fiume, garantendo un efficace attraversamento del traffico veicolare. Sono stati già realizzati gli studi e i progetti di fattibilità per la realizzazione del nuovo Ponte sul Meduna lungo la Statale 13 Pon-

tebbana tra i Comuni di Pordenone, Cordenons, Zoppola e Fiume Veneto,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, del completamento delle opere necessarie per la realizzazione del nuovo ponte stradale sul fiume Meduna lungo la statale 13 Pontebbana tra i comuni di Pordenone, Cordenons, Zoppola e Fiume Veneto citato in premessa.

9/1937-A/104. Loperfido, Foti, Rizzetto, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico. Si segnala che, nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione Ambiente, è stato approvato l'emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia-Tratto A12 Roma-Civita-vecchia-Roma (Tor de' Cenci);

altre opere infrastrutturali sono necessarie da realizzarsi e, tra le tante, si vuole qui ricordare l'importanza, oltre alle opere sopra ricordate, anche dei lavori di soppressione del passaggio a livello della Strada Provinciale ex strada statale 249 al chilometro 71+753 sulla linea ferroviaria Mantova-Verona, in comune di Roverbella (MN), attraverso la realizzazione di un Sovrappasso;

il Progetto di Fattibilità Tecnico Economico è già stato approvato, ma la realizzazione non è stata effettuata. Il costo dell'opera è pari a 11.900.000,00 euro;

si ricorda che al chilometro 71-753 della linea Verona-Mantova insiste il passaggio a livello interessante la strada provinciale ex strada statale 249 Gardesana

Orientale in comune di Roverbella (MN) in prossimità della stazione ferroviaria;

essa è attraversata da importanti flussi di traffico che, in talune ore del giorno, risultano incompatibili con la presenza del richiamato passaggio a livello che generano notevoli code di autoveicoli che interessano l'ulteriore arteria viabilistica strada provinciale ex strada statale 62 nei pressi della rotatoria di interconnessione con la strada provinciale ex strada statale 249 medesima;

il tratto della strada provinciale ex strada statale 249 dove insiste il passaggio a livello, compreso tra Roverbella (MN) e l'intersezione con la strada provinciale ex strada statale 62, risulta soggetto a un traffico giornaliero pari oltre 7074 veicoli al giorno: ne deriva che i tempi delle singole chiusure del passaggio a livello risultano incompatibili con l'esercizio della strada provinciale ex strada statale 249 Gardesana Orientale, con evidenti disagi per l'utenza stradale provocando code con tempi di attesa che sfiorano i 32 minuti essendo presente una stazione ferroviaria con doppio binario necessario per gestire le coincidenze provenienti dalle direttrici mantovane e veronesi;

tal situazione appare penalizzante per la cittadinanza, le imprese, i lavoratori, i viaggiatori che subiscono disagi quotidiani;

come detto, si tratta di una delle opere che da tempo il territorio mantovano reclama ed è tra quelle che risolverebbe una grande criticità sulla strada Gardesana Orientale, uno dei principali collegamenti con la provincia di Verona. È già stato elaborato uno studio di fattibilità, concordato con Rfi, indispensabile per poter avere dalle stesse Ferrovie i fondi necessari per la progettazione. Come detto, il tutto rappresenta un *handicap* importante per la vita e l'economia del paese. Per il passaggio a livello passano anche 50 treni al giorno e, quando il treno in arrivo da Verona deve aspettare quello da Mantova e viceversa, l'attesa dei veicoli fermi con le sbarre abbassate fa sì che la circolazione stradale sia

bloccata per circa 4 ore al giorno, con le immaginabili e negativissime ripercussioni per tutto l'importante asse viario tra Mantova e Verona;

se l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economico rappresenta un primo risultato, è ora indispensabile la celere realizzazione del sovrappasso stradale alternativo al passaggio a livello,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della soppressione del passaggio a livello sopra citato realizzando in sua vece un sovrappasso stradale.

