508. **Allegato A**

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA

COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.
Comunicazioni	3
Missioni valevoli nella seduta del 10 luglio 2025	3
Progetti di legge (Annunzio; Trasmissione dal Senato; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	3, 4
Corte dei conti (Trasmissione di un documento)	4
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio)	4
Difensore civico della provincia autonoma di Trento (Trasmissione di un documento)	5
Richieste di parere parlamentare su atti del Governo	5
Atti di controllo e di indirizzo	6
Disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti. (A.C. 2416-A)	7
Ordini del giorno	7

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI

Missioni valevoli nella seduta del 10 luglio 2025.

Albano, Ascani, Bagnai, Baldino, Barbagallo, Barelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bignami, Bisa, Bitonci, Bonafè, Bonetti, Boschi, Braga, Brambilla, Caiata, Calderone, Calovini, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Centemero, Cesa, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Sergio Costa, Deidda, Dell'Olio, Della Vedova, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Ferrante, Ferro, Formentini, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Lacarra, Leo, Lollobrigida, Lucaselli, Lupi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Michelotti, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Onori, Orsini, Osnato, Nazario Pagano, Patriarca, Pichetto Fratin, Pittalis, Prisco, Quartapelle Procopio, Rampelli, Riccardo Ricciardi, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Romano, Rotelli, Scerra, Schullian, Semenzato, Siracusano, Sportiello, Stefani, Tajani, Trancassini, Traversi, Tremonti, Vaccari, Varchi, Vinci, Zanella, Zaratti, Zoffili.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albano, Ascani, Bagnai, Baldino, Barbagallo, Barelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bignami, Bisa, Bitonci, Bonetti, Boschi, Braga, Brambilla, Caiata, Calderone, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Centemero, Cesa, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Sergio Costa, Deidda, Dell'Olio, Della Vedova, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Ferrante, Ferro, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Lacarra, Leo, Lollobrigida, Lucaselli, Lupi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Michelotti, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Onori, Osnato, Nazario Pagano, Patriarca, Pichetto Fratin, Pittalis, Prisco, Quartapelle Procopio, Rampelli, Riccardo Ricciardi, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Romano, Rotelli, Scerra, Schullian, Semenzato, Siracusano, Sportiello, Stefani, Tajani, Trancassini, Traversi, Tremonti, Vaccari, Varchi, Vinci, Zanella, Zaratti, Zoffili.

Annunzio di proposte di legge.

In data 9 luglio 2025 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

CASU ed altri: « Disposizioni per agevolare la mobilità degli studenti nel percorso tra il luogo di residenza e la sede di studio » (2503);

BICCHIELLI e SEMENZATO: « Modifiche all'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detrazione relativa alle spese sostenute per l'assistenza personale nei casi di non autosufficienza nel compimento degli atti della vita quotidiana » (2504).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato.

In data 9 luglio 2025 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge:

S. 1055. – ROTELLI ed altri: « Legge quadro in materia di interporti » *(approvata dalla Camera e modificata dal Senato)* (703-B).

Sarà stampata e distribuita.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

IV Commissione (Difesa):

CHIESA ed altri: « Modifiche al codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, e altre disposizioni in materia di difesa dello spazio cibernetico e di operazioni delle Forze armate in ambito cibernetico » (2417) *Parere delle Commissioni I, II, V e IX.*

VII Commissione (Cultura):

ORRICO ed altri: « Istituzione di una Commissione di valutazione indipendente presso il Ministero della cultura per la selezione delle candidature agli incarichi di sovrintendente delle fondazioni lirico-sinfoniche e di direttore generale dei teatri nazionali » (2426) *Parere delle Commissioni I e V.*

XII Commissione (Affari sociali):

ZANELLA: « Divieto di utilizzazione delle piattaforme sociali telematiche da parte dei minori di sedici anni » (2403) *Parere delle Commissioni I, II (*ex *articolo 73, comma 1-*bis*, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, IX (*ex *articolo 73, comma 1-*bis*, del Regolamento) e XIV.*

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 9 luglio 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), per l'esercizio 2023, cui sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 418).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla IX Commissione (Trasporti).

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 9 luglio 2025, 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 alle sottoindicate Commissioni, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Progetto di bilancio annuale dell'Unione per l'esercizio finanziario 2026 – Introduzione generale – Stato generale delle spese – Stato generale delle entrate – Stato delle entrate e delle spese per sezione (COM(2025) 300 final), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite V (Bilancio) e XIV (Politiche dell'Unione europea);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Valutazione dell'azione relativa al marchio del patrimonio europeo 2018-2024 (COM(2025) 366 final), che è assegnata in sede primaria alla VII Commissione (Cultura);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10152/21 INIT; ST 10152/21 ADD 1) del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza della Grecia (COM(2025) 367 final), corredata dal relativo allegato (COM(2025) 367 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposte di decisione del Consiglio relative rispettivamente alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria nonché alla conclusione, a nome dell'Unione, del protocollo di attuazione (2025-2029) dell'accordo di partenariato nel settore della pesca tra la Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe e la Comunità europea (COM(2025) 369 final e COM(2025) 370 final), corredate dai rispettivi allegati (COM(2025) 369 final – Annex e COM(2025) 370 final – Annexes 1 to 2), che sono assegnate in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Proposta di regolamento del Consiglio relativo alla ripartizione delle possibilità di pesca previste dal protocollo di attuazione (2025-2029) dell'accordo di partenariato nel settore della pesca tra la Repubblica di Sao Tomé e Principe e la Comunità europea (COM(2025) 371 final), che è assegnata in sede primaria alla XIII Commissione (Agricoltura);

Proposta di regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 2866/98 per quanto concerne il tasso di conversione dell'euro in Bulgaria (COM(2025) 372 final), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive 2000/14/CE, 2011/65/UE, 2013/53/UE, 2014/29/UE, 2014/30/UE, 2014/31/UE, 2014/32/UE, 2014/33/UE, 2014/34/UE, 2014/35/UE, 2014/53/UE, 2014/68/UE e 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la digitalizzazione e le specifiche comuni (COM(2025) 503 final), corredata dai relativi allegati (COM(2025) 503 final – Annexes 1 to 13), che è assegnata in sede primaria alla X Commissione (Attività produttive). Questa proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei princìpi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 9 luglio 2025;

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (UE) n. 765/2008, (UE) 2016/424, (UE) 2016/425, (UE) 2016/426, (UE) 2023/1230, (UE) 2023/1542 e (UE) 2024/1781 per quanto riguarda la digitalizzazione e le specifiche comuni (COM(2025) 504 final), corredata dai relativi allegati (COM(2025) 504 final – Annexes 1 to 5), che è assegnata in sede primaria alla X Commissione (Attività produttive). Questa proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei princìpi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 9 luglio 2025.

Trasmissione dal Difensore civico della provincia autonoma di Trento.

Il Difensore civico della provincia autonoma di Trento, con lettera pervenuta in data 9 luglio 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, della legge 15 maggio 1997, n. 127, la relazione sull'attività svolta nell'anno 2024 (Doc. CXXVIII, n. 14).

Questa relazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali).

Richieste di parere parlamentare su atti del Governo.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 9 luglio 2025, ha trasmesso, ai sensi

dell'articolo 311, comma 2, del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale concernente la cessione a titolo gratuito di Nave Libra con i relativi materiali iscritti negli inventari a favore della Repubblica di Albania **(278)**.

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alle Commissioni riunite III (Affari esteri) e IV (Difesa), che dovranno esprimere il prescritto parere entro il 30 luglio 2025. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-*ter* del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 20 luglio 2025.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 10 luglio 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 17, commi 2 e 4-*bis*, della legge 23 agosto 1988, n. 400, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento concernente modifiche al regolamento di organizzazione del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 maggio 2010, n. 95 **(279)**.

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla I Commissione (Affari costituzionali), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 9 agosto 2025. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-*ter* del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 25 luglio 2025.