9/1937-A/105. Maccari, Foti, Forattini, Morgante, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico. Si segnala che, nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione Ambiente, è stato approvato l'emendamento del Relatore volto a consentire la realizzazione di puntuali interventi infrastrutturali inerenti al completamento del collegamento intermodale Roma-Latina, del collegamento autostradale Cisterna Valmontone, e del collegamento A12-Appia-Tratto A12 Roma-Civita-vecchia-Roma (Tor de' Cenci);

altre opere infrastrutturali sono necessarie da realizzarsi e, tra le tante, si vuole qui ricordare l'importanza, oltre alle opere sopra ricordate, anche dei lavori di soppressione del passaggio a livello della Strada Provinciale ex strada statale 249 al chilometro 71+753 sulla linea ferroviaria Mantova-Verona, in comune di Roverbella (MN), attraverso la realizzazione di un Sovrappasso;

il Progetto di Fattibilità Tecnico Economico è già stato approvato, ma la realizzazione non è stata effettuata. Il costo dell'opera è pari a 11.900.000,00 euro;

si ricorda che al chilometro 71-753 della linea Verona-Mantova insiste il passaggio a livello interessante la strada provinciale ex strada statale 249 Gardesana Orientale in comune di Roverbella (MN) in prossimità della stazione ferroviaria;

essa è attraversata da importanti flussi di traffico che, in talune ore del giorno, risultano incompatibili con la presenza del richiamato passaggio a livello che generano notevoli code di autoveicoli che interessano l'ulteriore arteria viabilistica strada provinciale ex strada statale 62 nei pressi della rotatoria di interconnessione con la strada provinciale ex strada statale 249 medesima;

il tratto della strada provinciale ex strada statale 249 dove insiste il passaggio a livello, compreso tra Roverbella (MN) e l'intersezione con la strada provinciale ex strada statale 62, risulta soggetto a un traffico giornaliero pari oltre 7074 veicoli al giorno: ne deriva che i tempi delle singole chiusure del passaggio a livello risultano incompatibili con l'esercizio della strada provinciale ex strada statale 249 Gardesana Orientale, con evidenti disagi per l'utenza stradale provocando code con tempi di attesa che sfiorano i 32 minuti essendo presente una stazione ferroviaria con doppio binario necessario per gestire le coincidenze provenienti dalle diretrice mantovane e veronesi;

tale situazione appare penalizzante per la cittadinanza, le imprese, i lavoratori, i viaggiatori che subiscono disagi quotidiani;

come detto, si tratta di una delle opere che da tempo il territorio mantovano reclama ed è tra quelle che risolverebbe una grande criticità sulla strada Gardesana Orientale, uno dei principali collegamenti con la provincia di Verona. È già stato elaborato uno studio di fattibilità, concordato con Rfi, indispensabile per poter avere dalle stesse Ferrovie i fondi necessari per la progettazione. Come detto, il tutto rappresenta un *handicap* importante per la vita e l'economia del paese. Per il passaggio a livello passano anche 50 treni al giorno e,

quando il treno in arrivo da Verona deve aspettare quello da Mantova e viceversa, l'attesa dei veicoli fermi con le sbarre abbassate fa sì che la circolazione stradale sia bloccata per circa 4 ore al giorno, con le immaginabili e negativissime ripercussioni per tutto l'importante asse viario tra Mantova e Verona;

se l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economico rappresenta un primo risultato, è ora indispensabile la celere realizzazione del sovrappasso stradale alternativo al passaggio a livello,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e qualora ne ricorrono le condizioni tecniche e progettuali, della soppressione del passaggio a livello sopra citato realizzando in sua vece un sovrappasso stradale.

9/1937-A/105. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Maccari, Foti, Forattini, Morgante, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

l'approvvigionamento di energia è da tempo diventato un elemento cruciale per tutto il Mondo e ancor di più nel nostro Paese quasi privo di risorse energetiche proprie;

le imprese e le famiglie si trovano ad affrontare la volubilità del mercato causato spesso da speculazioni o scelte politiche internazionali che vedono il nostro Paese coinvolto solo marginalmente senza una rilevante capacità d'intervento;

le ridotte risorse energetiche di natura fossile possono trovare sempre nelle fonti rinnovabili una alternativa per soddisfare i consumi interni e quindi calmierare i prezzi del mercato dell'energia;

l'Italia nei decenni passati era all'avanguardia nella realizzazione di centrali idroelettriche e ancora oggi vi sono numerosi progetti riguardanti la realizzazione di

dighe sull'intero territorio nazionale, tre solo in Emilia-Romagna, tra le quali la diga di Vetto nel reggiano per la quale sono già stati recentemente stanziati diversi milioni per un nuovo studio in corso di realizzazione;

l'idroelettrico può essere quindi una delle fonti rinnovabili in grado di portare un contributo concreto e duraturo alla produzione autonomo di energia del nostro Paese;

la dimensione di un invaso per la sostenibilità economica dell'opera a fini idroelettrici, che consentano la produzione durante tutto l'arco dell'anno deve essere di almeno 100 milioni di metri cubi;

tal dimensione era già prevista nel progetto Marcello la cui esecuzione era deliberata e iniziata già nell'anno 1989 con le prime opere in calcestruzzo, per poi essere abbandonata poco dopo per l'asserrato avvistamento nel letto del torrente di una lontra, animale protetto, avvistamento al quale non è seguito in questi 35 anni nessun riscontro,

impegna il Governo

a valutare la fattibilità, nei limiti di finanza pubblica, della progettazione e la realizzazione della Diga di Vetto con un invaso di almeno 100 milioni di metri cubi, nonché la realizzazione di un impianto che consenta anche lo sfruttamento dell'energia idroelettrica.

9/1937-A/106. Vinci, Foti, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in oggetto reca disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, introducendo norme volte ad assicurare la realizzazione o il completamento di interventi infrastrutturali;

con l'articolo 26 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito nella

legge 15 luglio 2022, n. 91, sono state dettate norme per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione. L'applicabilità di detto articolo è stata prorogata dalla legge di bilancio 2024 anche ai lavori eseguiti/contabilizzati nel 2024;

il pagamento di tali somme sta subendo forti ritardi in quanto le committenti sono spesso prive di risorse interne disponibili e l'arrivo di quelle richieste ai Fondi ministeriali è molto rallentata, mettendo le imprese in una situazione di forte difficoltà operativa;

il pagamento dell'aggiornamento dei prezzi ha carattere prioritario e, dovrebbe essere realizzato anche posticipando eventuali lavori in programmazione;

si ritiene necessario riconoscere agli appaltatori tali somme, fino ad integrale soddisfazione delle stesse, allargando il侄ero delle somme utilizzabili a tal fine;

è opportuno fornire chiarimenti alle stazioni appaltanti, in assenza dei quali vi è il concreto rischio di vanificare l'operatività della disciplina del citato articolo 26 del decreto-legge n. 50 del 2022,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di adottare iniziative di carattere normativo che consentano alle stazioni appaltanti di provvedere al pagamento delle maggiori somme di cui all'articolo 26 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito nella legge 15 luglio 2022, n. 91, utilizzando: gli accantonamenti per imprevisti anche oltre il limite del 50 per cento, i risparmi derivanti da possibili varianti in diminuzione, nonché le somme derivanti da eventuali rimodulazioni della programmazione triennale ovvero dell'elenco annuale.

9/1937-A/107. Mazzetti.