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 21 MAGGIO 2025, N. 73, RECANTE MISURE URGENTI PER GARANTIRE LA CONTINUITÀ NELLA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E NELLA GESTIONE DI CONTRATTI PUBBLICI, IL CORRETTO FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA DI TRASPORTI FERROVIARI E SU STRADA, L'ORDINATA GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE E MARITTIMO, NONCHÉ L'ATTUAZIONE DI INDIFFERIBILI ADEMPIMENTI CONNESSI AL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA E ALLA PARTECIPAZIONE ALL'UNIONE EUROPEA IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE E TRASPORTI (A.C. 2416-A)

A.C. 2416-A – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

il Capo III del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

l'articolo 172-*bis* del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, consente, su autorizzazione dell'Autorità marittima, il trasbordo di membri dell'equipaggio tra diverse unità appartenenti allo stesso armatore, senza necessità di annotazione di imbarco e sbarco;

la *ratio* di tale disciplina era volta a favorire una più efficiente organizzazione del lavoro a bordo, consentendo – in presenza di un ruolo unico di equipaggio – la movimentazione del personale tra unità appartenenti allo stesso armatore mediante semplice comunicazione all'Autorità marittima, senza annotazione di imbarco e sbarco;

tale impostazione risulta oggi di particolare attualità, anche a fronte della crescente difficoltà nel reperimento di personale e della necessità per gli armatori di ricorrere con maggiore frequenza a rotazioni e trasbordi tra le unità operative;

la prassi del trasbordo anche integrale dell'equipaggio, già consentita previo assenso dell'Autorità marittima, può generare incertezze applicative circa la necessità di porre in disarmo l'unità di provenienza, con conseguenti aggravi procedurali e amministrativi per gli armatori e per la pubblica amministrazione, specie laddove l'unità resti ormeggiata e non venga impiegata in navigazione;

una chiarificazione normativa volta a precisare che il trasbordo integrale del personale non comporta di per sé la perdita dello stato di unità armata, si inserisce nella logica di semplificazione amministrativa e razionalizzazione delle

competenze perseguita anche dall'articolo 7 del presente provvedimento,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure di cui al Capo III del provvedimento in esame con l'introduzione, nel primo provvedimento normativo utile, di una disposizione di interpretazione autentica dell'articolo 172-*bis* del codice della navigazione, finalizzata a chiarire che il trasbordo, anche integrale, del personale imbarcato tra imbarcazioni gestite dal medesimo armatore, ciascuna delle quali regolarmente armata, non comporta la messa in disarmo dell'unità da cui l'equipaggio è trasferito, purché essa resti all'ormeggio e non venga impiegata nella navigazione.

9/2416-A/**1**. Battistoni.

La Camera,

premesso che:

il Capo III del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

l'articolo 172-*bis* del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, consente, su autorizzazione dell'Autorità marittima, il trasbordo di membri dell'equipaggio tra diverse unità appartenenti allo stesso armatore, senza necessità di annotazione di imbarco e sbarco;

la *ratio* di tale disciplina era volta a favorire una più efficiente organizzazione del lavoro a bordo, consentendo – in presenza di un ruolo unico di equipaggio – la movimentazione del personale tra unità appartenenti allo stesso armatore mediante semplice comunicazione all'Autorità marittima, senza annotazione di imbarco e sbarco;

tale impostazione risulta oggi di particolare attualità, anche a fronte della crescente difficoltà nel reperimento di personale e della necessità per gli armatori di ricorrere con maggiore frequenza a rotazioni e trasbordi tra le unità operative;

la prassi del trasbordo anche integrale dell'equipaggio, già consentita previo assenso dell'Autorità marittima, può generare incertezze applicative circa la necessità di porre in disarmo l'unità di provenienza, con conseguenti aggravi procedurali e amministrativi per gli armatori e per la pubblica amministrazione, specie laddove l'unità resti ormeggiata e non venga impiegata in navigazione;

una chiarificazione normativa volta a precisare che il trasbordo integrale del personale non comporta di per sé la perdita dello stato di unità armata, si inserisce nella logica di semplificazione amministrativa e razionalizzazione delle competenze perseguita anche dall'articolo 7 del presente provvedimento,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di introdurre, nel primo provvedimento normativo utile, una disposizione volta a prevedere che il trasbordo del personale imbarcato tra imbarcazioni gestite dal medesimo armatore, ciascuna delle quali regolarmente armata, non comporta la messa in disarmo dell'unità da cui l'equipaggio è trasferito, purché essa resti all'ormeggio e non venga impiegata nella navigazione.

9/2416-A/**1**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Battistoni.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 15, comma 1, del provvedimento in esame, attribuisce all'amministratore delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a. funzioni di commissario straordinario per la realizzazione di taluni interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026, indicate in un apposito allegato del provvedimento in esame;

all'Italia è stata assegnata l'edizione 2031 dei campionati mondiali di sci alpino che si terranno in Val Gardena, Alto Adige.

Un evento che rappresenta un'opportunità unica per il nostro Paese, ma richiede un impegno significativo in termini di infrastrutture e organizzazione;

nel contesto delle opere strategiche necessarie per garantire il successo dell'evento, si ritiene indispensabile investire in infrastrutture stradali. Questi investimenti sono fondamentali per assicurare la raggiungibilità dei luoghi, garantendo al contempo la funzionalità e la sicurezza della viabilità e del trasporto pubblico;

a tal fine è essenziale considerare la complessa situazione di attraversamento di una valle montana, caratterizzata dalla presenza di centri abitati, attività commerciali e forte interesse turistico;

la realizzazione delle opere strategiche necessita, pertanto, di un fabbisogno di investimenti stimato in complessivi 100 milioni di euro;

tali risorse sono da destinare alla provincia autonoma di Bolzano, quale soggetto attuatore per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie, in particolare sulla strada statale 242, con un contributo pari 20 milioni di euro annui dal 2027 al 2031;

questi investimenti garantiranno che l'Italia possa ospitare i mondiali di sci del 2031 in modo efficiente, sicuro e sostenibile, assicurando altresì il miglior inserimento ambientale e la salvaguardia del valore paesaggistico della valle, ormai conosciuta a livello mondiale,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative normative volte a stanziare risorse pari a 100 milioni di euro, da destinare alla provincia autonoma di Bolzano, per attuare concretamente le opere strategiche necessarie alla piena riuscita dell'edizione del 2031 dei campionati mondiali di sci alpino, assicurando la raggiungibilità dei luoghi e, al contempo, la funzionalità e la sicurezza della viabilità e del trasporto pubblico.

9/2416-A/**2**. Steger, Schullian, Gebhard, Manes.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 15, comma 1, del provvedimento in esame, attribuisce all'amministratore delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a. funzioni di commissario straordinario per la realizzazione di taluni interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026, indicate in un apposito allegato del provvedimento in esame;

all'Italia è stata assegnata l'edizione 2031 dei campionati mondiali di sci alpino che si terranno in Val Gardena, Alto Adige. Un evento che rappresenta un'opportunità unica per il nostro Paese, ma richiede un impegno significativo in termini di infrastrutture e organizzazione;

nel contesto delle opere strategiche necessarie per garantire il successo dell'evento, si ritiene indispensabile investire in infrastrutture stradali. Questi investimenti sono fondamentali per assicurare la raggiungibilità dei luoghi, garantendo al contempo la funzionalità e la sicurezza della viabilità e del trasporto pubblico;

a tal fine è essenziale considerare la complessa situazione di attraversamento di una valle montana, caratterizzata dalla presenza di centri abitati, attività commerciali e forte interesse turistico;

la realizzazione delle opere strategiche necessita, pertanto, di un fabbisogno di investimenti stimato in complessivi 100 milioni di euro;

tali risorse sono da destinare alla provincia autonoma di Bolzano, quale soggetto attuatore per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie, in particolare sulla strada statale 242, con un contributo pari 20 milioni di euro annui dal 2027 al 2031;

questi investimenti garantiranno che l'Italia possa ospitare i mondiali di sci del 2031 in modo efficiente, sicuro e sostenibile, assicurando altresì il miglior inserimento ambientale e la salvaguardia del

valore paesaggistico della valle, ormai conosciuta a livello mondiale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di stanziare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, le risorse da destinare alla provincia autonoma di Bolzano per attuare concretamente le opere strategiche necessarie alla piena riuscita dell'edizione del 2031 dei campionati mondiali di sci alpino, assicurando la raggiungibilità dei luoghi e, al contempo, la funzionalità e la sicurezza della viabilità e del trasporto pubblico.

9/2416-A/**2**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Steger, Schullian, Gebhard, Manes.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene al Capo I « Disposizioni urgenti in materia di Infrastrutture e di lavori pubblici »;

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 scorrimento 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);

dopo anni di ritardo 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 »;

tali consistenti ritardi relativi all'emanazione 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;

nel mese di luglio 2024 la Camera dei deputati ha approvato un ordine del giorno che impegnava il governo a intraprendere iniziative urgenti per accelerare l'apertura al traffico dello svincolo di Scandicci quale infrastruttura strategica per la viabilità interregionale e lo sviluppo locale (n. 9/1937-A/67);

nonostante tali impegni, secondo notizie stampa, l'*iter* si sarebbe addirittura allungato: la Conferenza dei servizi, avviata a novembre 2024 e convocata ufficialmente a inizio 2025, prevede ad oggi un progetto esecutivo in fase di preparazione. L'avvio dei cantieri sarebbe previsto a inizio 2027 e la conclusione a fine 2028;

le risorse necessarie per la realizzazione dello svincolo sarebbero state definite dal Piano complessivo degli investimenti di Autostrade per l'Italia che prevede stanziamenti per circa 36 miliardi di euro, di cui 22 miliardi destinati ad opere di ammodernamento entro il 2028. Tale piano deve essere approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

rimangono quindi numerose incertezze sui tempi di lavorazione e consegna dei cantieri,

impegna il Governo

a garantire tempi certi all'inaugurazione al traffico dello Svincolo di Scandicci sbloc-

cando le risorse necessarie e garantendo l'apertura tempestiva dei cantieri, al fine di evitare ulteriori ritardi e realizzare una infrastruttura strategica per la viabilità interregionale e lo sviluppo locale.