La Camera,

premesso che:

da alcuni mesi il dibattito sul tema della siccità in Veneto ha fatto riemergere

l'ipotesi della costruzione della cosiddetta diga del Vanoi. Qualora venisse realizzata la diga, alta almeno 116 metri, verrebbe costruita in un'area compresa tra la provincia di Belluno (comune di Lamon) e quella di Trento (Canal San Bovo e Cinte Tesino);

con deliberazione n. 1529 del 17 novembre 2020 la Giunta regionale del Veneto ha approvato il Piano regionale per la ripresa e la resilienza, con il relativo parco progetti (Allegato A della delibera) ai fini del finanziamento con le risorse del *NextGenerationEU* (« *Recovery Fund* »). Tra le opere elencate nell'allegato vi è il progetto: « Difesa idraulica e tesaurizzazione idrica tramite il nuovo serbatoio del Vanoi nel bacino del fiume Brenta »;

il consorzio Brenta successivamente ha provveduto all'aggiornamento dello studio di fattibilità e ha presentato al Ministero delle politiche agricole, nell'ambito del bando Fondo sviluppo e coesione 2014-2020, una richiesta di finanziamento della progettazione definitiva dell'opera;

ottenuta parte dei finanziamenti, lo stesso consorzio aggiudicava ed affidava la progettazione del « serbatoio del Vanoi » per un importo di 912.600,00 euro con un ribasso del 22 per cento;

in data 3 maggio 2023 con comunicato stampa n. 784, il Presidente della regione Veneto Zaia ha dichiarato che tra l'elenco delle opere per il contrasto della scarsità idrica e l'adeguamento delle infrastrutture idriche al Ministero delle infrastrutture la realizzazione della diga Vanoi è inserita al primo posto con una richiesta di finanziamento di 150.000.000,00 euro;

con nota ufficiale del 18 maggio 2023 la provincia Autonoma di Trento esprimeva la sua contrarietà al progetto, lamentando il mancato coinvolgimento nelle operazioni che hanno portato all'affidamento dell'opera e facendo presente che l'invaso del Vanoi sorgerebbe in territorio trentino;

il 2 luglio 2024 è stato notificato agli enti interessati alla realizzazione dell'opera di sbarramento del torrente Vanoi l'avvio

delle procedure di dibattito pubblico per il progetto in oggetto. Il documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) introduce nuove varianti rispetto a quelle già vagliate in passato. Si evidenzia che, tra le quattro alternative contenute nel succitato documento, le opzioni « c » e « d » collocherebbero l'opera di sbarramento interamente nel territorio della Provincia Autonoma di Trento, a cavallo tra i comuni di Canal San Bovo e Castello Tesino;

in data 12 luglio 2024 la provincia autonoma di Trento ha diffidato il Consorzio di Bonifica del Brenta dal compiere ulteriori attività volte alla progettazione e realizzazione di opere che interessino il territorio della provincia in violazione delle disposizioni normative e degli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti;

si evidenziano almeno quattro considerazioni che porterebbero motivi di contrarietà al progetto, unitamente al fatto che lo studio di fattibilità preso in esame non tiene conto di nuovi elementi emersi nel tempo:

a) il 24 maggio 2010 si è staccata dalla parete dal monte Totoga una enorme massa di materiale. È crollata parte del versante della Val Cortella, facendo scomparire almeno un centinaio di metri dell'ex strada provinciale, oggi interdetta al traffico, zona che dovrebbe costituire il versante del bacino del Vanoi;

b) sul versante alla destra orografica del Vanoi sono ancora oggi visibili almeno tre frane di modeste dimensioni. Segno evidente dell'instabilità del terreno;

c) i precedenti progetti avviati negli anni 1922-1959-1985-1998 si sono tutti arenati per irrisolvibili problemi geologici della zona in questione;

d) la Carta di sintesi della pericolosità della provincia di Trento inserisce gran parte del territorio in cui dovrebbe costituirsi il bacino nel grado di penalità elevate (P4) sul piano idrogeologico. Tale considerazione è stata fatta pervenire dalla stessa provincia di Trento alla regione del Veneto in data 18 maggio 2023;

è mancato il coinvolgimento, in ogni passaggio che ha portato all'affidamento del progetto, delle comunità interessate delle province di Trento e Belluno, tanto che i sindaci hanno denunciato di avere appreso la notizia dalla stampa;

le procedure previste dalla normativa nazionale per questa tipologia di opere coinvolgerebbero fin da subito i territori, prima di avviare la progettazione vera e propria,

impegna il Governo

ad adottare le necessarie iniziative di competenza volte a far sì che l'ente Consorzio di bonifica del Brenta si astenga dal compiere ulteriori attività volte alla progettazione e realizzazione dell'opera di sbarramento sul torrente Vanoi, stanti le prerogative sancite dallo Statuto di Autonomia del Trentino-Alto Adige in tema di pianificazione e programmazione del territorio e l'atteggiamento di grande cautela che sta emergendo in questi giorni in sede istituzionale anche nella regione Veneto.

9/1937-A/108. Scarpa, Ferrari.

La Camera,

premesso che:

continuano a registrarsi enormi criticità per quanto riguarda la realizzazione del tunnel al Colle di Tenda, strada statale 20, chiamato a sostituire il vecchio tracciato chiuso nel 2020 a seguito dei danni determinati dalla tempesta « Alex »;

tali criticità incidono in maniera rilevante per quanto concerne i già complessi collegamenti infrastrutturali tra Italia e Francia via Piemonte;

con la delibera n. 18/2024 del collegio del controllo concomitante della Corte dei conti si sono accesi i fari della magistratura contabile sulla realizzazione dell'opera in questione segnalando una serie di preoccupazioni;

attualmente i lavori per il ponte sono al 32 per cento di realizzazione, men-

tre l'avanzamento produzione impianti tecnologici è al 23 per cento e la installazione degli impianti tecnologici solo al 3 per cento;

entro ottobre 2023 si sarebbero dovuti concludere la nuova galleria, il ponte sul Rio della Cà, i tornanti della valle Roya e le opere accessorie con obiettivo di riattivare la circolazione entro giugno 2024 e completare i lavori entro giugno 2025;

probabilmente non si riuscirà neppure a terminare ed attivare il nuovo Tenda entro il 31 dicembre 2024;

solo dopo potrebbero iniziare i lavori di ammodernamento del vecchio tunnel con un programma di lavori non inferiore ai due anni e tre mesi portando il traguardo del completamento definitivo al 2027;

il quadro emerso genera molte preoccupazioni per il territorio e per il comparto economico costretto a subire i costi delle diseconomie legato al sistema infrastrutturale;

sull'opera e sui suoi ritardi si sono allarmate da tempo anche le istituzioni francesi,

impegna il Governo:

ad assumere urgenti iniziative di competenza per assicurare le risorse necessarie e per velocizzare il completamento dell'opera cercando di contribuire al miglioramento dei collegamenti strategici con la Francia vista la loro rilevanza per l'economia territoriale e dell'intero Paese;

a prevedere, nel caso in cui non sia rispettato il termine del 31 dicembre 2024, che gli introiti delle penali siano riversati alle comunità locali nonché a prevedere già con il disegno di legge di bilancio 2025 i ristori agli abitanti della Valle Vermenagna per i danni economici subiti in questi anni visto il mancato afflusso turistico legato al mancato completamento dell'opera.

9/1937-A/109. Gribaudo, Fornaro.

La Camera,

premesso che:

Il comma 4 dell'articolo 5 del decreto proroga dal 30 giugno 2024 al 31 dicembre 2024 i termini per l'aggiudicazione degli interventi per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza nel bacino del Po, finanziati con le risorse indicate all'articolo 1, comma 891, della legge 145 del 2018, legge di bilancio 2019; tale comma ha istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo da ripartire, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023;

con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata è stata disposta l'assegnazione delle risorse a favore delle città metropolitane e delle province territorialmente competenti e dell'ANAS Spa, in relazione alla rispettiva competenza quali soggetti attuatori, sulla base di un piano che ha classificato i progetti presentati secondo criteri di priorità, legati al miglioramento della sicurezza, al traffico interessato e alla popolazione servita;

da articoli di stampa si apprende che, nonostante le ripetute proroghe disposte dal Governo per l'aggiudicazione dei lavori, alcune amministrazioni, come la città metropolitana di Torino, non saranno in grado di rispettare il termine del 31 dicembre 2024, con rischio la revoca delle risorse a loro assegnate, a scapito dei territori e dei cittadini interessati;