9/2416-A/**3**. Bonafè.

La Camera

impegna il Governo

a garantire tempi certi all'inaugurazione al traffico dello Svincolo di Scandicci sbloccando le risorse necessarie e garantendo l'apertura tempestiva dei cantieri, al fine di evitare ulteriori ritardi e realizzare una infrastruttura strategica per la viabilità interregionale e lo sviluppo locale.

9/2416-A/**3**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Bonafè.

La Camera,

premesso che:

nel provvedimento in esame, al Capo III, sono previste misure urgenti per infrastrutture strategiche, comprese quelle marittime e portuali, anche necessarie per interventi eccezionali e di emergenza;

la crisi idrica in Sicilia sta già raggiungendo livelli critici, con turnazioni idriche fino a 5-6 giorni e scorte d'acqua in rapido esaurimento;

la Regione Siciliana ha attuato un piano straordinario per installare tre dissalatori mobili a Porto Empedocle, Gela e Trapani, con un investimento di 100 milioni di euro finanziato da regione, Siciliacque e Acciona Agua;

secondo recenti notizie stampa tuttavia, i tre impianti « non serviranno a molto » rispetto all'ampiezza dell'emergenza, sollevando dubbi sulla capacità effettiva di rispondere ai fabbisogni della popolazione e su una visione strategica a lungo termine;

in altre realtà (come ad esempio Israele, Spagna), le navi dissalatrici, quali unità navali autosufficienti per la produzione di acqua potabili, rappresentano una soluzione flessibile e rapida da impiegare dove serve;

una nave dissalatrice può essere infatti rapidamente dislocata, dotata di elevata capacità produttiva (con centinaia di metri cubi giorno), e migliorare significativamente la resilienza complessiva;

le navi dissalatrici rappresentano una soluzione innovativa al problema dell'approvvigionamento di acqua potabile nelle isole e nelle aree costiere. Si tratta di uno strumento capace di coniugare i concetti di sostenibilità ambientale, efficienza del servizio, contenimento dei costi, qualità dell'acqua destinata al consumo dei cittadini;

come già dimostrato la scorsa estate l'utilizzo di navi cisterna comporta costi molto alti: per ogni viaggio sono infatti necessari circa 50 mila euro, per una spesa pari a 43 euro a metro cubo;

sarebbe quindi necessario acquistare una apposita nave dissalatrice, al fine di garantire l'acqua in Sicilia e venire incontro anche alle necessità di approvvigionamento idrico delle piccole isole della regione;

si tratterebbe quindi di un investimento utilissimo per il futuro i cui costi si ammortizzerebbero peraltro in pochi anni,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure previste dal Capo III del provvedimento in esame, con l'adozione, per quanto di competenza, di provvedimenti, anche di natura normativa, volti a dotare la Sicilia di un dissalatore mobile al fine di garantire l'acqua in tutte le province e venire incontro anche alle necessità di approvvigionamento idrico delle piccole isole della regione.

9/2416-A/**4**. Marino, Barbagallo, Iacono, Porta.

La Camera,

premesso che:

nel provvedimento in esame, al Capo III, sono previste misure urgenti per infra-

strutture strategiche, comprese quelle marittime e portuali, anche necessarie per interventi eccezionali e di emergenza;

la Regione Siciliana ha attuato un piano straordinario per installare tre dissalatori mobili a Porto Empedocle, Gela e Trapani, con un investimento di 100 milioni di euro finanziato da regione, Siciliacque e Acciona Agua;

in altre realtà (come ad esempio Israele, Spagna), le navi dissalatrici, quali unità navali autosufficienti per la produzione di acqua potabili, rappresentano una soluzione flessibile e rapida da impiegare dove serve;

una nave dissalatrice può essere infatti rapidamente dislocata, dotata di elevata capacità produttiva (con centinaia di metri cubi giorno), e migliorare significativamente la resilienza complessiva;

le navi dissalatrici rappresentano una soluzione innovativa al problema dell'approvvigionamento di acqua potabile nelle isole e nelle aree costiere. Si tratta di uno strumento capace di coniugare i concetti di sostenibilità ambientale, efficienza del servizio, contenimento dei costi, qualità dell'acqua destinata al consumo dei cittadini;

come già dimostrato la scorsa estate l'utilizzo di navi cisterna comporta costi molto alti: per ogni viaggio sono infatti necessari circa 50 mila euro, per una spesa pari a 43 euro a metro cubo;

sarebbe quindi necessario acquistare una apposita nave dissalatrice, al fine di garantire l'acqua in Sicilia e venire incontro anche alle necessità di approvvigionamento idrico delle piccole isole della regione;

si tratterebbe quindi di un investimento utilissimo per il futuro i cui costi si ammortizzerebbero peraltro in pochi anni,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure previste dal Capo III del provvedimento in esame, con l'adozione, per quanto di competenza, di provvedimenti, anche di natura normativa, volti a dotare la Sicilia di un dissalatore mobile al fine di garantire l'acqua in tutte le province e venire incontro anche alle necessità di approvvigionamento idrico delle piccole isole della regione.

9/2416-A/**4**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Marino, Barbagallo, Iacono, Porta.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti volte a modificare la disciplina delle concessioni autostradali e a garantire il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, nonché a garantire la continuità nella realizzazione di opere strategiche, indifferibili e urgenti anche nell'ottica di favorire il potenziamento delle reti autostradali e di una maggiore efficienza dei rapporti concessori in essere. Inoltre, il provvedimento in esame prevede disposizioni in merito alle tariffe da applicare alle tratte autostradali determinate sulla base del sistema tariffario definito dall'Autorità di regolazione dei trasporti;

il Traforo internazionale del Monte Bianco è sottoposto a procedura di sostituzione dell'impalcato sull'intero tracciato, la quale comporta la chiusura frazionata del transito per un periodo di 18 anni, quale mezzo per evitarne l'interruzione continuativa per una durata complessiva pari a circa 4 anni. La prossima chiusura è programmata per un periodo di quindici settimane, dal 1° settembre al 12 dicembre 2025;

il Traforo internazionale del Gran San Bernardo è anch'esso interessato da lavori di manutenzione in considerazione del progressivo grado di ammaloramento dell'infrastruttura, oltre che da eventi straordinari che ne implicano chiusure temporanee;

i Colli del Piccolo e del Gran San Bernardo, per altitudine e condizioni meteorologiche, sono aperti al transito veicolare esclusivamente nei mesi estivi e, per le

loro caratteristiche, non possono essere considerati alternativi ai collegamenti stradali con Francia e Svizzera permessi dai Trafori internazionali;

il Raccordo autostradale A4-A5 Ivrea-Santhià costituisce un tratto dell'asse di adduzione ai suddetti Trafori internazionali per gli automezzi provenienti dalle autostrade A4 e A1, in quanto consente il collegamento dell'autostrada A5 Torino-Courmayeur con le autostrade A4 Torino-Milano e A26 Genova-Gravellona Toce. Nondimeno, la sua funzionalità è limitata dal necessario intervento di demolizione e successiva ricostruzione degli impalcati sul viadotto « Camolesa », il quale ha impattato sul traffico pesante e, in generale, ha creato disagi per gli automobilisti diretti in Valle d'Aosta;

la tratta ferroviaria Ivrea-Aosta è chiusa da febbraio 2024 e per un periodo programmato di tre anni, al fine di consentire i lavori di elettrificazione finanziati dal PNRR. Il relativo servizio di trasporto ferroviario di passeggeri è svolto per il mezzo di autobus sostitutivi, che ordinariamente utilizzano tratte dell'autostrada A5 Torino-Aosta, al fine di garantire il servizio secondo modalità e tempi ragionevoli;

sull'autostrada A5 Torino-Aosta incombe la frana sita in località Chiappetti, nel territorio comunale di Quincinetto (Torino), la quale ha provocato chiusure precauzionali del tratto autostradale, con conseguente spostamento del traffico veicolare pesante e leggero sulla strada statale 26 e sulle poche vie comunali di accesso al territorio della Valle d'Aosta. Da ultimo, tra il 17 e il 19 aprile 2025, a causa delle forti precipitazioni, la velocità di spostamento della frana ha superato la soglia di allarme di 1,5 centimetri al giorno, raggiungendo per la prima volta un picco di quasi 3 centimetri;

nonostante l'insieme delle criticità suesposte, derivanti dall'interazione delle scelte di programmazione con situazioni straordinarie ed emergenziali, nei tratti dell'autostrada A5 Torino-Courmayeur sono applicate alcune delle tariffe autostradali più elevate a livello nazionale, il cui costo si riversa sugli utenti già colpiti da numerosi disagi;

è essenziale e strategico garantire sia i collegamenti internazionali tra l'Italia e gli Stati confinanti presenti in Valle d'Aosta, sia la continuità territoriale tra la Valle d'Aosta e il resto del Paese, prevenendo il rischio di sostanziale isolamento della regione che ne minaccia l'attrattività e le capacità di natura economica, turistica e sociale;

è altresì fondamentale prestare la massima attenzione ai suddetti Trafori internazionali e alle infrastrutture autostradali ad essi legati, anche in ragione del fatto che sono compresi nella rete globale prevista dalla strategia europea TEN-T (*Trans European Network – Transport*) e si integrano, perciò, con il Corridoio europeo Reno-Alpi, che, collegando Rotterdam a Genova, costituisce un asse di assoluta rilevanza per la crescita economica del Paese,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative dirette ad intervenire affinché le criticità esposte in premessa possano essere affrontate e risolte, anche di concerto con le regioni coinvolte e, quando necessario, d'intesa con le autorità svizzere e francesi, e, in particolare, affinché si proceda con urgenza a risolvere definitivamente i problemi legati alla frana sita in località Chiappetti nel territorio comunale di Quincinetto;

a valutare l'opportunità di garantire, per quanto di competenza, un adeguato contenimento dei costi autostradali per gli utenti della Valle d'Aosta.

9/2416-A/**5**. Manes.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti volte a modificare la

disciplina delle concessioni autostradali e a garantire il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, nonché a garantire la continuità nella realizzazione di opere strategiche, indifferibili e urgenti anche nell'ottica di favorire il potenziamento delle reti autostradali e di una maggiore efficienza dei rapporti concessori in essere. Inoltre, il provvedimento in esame prevede disposizioni in merito alle tariffe da applicare alle tratte autostradali determinate sulla base del sistema tariffario definito dall'Autorità di regolazione dei trasporti;

il Traforo internazionale del Monte Bianco è sottoposto a procedura di sostituzione dell'impalcato sull'intero tracciato, la quale comporta la chiusura frazionata del transito per un periodo di 18 anni, quale mezzo per evitarne l'interruzione continuativa per una durata complessiva pari a circa 4 anni. La prossima chiusura è programmata per un periodo di quindici settimane, dal 1° settembre al 12 dicembre 2025;

il Traforo internazionale del Gran San Bernardo è anch'esso interessato da lavori di manutenzione in considerazione del progressivo grado di ammaloramento dell'infrastruttura, oltre che da eventi straordinari che ne implicano chiusure temporanee;

i Colli del Piccolo e del Gran San Bernardo, per altitudine e condizioni meteorologiche, sono aperti al transito veicolare esclusivamente nei mesi estivi e, per le loro caratteristiche, non possono essere considerati alternativi ai collegamenti stradali con Francia e Svizzera permessi dai Trafori internazionali;

il Raccordo autostradale A4-A5 Ivrea-Santhià costituisce un tratto dell'asse di adduzione ai suddetti Trafori internazionali per gli automezzi provenienti dalle autostrade A4 e A1, in quanto consente il collegamento dell'autostrada A5 Torino-Courmayeur con le autostrade A4 Torino-Milano e A26 Genova-Gravellona Toce. Nondimeno, la sua funzionalità è limitata dal necessario intervento di demolizione e successiva ricostruzione degli impalcati sul viadotto « Camolesa », il quale ha impattato sul traffico pesante e, in generale, ha creato disagi per gli automobilisti diretti in Valle d'Aosta;

la tratta ferroviaria Ivrea-Aosta è chiusa da febbraio 2024 e per un periodo programmato di tre anni, al fine di consentire i lavori di elettrificazione finanziati dal PNRR. Il relativo servizio di trasporto ferroviario di passeggeri è svolto per il mezzo di autobus sostitutivi, che ordinariamente utilizzano tratte dell'autostrada A5 Torino-Aosta, al fine di garantire il servizio secondo modalità e tempi ragionevoli;

sull'autostrada A5 Torino-Aosta incombe la frana sita in località Chiappetti, nel territorio comunale di Quincinetto (Torino), la quale ha provocato chiusure precauzionali del tratto autostradale, con conseguente spostamento del traffico veicolare pesante e leggero sulla strada statale 26 e sulle poche vie comunali di accesso al territorio della Valle d'Aosta. Da ultimo, tra il 17 e il 19 aprile 2025, a causa delle forti precipitazioni, la velocità di spostamento della frana ha superato la soglia di allarme di 1,5 centimetri al giorno, raggiungendo per la prima volta un picco di quasi 3 centimetri;

nonostante l'insieme delle criticità suesposte, derivanti dall'interazione delle scelte di programmazione con situazioni straordinarie ed emergenziali, nei tratti dell'autostrada A5 Torino-Courmayeur sono applicate alcune delle tariffe autostradali più elevate a livello nazionale, il cui costo si riversa sugli utenti già colpiti da numerosi disagi;

è essenziale e strategico garantire sia i collegamenti internazionali tra l'Italia e gli Stati confinanti presenti in Valle d'Aosta, sia la continuità territoriale tra la Valle d'Aosta e il resto del Paese, prevenendo il rischio di sostanziale isolamento della regione che ne minaccia l'attrattività e le capacità di natura economica, turistica e sociale;

è altresì fondamentale prestare la massima attenzione ai suddetti Trafori in-

ternazionali e alle infrastrutture autostradali ad essi legati, anche in ragione del fatto che sono compresi nella rete globale prevista dalla strategia europea TEN-T (*Trans European Network – Transport*) e si integrano, perciò, con il Corridoio europeo Reno-Alpi, che, collegando Rotterdam a Genova, costituisce un asse di assoluta rilevanza per la crescita economica del Paese,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative dirette ad intervenire affinché le criticità esposte in premessa possano essere affrontate e risolte, anche di concerto con le regioni coinvolte e, quando necessario, d'intesa con le autorità svizzere e francesi, e, in particolare, affinché si proceda con urgenza a risolvere definitivamente i problemi legati alla frana sita in località Chiappetti nel territorio comunale di Quincinetto;

a valutare l'opportunità di garantire, per quanto di competenza, un adeguato contenimento dei costi autostradali per gli utenti della Valle d'Aosta.

9/2416-A/**5**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Manes.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene all'articolo 11 modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali recata dal Capo I della legge n. 193 del 2024 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023);

il tratto autostradale Firenze Nord – Firenze Sud, ricompreso nel nodo fiorentino dell'A1 – Autostrada del Sole, rappresenta un'arteria fondamentale per la mobilità locale e interregionale;

tale tratto è utilizzato quotidianamente da migliaia di lavoratori, pendolari e cittadini residenti nella Città Metropolitana di Firenze, che sostengono un onere economico significativo legato al pedaggio;

la viabilità urbana fiorentina è attualmente interessata da cantieri pubblici di grande rilevanza finanziati anche da risorse nazionali e comunitarie, tra cui la linea tranviaria Libertà-Bagno a Ripoli e i lavori per la stazione AV Firenze Belfiore, che riducono la percorribilità delle principali arterie cittadine e causano congestioni persistenti;

l'utilizzo agevolato del tratto autostradale interno alla città metropolitana, attraverso l'esenzione dal pedaggio per i residenti, contribuirebbe a decongestionare il traffico urbano, agevolando flussi alternativi e alleggerendo le infrastrutture comunali;

proposte in tal senso sono state avanzate anche da rappresentanti istituzionali di più forze politiche, in particolare a livello locale, a conferma della trasversalità dell'interesse pubblico condiviso,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a prevedere l'esenzione dal pagamento del pedaggio sul tratto Firenze Nord-Firenze Sud per i cittadini residenti nella Città Metropolitana di Firenze, almeno per il periodo corrispondente allo svolgimento dei lavori infrastrutturali in corso.

9/2416-A/**6**. Gianassi, Simiani, Bonafè, Fossi, Boldrini, Furfaro, Scotto, Di Sanzo.

La Camera,

premesso che:

è all'esame dell'Assemblea l'AC 2416 per la conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ri-

presa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

l'articolo 10, in particolare, reca una serie di autorizzazioni di spesa, pari a circa 5,69 milioni di euro nel periodo 2025-2027, per l'esecuzione delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto Intercity (in scadenza a fine 2026) dal 2027 al 2041;

non si può non denunciare in questa sede, come già fatto in numerosi atti di controllo e di indirizzo già presentati in questa legislatura, la gravissima situazione del trasporto ferroviario umbro dove la scelta di privilegiare l'Alta velocità ha determinato livelli di percorrenza del trasporto regionale assolutamente inaccettabili, nonostante nell'ambito del PNRR fossero stati previsti investimenti volti a potenziare il servizio ferroviario per i pendolari;

oltre al gravissimo disagio subito da mesi da tutti i pendolari umbri, costretti a sopportare tempi di percorrenza estenuanti e al grave danno economico per tutti coloro che avevano sottoscritto abbonamenti o carte per viaggiare su treni veloci, come nel caso dell'IC 598, che poi sono stati senza preavviso e senza alcun rimborso, dirottati sulla linea lenta, va denunciato anche il gravissimo spreco di risorse economiche, avendo la regione investito 175 milioni di euro per l'acquisto di treni da destinare al servizio per i pendolari idonei a percorrere la ferrovia direttissima, che successivamente e inopinatamente sono stati fatti invece transitare sulla linea lenta;

a fronte di questa gravissima situazione, che si protrae da mesi, l'Umbria si trova ormai in una situazione di vero e proprio isolamento dal punto di vista del trasporto ferroviario, come denunciato anche dai numerosi sindaci di comuni siti nella regione o in regioni limitrofe, come Lazio e Toscana,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa utile di competenza atta a ripristinare con urgenza la linea direttissima per tutti i treni regionali veloci, e comunque per tutti quei servizi di trasporto per i quali esiste un obbligo di servizio pubblico in Umbria, prevedendo altresì ristori adeguati per risarcire i pendolari della regione Umbria per tutti i gravi disagi subiti in questi mesi.