in particolare, sembra che il territorio della regione Piemonte rischia di perdere la messa in sicurezza o ricostruzione di 32 ponti, per un totale di 135 milioni di euro, di cui 66 milioni per la sola città metropolitana di Torino, per i ponti di Alpignano, Carignano, quello tra Cirié e Robassomero, Inverso di Pinasca, quello tra Settimo Torinese e Castiglione, Strambinello, Verrua Savoia, Vigone-Villafranca e Villanova;

nel Canavese e del Chivassese rischiano di restare solo sulla carta i lavori di ricostruzione del Ponte Preti tra Castellamonte e Strambinello, che rappresenta il ponte più alto e più pericoloso, del ponte Borgo Revel a Verolengo, ossia la struttura che mette in collegamento le province di Torino e Vercelli, nonché dei ponti di competenza Anas di Romano Canavese e Settimo Vittone;

la eventuale revoca dei finanziamenti statali costituirebbe un danno enorme per la sicurezza della popolazione e per l'economia piemontese poiché le opere sono attese da anni e le infrastrutture interessate, a suo tempo progettate per veicoli e volumi di traffico ben diversi dagli attuali, non corrispondono alle caratteristiche costruttive e standard attuali di efficienza,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di effettuare una ricognizione sullo stato della progettazione degli interventi, per individuare le necessità delle amministrazioni interessate, e, nel caso, provvedere, in un prossimo provvedimento utile, ad una ulteriore proroga di sei o otto mesi per l'aggiudicazione degli interventi.

9/1937-A/110. Giglio Vigna, Zinzi, Benvenuto, Bof, Montemagni, Pizzimenti.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 43 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 stabilisce l'adozione dei metodi e degli strumenti di gestione informativa digitale per le costruzioni, noti impropriamente come *Building Information Modeling* (BIM), con obbligatorietà a partire dal 1° gennaio 2025;

l'adozione di tali metodi e strumenti consente non solo una riduzione dei costi e dei tempi di realizzazione, ma anche una significativa mitigazione dei rischi di insuccesso degli investimenti pubblici dal punto di vista delle istituzioni e degli operatori finanziari e una maggiore sostenibilità am-

bientale, con la diminuzione degli sprechi materiali e delle inefficienze operazionali, anche con riferimento ai criteri ESG (*Environment Social Governance*), contribuendo a colmare un divario significativo tra l'Italia e altre nazioni europee dove la metodologia inizia a essere una prassi consolidata;

tale gestione informativa digitale rappresenta una svolta fondamentale per il miglioramento della qualità, dell'efficienza e della trasparenza nella realizzazione delle opere pubbliche, ma la piena implementazione di tale metodologia richiede una preparazione adeguata e tempestiva da parte delle stazioni appaltanti e degli enti concedenti, in particolare degli enti locali e, più in generale, degli operatori del settore al fine di evitare ritardi nell'implementazione come mero adempimento formale e la necessità di introdurre proroghe oltre la data di decorrenza prevista dal decreto medesimo sopra citato;

una transizione tempestiva e organizzata verso la gestione informativa digitale è cruciale non solo per mantenere l'allineamento con le evoluzioni tecnologiche e le migliori pratiche internazionali nel settore delle costruzioni, ma anche per garantire che le infrastrutture pubbliche e private italiane possano beneficiare al più presto delle efficienze operative e dei miglioramenti nella gestione dei progetti che tale metodologia offre;

il mancato rispetto sostanziale delle scadenze stabilite potrebbe comportare una serie di conseguenze negative, inclusa la possibilità di incremento nei costi di costruzione dovuto a inefficienze non risolte e a ritardi nella realizzazione dei progetti. Inoltre, il ritardo nell'adozione dei metodi e degli strumenti potrebbe pregiudicare la competitività del settore delle costruzioni italiano a livello internazionale, in un contesto dove i Paesi concorrenti stanno già