9/2416-A/**7**. Ascani, Piccolotti, Grippo, Pavanelli.

La Camera,

premesso che:

L'articolo 2 del provvedimento in esame reca numerose modifiche alle disposizioni del Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 36 del 2023)

l'articolo 170 del citato Codice recependo la direttiva 2014/25/UE, disciplina l'accesso dei prodotti originari di Paesi terzi al mercato degli appalti pubblici nei settori speciali (acqua, energia, trasporti), stabilendo meccanismi a tutela del principio di reciprocità;

il settore degli appalti pubblici rappresenta in Italia circa il 10 per cento del PIL nazionale, costituendo una leva strategica per la crescita economica, l'occupazione e la modernizzazione infrastrutturale; a livello europeo, i soli settori speciali generano un valore annuo di circa 1.270 miliardi di euro, pari al 7 per cento del PIL dell'Unione, sostenendo direttamente o indirettamente circa 9 milioni di famiglie, per un totale stimato di oltre 20 milioni di persone. In questo scenario, garantire un accesso equo e competitivo agli appalti pubblici è fondamentale per la tenuta industriale, sociale ed economica dell'Europa;

la Commissione europea, con la comunicazione « Bussola per la competitività dell'UE » del 29 gennaio 2025, ha richiamato l'urgenza di rafforzare la resilienza industriale garantendo condizioni di accesso eque alle imprese europee;

recenti prassi applicative e interpretazioni divergenti hanno evidenziato criticità operative nell'attuazione dell'articolo 170, con potenziali effetti negativi sulla

competitività delle imprese italiane ed europee;

è importante sottolineare che una quota significativa delle risorse pubbliche, inclusi fondi europei e quelli del PNRR, viene assegnata a operatori dei Paesi terzi che non garantiscono condizioni di reciprocità né un accesso simmetrico alle proprie gare pubbliche. In alcuni casi inoltre tali imprese ostacolano l'applicazione delle regole attraverso ricorsi strumentali, causando ritardi e sprechi di risorse per le stazioni appaltanti. Questo squilibrio è reso possibile dalla mancata applicazione o da un'applicazione debole di norme già esistenti, come l'articolo 170 del Codice dei contratti pubblici, ispirate al principio di reciprocità. Tali norme sono state concepite per ristabilire condizioni di concorrenza eque, favorire la competitività delle imprese europee e spingere i Paesi terzi ad aprire i propri mercati,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di accompagnare le disposizioni recate dall'articolo 2 del provvedimento in esame con l'adozione, nel primo provvedimento utile, di misure idonee a rafforzare l'attuazione del principio di reciprocità nell'accesso ai mercati degli appalti pubblici nei settori speciali, anche attraverso eventuali aggiornamenti normativi volti a migliorare l'efficacia, la trasparenza e la coerenza applicativa delle disposizioni vigenti, in linea con gli obiettivi di tutela della competitività delle imprese europee, di corretto utilizzo delle risorse pubbliche e di protezione del mercato interno da pratiche di concorrenza sleale.

9/2416-A/**8**. Mazzetti, Squeri.

La Camera,

premesso che:

L'articolo 2 del provvedimento in esame reca numerose modifiche alle disposizioni del Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 36 del 2023)

l'articolo 170 del citato Codice recependo la direttiva 2014/25/UE, disciplina l'accesso dei prodotti originari di Paesi terzi al mercato degli appalti pubblici nei settori speciali (acqua, energia, trasporti), stabilendo meccanismi a tutela del principio di reciprocità;

il settore degli appalti pubblici rappresenta in Italia circa il 10 per cento del PIL nazionale, costituendo una leva strategica per la crescita economica, l'occupazione e la modernizzazione infrastrutturale; a livello europeo, i soli settori speciali generano un valore annuo di circa 1.270 miliardi di euro, pari al 7 per cento del PIL dell'Unione, sostenendo direttamente o indirettamente circa 9 milioni di famiglie, per un totale stimato di oltre 20 milioni di persone. In questo scenario, garantire un accesso equo e competitivo agli appalti pubblici è fondamentale per la tenuta industriale, sociale ed economica dell'Europa;

la Commissione europea, con la comunicazione « Bussola per la competitività dell'UE » del 29 gennaio 2025, ha richiamato l'urgenza di rafforzare la resilienza industriale garantendo condizioni di accesso eque alle imprese europee;

recenti prassi applicative e interpretazioni divergenti hanno evidenziato criticità operative nell'attuazione dell'articolo 170, con potenziali effetti negativi sulla competitività delle imprese italiane ed europee;

è importante sottolineare che una quota significativa delle risorse pubbliche, inclusi fondi europei e quelli del PNRR, viene assegnata a operatori dei Paesi terzi che non garantiscono condizioni di reciprocità né un accesso simmetrico alle proprie gare pubbliche. In alcuni casi inoltre tali imprese ostacolano l'applicazione delle regole attraverso ricorsi strumentali, causando ritardi e sprechi di risorse per le stazioni appaltanti. Questo squilibrio è reso possibile dalla mancata applicazione o da un'applicazione debole di norme già esistenti, come l'articolo 170 del Codice dei contratti pubblici, ispirate al principio di reciprocità. Tali norme sono state concepite per ristabilire condizioni di concorrenza eque, favorire la competitività delle

imprese europee e spingere i Paesi terzi ad aprire i propri mercati,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare misure idonee a rafforzare l'attuazione del principio di reciprocità nell'accesso ai mercati degli appalti pubblici nei settori speciali, volte a migliorare l'efficacia, la trasparenza e la coerenza applicativa delle disposizioni vigenti, in linea con gli obiettivi di tutela della competitività delle imprese europee, di corretto utilizzo delle risorse pubbliche e di protezione del mercato interno da pratiche di concorrenza sleale.

9/2416-A/**8**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Mazzetti, Squeri.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca, tra le altre, disposizioni in materia di infrastrutture ferroviarie;

gli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità sulla linea ferroviaria adriatica, di cui all'articolo 1 comma 394 della legge 234 del 2021, risultano ad oggi definanziati per l'anno 2026;

la piena realizzazione del trasporto ferroviario con caratteristiche di alta velocità e alta capacità è fondamentale sulla linea ferroviaria adriatica che collega quattro regioni;

la rilevanza strategica dell'opera è stata ribadita da ultimo con l'approvazione da parte della Camera dei deputati nella seduta dell'11 giugno 2025 del della mozione 1-00450, che con l'impegno numero 4) ha impegnato il Governo a proseguire nella realizzazione nel progetto di velocizzazione, ammodernamento e miglioramento della citata linea ferroviaria,

impegna il Governo

a proseguire nell'anno 2026 gli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità sulla linea ferroviaria adriatica.

9/2416-A/**9**. Caroppo, D'Attis, Bellomo, De Palma, Gatta, Lovecchio.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento contiene interventi mirati a favorire la realizzazione e il completamento di opere strategiche, riconoscendo il ruolo fondamentale delle connessioni viarie e autostradali per la competitività economica, la coesione territoriale e la sicurezza dei cittadini;

l'autostrada A14 rappresenta il principale asse di collegamento lungo la dorsale adriatica, unendo la pianura padana e i distretti produttivi del Centro-Nord con il Mezzogiorno, servendo porti, aree logistiche e importanti poli turistici, come evidenziato anche dalle schede del piano pipeline della Banca Europea per gli Investimenti (EIB);

nel tratto marchigiano, in particolare tra Porto Sant'Elpidio e San Benedetto del Tronto, si registrano i traffici medi giornalieri annui (TGMA) tra i più elevati dell'intera arteria, con forti picchi nei mesi estivi e nei fine settimana, come attestano i dati ufficiali dell'Osservatorio del traffico ANAS;

secondo la documentazione tecnica disponibile (« Flussi di traffico e criticità sulla A14 nelle Marche » e « Focus sul tratto sud della A14 »), questa tratta soffre da anni di un livello di servizio insufficiente, aggravato dall'assenza della terza corsia, che determina frequenti code, blocchi totali o parziali in caso di incidenti o cantieri, con immediate ripercussioni sulla SS 16 e sui centri urbani costieri;

da tempo si evidenzia la necessità di predisporre uno studio di fattibilità tecnico-economica per valutare diverse ipotesi progettuali, comprese varianti fuori sede e soluzioni in galleria, volte a minimizzare l'impatto ambientale e urbanistico; tuttavia, ad oggi non vi sono certezze sull'avvio

effettivo né sullo stato di avanzamento di tali studi, mancando un progetto definito e un quadro finanziario chiaro;

questa situazione di stallo, che perdura da oltre un decennio, espone il medio Adriatico a crescenti rischi per la sicurezza stradale, penalizza la competitività delle imprese locali e compromette la qualità della vita dei residenti, costretti a convivere con un'infrastruttura obsoleta e cronicamente soggetta a congestioni, soprattutto nei periodi di massimo afflusso turistico,

impegna il Governo

a intervenire con la massima urgenza, adottando specifici provvedimenti normativi e finanziari, al fine di assicurare le risorse necessarie per avviare concretamente gli studi di fattibilità tecnico-economica e le progettazioni relative al potenziamento della terza corsia dell'autostrada A14 nel tratto marchigiano sud, da Porto Sant'Elpidio a San Benedetto del Tronto.

9/2416-A/**10**. Curti, Fede.

La Camera

impegna il Governo

a intervenire con la massima urgenza, adottando specifici provvedimenti normativi e finanziari, al fine di assicurare le risorse necessarie per avviare concretamente gli studi di fattibilità tecnico-economica e le progettazioni relative al potenziamento della terza corsia dell'autostrada A14 nel tratto marchigiano sud, da Porto Sant'Elpidio a San Benedetto del Tronto.

9/2416-A/**10**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Curti, Fede.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti, tra le altre, in materia di corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada;

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento riguardante la nomina di uno o più commissari per completare la progettazione di alcune opere;

a tal proposito è in corso la progettazione degli interventi di elettrificazione della linea ferroviaria Como-Molteno-Lecco, infrastruttura strategica per il miglioramento della mobilità ferroviaria nella regione Lombardia e per la sostenibilità del trasporto pubblico locale;

anche in questo caso si rende necessario procedere con urgenza al completamento del progetto di fattibilità tecnico-economica relativo al secondo lotto Molteno-Lecco, al fine di accelerare l'avvio degli interventi e garantire la rapida realizzazione dell'opera;

sarebbe quindi opportuno individuare strumenti straordinari di *governance*, in particolare mediante la nomina di un Commissario straordinario, per superare criticità procedurali e garantire il rispetto delle tempistiche,

impegna il Governo

analogamente a quanto previsto all'articolo 1-*quinquies* del provvedimento in esame, a valutare l'opportunità di nominare un Commissario straordinario al fine di completare il progetto di fattibilità tecnico-economica del secondo lotto Molteno-Lecco.

9/2416-A/**11**. Roggiani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 16, prevede disposizioni urgenti volte a garantire la continuità e la regolarità dei servizi svolti dalla Gestione governativa della Ferrovia Circumetnea (FCE);

la storica linea ferroviaria Alcantara-Randazzo, nota anche come Ferrovia delle Gole dell'Alcantara, ha collegato dal 1959 fino agli anni '90 Giardini Naxos (Messina), località balneare a vocazione turistica, con

il borgo medievale di Randazzo (Catania), alle pendici dell'Etna, attraversando la valle del fiume Alcantara grazie a un sistema di 13 ponti e 8 gallerie;

oggi, grazie a un iniziale finanziamento a valere su fondi del PNRR, è stato avviato il recupero in chiave turistica della suddetta linea ferroviaria che, in ottemperanza alla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di ferrovie turistiche, si inserisce in un più ampio quadro di pianificazione territoriale e rigenerazione di ferrovie storiche dismesse, finalizzato alla creazione di reti di mobilità dolce integrate, consentendo l'interscambio tra treno, percorsi escursionistici e ciclovie;

il recupero dell'infrastruttura riveste carattere strategico per la mobilità sostenibile e per il rilancio economico dei borghi attraversati, grazie al potenziamento della mobilità dolce nell'area e alla valorizzazione del patrimonio ferroviario storico e paesaggistico siciliano;

il progetto di recupero ferroviario prevede, tra le altre cose, la rivalorizzazione della tratta dalla stazione di Motta Camastra fino a Randazzo, con ricadute positive anche sulle stazioni intermedie di Moio Alcantara, Castiglione di Sicilia e Francavilla di Sicilia, per un totale di 27 chilometri di linea ferroviaria;

gli studi di prefattibilità relativi alla realizzazione della suddetta tratta stimano che, a fronte di un investimento di 61 milioni di euro, si consentirebbe il collegamento tra la costa ionica siciliana e aree di rilevante interesse storico-naturalistico, quali le Gole dell'Alcantara, il Parco dell'Etna e il borgo medievale di Randazzo;

la stazione di Randazzo si configura altresì come snodo di collegamento ferroviario tra la ferrovia turistica delle Gole dell'Alcantara e la tratta Randazzo-Paternò, gestita dalla Ferrovia Circumetnea, consentendo il collegamento delle aree interne siciliane con la città metropolitana di Catania e con l'aeroporto di Fontanarossa, in un'ottica di mobilità integrata e sostenibile dal punto di vista ambientale;

la rivitalizzazione della Ferrovia delle Gole dell'Alcantara avrebbe ricadute positive anche in termini di destagionalizzazione dei flussi turistici e di accessibilità alle mete dell'entroterra etneo, attraverso un approccio rispettoso dell'ambiente e delle comunità locali, contribuendo all'economia del territorio e alla riduzione del traffico su gomma nelle strette valli interne, con conseguente abbattimento delle emissioni di CO_2,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa di competenza, anche normativa, al fine di prevedere, nel prossimo provvedimento utile, il finanziamento della tratta Motta Camastra-Randazzo, nonché la realizzazione dell'interscambio tra la Ferrovia delle Gole dell'Alcantara e la tratta Randazzo-Paternò della Ferrovia Circumetnea.

9/2416-A/**12**. Castiglione.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame ha meritoriamente affrontato e risolto numerosi problemi infrastrutturali della Nazione con una azione di Governo efficiente ed efficace, con particolare riferimento all'accelerazione degli investimenti e delle infrastrutture attraverso la semplificazione delle procedure in materia di contratti pubblici, operando senza pregiudizio per i presidi di legalità, prevedendo altresì disposizioni specifiche a sostegno del settore dell'autotrasporto, anche in considerazione dell'eccezionale aumento dei prezzi dei carburanti determinato dal protrarsi della grave crisi internazionale in atto in Ucraina;

analogamente utile e necessaria si ritiene sia la scelta normativa tesa ad accelerare e semplificare la realizzazione di opere infrastrutturali strategiche;

in tale contesto, si segnala che le Società Organismi di Attestazione (SOA) sono tenute alla verifica obbligatoria della veridicità e della sostanza delle dichiarazioni, delle certificazioni e delle documentazioni ai sensi dell'articolo 11, comma 1,

lettera *f)*, e dell'articolo 18, comma 2, dell'Allegato II.12 del Codice dei contratti pubblici;

il citato articolo 18, comma 2, chiarisce che sia l'ANAC, nel proprio Manuale sull'attività di qualificazione per l'esecuzione dei lavori pubblici di importo superiore a 150.000 euro, a stabilire mediante quale documentazione i soggetti che intendono qualificarsi dimostrano l'esistenza dei requisiti per la qualificazione;

nel detto Manuale, l'ANAC richiede che le dichiarazioni rese dalle imprese siano corredate, tra l'altro, anche dal permesso di costruire o la Dichiarazione di Inizio Attività (D.I.A.) dell'opera realizzata, da acquisire presso l'ente locale competente (v. Parte V Cap. I par. 5.1.1 del citato Manuale ANAC);

le SOA, nell'ambito dell'attività di qualificazione, si trovano spesso impossibilitate ad assolvere tali obblighi per l'inerzia degli enti titolari o depositari dei titoli edilizi (prevalentemente enti locali), i quali, per motivazioni organizzative o interpretative, non evadono le richieste in tempi utili o non le evadono affatto;

tale circostanza genera un effetto paralizzante sul rilascio delle attestazioni di qualificazione, obbligando le SOA a ridurre o rigettare le categorie richieste dalle imprese, pur in presenza di documentazione apparentemente completa e coerente, a danno soprattutto delle piccole e medie imprese;

nelle more dell'emanazione del regolamento sostitutivo dell'Allegato II.12 al Codice dei contratti pubblici, *ex* articolo 226-*bis*, comma 1, lettera *b*) del Codice, appare, dunque, necessario colmare tale vuoto procedurale al fine di garantire l'effettività del sistema di qualificazione;

la descritta situazione di stallo si potrebbe superare stabilendo un periodo di tempo congruo, trascorso il quale, le SOA possano procedere al rilascio dell'attestazione di qualificazione, con una clausola di revoca nel caso in cui successivamente emerga la non veridicità del titolo abilitativo, che sia automatica per l'operatore economico iscritto nel casellario informatico tenuto dall'ANAC e, per gli altri casi, che sia a seguito di valutazione e provvedimento di revoca da parte della stazione appaltante;

ciò potrebbe garantire agli operatori economici il rilascio degli attestati di qualificazione in tempi utili per l'esecuzione dei lavori e dare efficacia alle disposizioni del Codice che rimangono inattuate in caso di inerzia degli enti competenti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare le necessarie iniziative al fine di introdurre misure e meccanismi atti a superare il vuoto procedurale evidenziato in premessa, permettendo in tal modo di dare piena attuazione alle disposizioni del Codice dei contratti pubblici.