capitalizzando i benefici di tali soluzioni avanzate,

impegna il Governo

al fine di garantire l'efficienza operativa e la migliore gestione dei progetti relativi alle infrastrutture:

ad assumere iniziative, per quanto di competenza, volte a costituire commissioni tecniche regionali e locali con il compito di supportare gli enti locali nell'adozione dei metodi e degli strumenti relativi alla gestione informativa digitale, fornendo assistenza tecnica e formazione;

a istituire una Cabina di regia nazionale per la gestione e il monitoraggio dell'implementazione della gestione informativa digitale, in connessione con il previsto Osservatorio, nelle costruzioni pubbliche, composta da esperti del settore, rappresentanti degli enti locali e delle associazioni di categoria, col compito di garantire un monitoraggio costante dello stato di avanzamento dell'implementazione della metodologia e riferire periodicamente alle Camere sullo stato di avanzamento dell'implementazione della gestione informativa digitale, proponendo eventuali adeguamenti normativi o procedurali in base all'evoluzione delle esigenze e delle tecnologie;

ad avviare una fase di analisi dello stato dell'arte relativa all'adozione del BIM in Italia e in altri Paesi avanzati per individuare buone pratiche e possibili ostacoli nell'implementazione, in connessione con le iniziative adottate dalla Commissione europea racchiuse nella cosiddetta *Transition Pathway for Construction*.

9/1937-A/111. De Monte, Santillo, Pavanello, Simiani, Serracchiani, Ruffino.

La Camera,

premesso che:

l'adeguamento e la messa in sicurezza della Strada SS1 Aurelia in attraversamento del centro abitato di Massa è sempre stato un obiettivo primario per il

comune di Massa ed il territorio provinciale;

tal infrastruttura era stata inserita nel Piano Decennale della Viabilità 2003-2012 di ANAS come intervento di realizzazione della « SS1 – Variante nel Comune di Massa e Montignoso »;

la SS1 Aurelia ricopre un ruolo strategico, di collegamento, per la zona del comune e della provincia di Massa. Questo la pone al centro di diverse esigenze, che ad oggi si pongono come irrisolte, e che la realizzazione del progetto in esame si prefigge di affrontare e risolvere attraverso il raggiungimento di alcuni obiettivi di tipo tecnico ed ambientale;

il tracciato in oggetto rappresenterebbe il naturale completamento di un itinerario alternativo alla SS1 Aurelia, all'interno del centro di Massa, sul quale il Comune stesso e la Provincia di Massa, hanno già investito in riqualificazione e miglioramento della viabilità: il tracciato in progetto infatti, come già previsto nel progetto preliminare, rappresenterebbe il completamento del miglioramento dell'accesso ovest alla città di Massa che prevede l'adeguamento dell'asse viario esistente, con interventi di regolazione del flusso veicolare e la riqualificazione di alcune intersezioni;

la Variante Aurelia è stata riconosciuta come un'opera prioritaria, otte-

nendo il finanziamento di 43 milioni di euro per la sua realizzazione. Questo progetto non solo promette di migliorare la viabilità, ma anche di portare benefici ambientali, come la riduzione delle emissioni di CO₂ e la diminuzione della rumorosità veicolare, contribuendo a un ambiente urbano più sano e sicuro;

il progetto, che ha superato le fasi di valutazione e approvazione, si avvicina ora alla fase di cantierizzazione, segnando un momento storico per Massa, che vede finalmente la concretizzazione di un'opera attesa da anni. La Variante Aurelia si configura come un esempio di come la collaborazione tra enti locali, governo centrale e istituzioni possa tradursi in sviluppo tangibile e miglioramento della qualità della vita urbana;

è necessario evitare ulteriori ritardi per la realizzazione di una variante fondamentale per il territorio di Massa-Carrara, per la viabilità della SS1 complessivamente considerata,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di porre in essere tutte le iniziative di competenza necessarie per giungere quanto prima all'apertura dei cantieri necessari per la realizzazione dell'opera.

9/1937-A/112. Barabotti, Zinzi, Bof, Benvenuto, Montemagni, Pizzimenti.