9/2416-A/**13**. Iaia.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame ha meritoriamente affrontato e risolto numerosi problemi infrastrutturali della Nazione con una azione di governo efficiente ed efficace, con particolare riferimento all'accelerazione degli investimenti e delle infrastrutture attraverso la semplificazione delle procedure in materia di contratti pubblici, operando senza pregiudizio per i presidi di legalità, prevedendo altresì disposizioni specifiche a sostegno del settore dell'autotrasporto, anche in considerazione dell'eccezionale aumento dei prezzi dei carburanti determinato dal protrarsi della grave crisi internazionale in atto in Ucraina;

analogamente utile e necessaria si ritiene sia la scelta normativa tesa a accelerare e semplificare la realizzazione di opere infrastrutturali strategiche;

in tale contesto, si segnala la situazione in cui versa la strada statale 407, un'arteria fondamentale per la viabilità della regione Basilicata, poiché collega Potenza

con la SS 106 « Jonica » presso Metaponto collegando l'Appennino alla litoranea ionica, arrecando beneficio anche alle regioni limitrofe;

ANAS spa, allo scopo di migliorarne le condizioni di sicurezza, da tempo sta svolgendo lavori i quali, però, procedono con lentezza e pur prevedendo l'eliminazione dei varchi a raso, realizzando al loro posto delle barriere spartitraffico centrali tipo « *New Jersey* » per aumentare la sicurezza dei viaggiatori, esclude da tali migliorie alcuni tratti. In particolare si segnala il tratto che attraversa il comune di Pisticci, dove non è prevista la realizzazione di viabilità complanare, sottopassi, sovrappassi, provocando disservizi e disagi;

a tale scopo, le istituzioni locali hanno trasmesso delle richieste di modifiche al progetto di fattibilità predisposto da ANAS, in parte già accolte, volte a far riprendere i lavori, in particolare quelli ricadenti nel territorio di Pisticci, rimodulando le zone di cantiere per consentire la ricucitura con la viabilità esistente, garantendo la sicurezza della viabilità nei tratti interessati dai lavori e mettendo in sicurezza gli accessi a raso ora in uso da parte di cittadini, lavoratori delle aziende agricole e delle proprietà frontaliere, stanziando le risorse ulteriori eventualmente necessarie, anche in considerazione della importanza della strada statale per il tessuto produttivo, turistico e culturale non solo della Lucania ma anche delle regioni limitrofe,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, le misure indicate in premessa.

9/2416-A/**14**. Mattia, Caiata, Di Maggio.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame ha meritoriamente affrontato e risolto numerosi problemi infrastrutturali della Nazione con una azione di governo efficiente ed efficace, con particolare riferimento all'accelerazione degli investimenti e delle infrastrutture attraverso la semplificazione delle procedure in materia di contratti pubblici, operando senza pregiudizio per i presidi di legalità, prevedendo altresì disposizioni specifiche a sostegno del settore dell'autotrasporto, anche in considerazione dell'eccezionale aumento dei prezzi dei carburanti determinato dal protrarsi della grave crisi internazionale in atto in Ucraina;

analogamente utile e necessaria si ritiene sia la scelta normativa tesa a accelerare e semplificare la realizzazione di opere infrastrutturali strategiche;

in tale contesto, si segnala la situazione in cui versa la strada statale 407, un'arteria fondamentale per la viabilità della regione Basilicata, poiché collega Potenza con la SS 106 « Jonica » presso Metaponto collegando l'Appennino alla litoranea ionica, arrecando beneficio anche alle regioni limitrofe;

ANAS spa, allo scopo di migliorarne le condizioni di sicurezza, da tempo sta svolgendo lavori i quali, però, procedono con lentezza e pur prevedendo l'eliminazione dei varchi a raso, realizzando al loro posto delle barriere spartitraffico centrali tipo « *New Jersey* » per aumentare la sicurezza dei viaggiatori, esclude da tali migliorie alcuni tratti. In particolare si segnala il tratto che attraversa il comune di Pisticci, dove non è prevista la realizzazione di viabilità complanare, sottopassi, sovrappassi, provocando disservizi e disagi;

a tale scopo, le istituzioni locali hanno trasmesso delle richieste di modifiche al progetto di fattibilità predisposto da ANAS, in parte già accolte, volte a far riprendere i lavori, in particolare quelli ricadenti nel territorio di Pisticci, rimodulando le zone di cantiere per consentire la ricucitura con la viabilità esistente, garantendo la sicurezza della viabilità nei tratti interessati dai lavori e mettendo in sicurezza gli accessi a raso ora in uso da parte di cittadini, lavoratori delle aziende agricole e delle proprietà frontaliere, stan-

ziando le risorse ulteriori eventualmente necessarie, anche in considerazione della importanza della strada statale per il tessuto produttivo, turistico e culturale non solo della Lucania ma anche delle regioni limitrofe,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, qualora ne ricorrano le condizioni di fattibilità tecnica ed economica, le misure indicate in premessa.

9/2416-A/**14**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Mattia, Caiata, Di Maggio.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame ha meritoriamente affrontato e risolto numerosi problemi infrastrutturali della Nazione con una azione di governo efficiente ed efficace, con particolare riferimento all'accelerazione degli investimenti e delle infrastrutture attraverso la semplificazione delle procedure in materia di contratti pubblici, operando senza pregiudizio per i presidi di legalità, prevedendo altresì disposizioni specifiche a sostegno del settore dell'autotrasporto, anche in considerazione dell'eccezionale aumento dei prezzi dei carburanti determinato dal protrarsi della grave crisi internazionale in atto in Ucraina;

analogamente utile e necessaria si ritiene sia la scelta normativa tesa a accelerare e semplificare la realizzazione di opere infrastrutturali strategiche;

in tale contesto, si segnala la situazione in cui versa la strada statale n. 629 del Lago di Monate (SS 629) che collega i comuni di Vergiate a Besozzo, rappresentando il più importante collegamento viario tra il nord e il sud del territorio della provincia di Varese;

essa è costituita da due carreggiate a due corsie per senso di marcia e presenta, in prossimità degli incroci con altre strade, una serie di intersezioni semaforiche;

ANAS ha iniziato a sostituire alcune di queste intersezioni semaforiche, a Marcallo, Vergiate e Malgesso, con rotatorie che consentono alla viabilità di essere più scorrevole e sicura;

la provincia di Varese, dal canto suo, sta eseguendo sulla medesima strada statale la progettazione della rotatoria di Comabbio, inserita nel piano delle opere pubbliche dell'ente;

allo stato non è però ancora progettata, né finanziata, la rotatoria che dovrebbe sostituire l'intersezione semaforica sulla medesima strada nel comune di Travedona-Monate;

l'opera appare strategica, non solo per facilitare lo scorrimento del traffico sulla strada statale, ma anche per favorire il collegamento tra le strade provinciali limitrofe e le zone produttive site nei comuni di Brebbia e Malgesso, così sgravando dal traffico i centri abitati;

gli uffici provinciali hanno stimato il costo dell'intervento in circa 2,5 milioni di euro, rendendosi necessaria anche la realizzazione di una rampa per il collegamento tra la statale e la SP 32,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di stanziare le risorse necessarie per la realizzazione della rotatoria sulla SS 629 in comune di Travedona Monate.

9/2416-A/**15**. Pellicini.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame ha meritoriamente affrontato e risolto numerosi problemi infrastrutturali della Nazione con una azione di governo efficiente ed efficace, con particolare riferimento all'accelerazione degli investimenti e delle infrastrutture attraverso la semplificazione delle procedure in materia di contratti pubblici, operando senza pregiudizio per i presidi di legalità, prevedendo altresì disposizioni spe-

cifiche a sostegno del settore dell'autotrasporto, anche in considerazione dell'eccezionale aumento dei prezzi dei carburanti determinato dal protrarsi della grave crisi internazionale in atto in Ucraina;

analogamente utile e necessaria si ritiene sia la scelta normativa tesa a accelerare e semplificare la realizzazione di opere infrastrutturali strategiche;

in tale contesto, si segnala la situazione in cui versa la strada statale n. 629 del Lago di Monate (SS 629) che collega i comuni di Vergiate a Besozzo, rappresentando il più importante collegamento viario tra il nord e il sud del territorio della provincia di Varese;

essa è costituita da due carreggiate a due corsie per senso di marcia e presenta, in prossimità degli incroci con altre strade, una serie di intersezioni semaforiche;

ANAS ha iniziato a sostituire alcune di queste intersezioni semaforiche, a Marcallo, Vergiate e Malgesso, con rotatorie che consentono alla viabilità di essere più scorrevole e sicura;

la provincia di Varese, dal canto suo, sta eseguendo sulla medesima strada statale la progettazione della rotatoria di Comabbio, inserita nel piano delle opere pubbliche dell'ente;

allo stato non è però ancora progettata, né finanziata, la rotatoria che dovrebbe sostituire l'intersezione semaforica sulla medesima strada nel comune di Travedona-Monate;

l'opera appare strategica, non solo per facilitare lo scorrimento del traffico sulla strada statale, ma anche per favorire il collegamento tra le strade provinciali limitrofe e le zone produttive site nei comuni di Brebbia e Malgesso, così sgravando dal traffico i centri abitati;

gli uffici provinciali hanno stimato il costo dell'intervento in circa 2,5 milioni di euro, rendendosi necessaria anche la realizzazione di una rampa per il collegamento tra la statale e la SP 32,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di stanziare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, qualora ne ricorrano le condizioni di fattibilità tecnica ed economica, le risorse necessarie per la realizzazione della rotatoria sulla SS 629 in comune di Travedona Monate.

9/2416-A/**15**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Pellicini.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento d'urgenza all'esame dell'Assemblea, contiene numerose e importanti disposizioni, finalizzate a sostenere lo sviluppo del sistema-Paese, in quanto affronta importanti settori in materia di infrastrutture, lavori pubblici, trasporti circolazione stradale, nonché portuale e marittimo;

il testo, che è stato significativamente migliorato in sede referente, attraverso l'approvazione di alcuni emendamenti i cui effetti positivi e durevoli per il tessuto socioeconomico del Paese non tarderanno a manifestarsi, al Capo II, reca disposizioni in materia di autotrasporto, di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli, come recita l'articolo 5, le cui misure sono volte al rafforzamento della sicurezza e resilienza delle reti locali degli uffici della citata motorizzazione civile;

nell'ambito dei sistemi di sicurezza stradale e dei dispositivi di protezione volti a ridurre il rischio di incidenti e le conseguenze per i conducenti e i passeggeri, siano automobilisti o motociclisti, si segnala che tra i dispositivi di sicurezza più utilizzati a livello globale, le barriere protettive, note come *guardrail*, svolgono una funzione fondamentale nel mantenimento dell'ordine e della sicurezza sulle strade nazionali;

proprio in ambito stradale, in particolare quello motociclistico, i sottoscrittori del presente atto, evidenziano che l'efficacia delle protezioni individuali viene spesso vanificata da infrastrutture obsolete: *guardrail* di vecchia concezione, ostacoli fissi posizionati nella parte esterna della curva stradale, pali di sostegno non protetti, barriere non adatte ai motociclisti e cartellonistica stradale collocata in luoghi pericolosi;

al riguardo, in ragione delle suesposte osservazioni, a parere dei firmatari del presente atto, risultano necessari interventi mirati in materia infrastrutturale, finalizzati a innalzare i livelli di sicurezza dei *guardrail* attualmente esistenti, attraverso la revisione e l'installazione di nuovi dispositivi per la sicurezza dei motociclisti, superando le criticità del cosiddetto decreto « salva motociclisti », approvato la scorsa legislatura, con l'obiettivo di ridurre le conseguenze degli incidenti che coinvolgono i motociclisti;

in tale ambito, a giudizio dei presentatori del presente atto, si ravvisa l'esigenza di coinvolgere gli enti gestori dei tratti stradali e autostradali: ANAS, regioni, comuni, province, attraverso la redazione di un censimento per i tratti di strada di competenza territoriale, che indichi la presenza dei *guardrail* considerati pericolosi e obsoleti, segnalando i punti critici e procedere successivamente, all'adeguamento su scala nazionale dei dispositivi salvamotociclisti (DSM) regolamentati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 1° aprile 2019,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nel corso della legislatura, un intervento normativo anche in via amministrativa, finalizzato a innalzare i livelli di sicurezza dei dispositivi di sicurezza dei motociclisti (DSM), in ragione di quanto esposto in premessa, coinvolgendo anche gli enti gestori citati altresì in premessa.

9/2416-A/**16**. Colombo, Deidda, La Salandra, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea contiene importanti misure volte a garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione dei contratti pubblici, nonché disposizioni in favore del settore portuale e marittimo;

il Capo III del provvedimento prevede, al riguardo, disposizioni urgenti in materia del predetto comparto, introducendo fra l'altro, una serie di disposizioni sull'aggiornamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime, sull'ordinamento portuale e sull'Autorità per la laguna di Venezia;

in ambito portuale e della navigazione marittima, i sottoscrittori del presente atto, evidenziano che gli uffici delle capitanerie di porto e delle motorizzazioni civili competenti lamentano da tempo carenze d'organico, non compensate da procedure e strumenti informatici, con l'effetto di un inutile, quanto dispendioso, carico di lavoro manuale, che potrebbe essere drasticamente ridotto mediante un processo di informatizzazione non più rinviabile;

a tal fine, si ravvisa la necessità d'introdurre un processo regolatorio dell'accesso all'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, prevista dall'articolo 39-*bis* del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sulla base del principio della informatizzazione dell'intero ciclo di vita delle patenti;

ad avviso dei firmatari del presente atto, in ragione delle suesposte osservazioni, risulta opportuno che il Ministero competente adotti un quadro regolatorio volto a informatizzare l'intero procedimento relativo alle fasi per il rilascio delle patenti nautiche, nonché all'anagrafe da parte di soggetti qualificati quali: scuole nautiche, consorzi di scuole nautiche, centri di istruzione per la nautica, imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, medici che effettuano gli accer-

tamenti di idoneità psichica e fisica in sede di rilascio, convalida o revisione della patente nautica, al fine di verificare i dati e monitorare gli eventuali motivi ostativi,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nel corso della legislatura, l'introduzione di misure volte a semplificare l'interazione tra diportisti, imprese, operatori professionali e uffici pubblici, in coerenza con le disposizioni del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, in materia di procedimenti amministrativi relativi alle patenti nautiche, consentendo alla pubblica amministrazione di offrire servizi efficienti in tempi minori, fruibili anche da remoto, nel rispetto dei princìpi di efficienza, trasparenza e tutela dei dati personali.

9/2416-A/**17**. Frijia, Gaetana Russo, Longi, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il testo all'esame dell'Assemblea, modificato nel corso dell'esame in sede referente dalle Commissioni competenti a seguito dell'approvazione di una serie di emendamenti che hanno indubbiamente migliorato l'impianto normativo, prevede una serie di disposizioni in materia di infrastrutture e di lavori pubblici, al fine di ammodernare il sistema-Paese e recuperare il *gap* di competitività accumulato negli anni passati;

il provvedimento contiene inoltre misure in materia di infrastrutture stradali, le cui finalità sono volte a velocizzare le procedure normative per il completamento delle opere già avviate e finanziate e identificare le principali criticità che ne impediscono il completamento;

al riguardo, il sottoscrittore del presente atto, evidenzia che l'ampliamento della quarta corsia dell'Autostrada A1 nel tratto Milano Sud – Lodi rappresenta un'opera strategica per il miglioramento della mobilità e della sicurezza nella rete autostradale nazionale;

per il tratto compreso tra lo svincolo di Melegnano (progressiva chilometro 8+000 circa) e alla fine della tratta B (chilometro 15+000 circa) si rileva che sono già state avviate e in parte concluse attività propedeutiche, tra cui la realizzazione del campo base, della viabilità provvisoria, la bonifica bellica parziale e la risoluzione delle interferenze e il rinforzo strutturale del ponte sul fiume Lambro; si auspica che tali attività possano determinare nel breve periodo un impatto positivo e durevole in termini di efficienza e ammodernamento del tratto interessato;

il sottoscrittore del presente atto evidenzia altresì come siano stati completati anche i progetti esecutivi per alcune opere accessorie e compensative ricadenti nei comuni di Melegnano, Cerro al Lambro e San Zenone al Lambro, tra cui la Strada Provinciale SP 40 – Nuova Rotatoria svincolo Melegnano-Binasco e SP 40 (chilometro 8+000), la cui rotatoria rappresenta un nodo funzionale essenziale per la gestione del traffico locale e per l'interconnessione tra viabilità provinciale e infrastruttura autostradale;

ad avviso dello scrivente, in relazione alle suesposte osservazioni, si ravvisa la necessità di proseguire l'attività di verifica e di accertamento per la realizzazione del tratto autostradale lombardo in precedenza richiamato, in considerazione che l'ammodernamento di tale collegamento, (che prevede l'aggiunta di una quarta corsia, per entrambi i sensi di marcia) determinerà inevitabili benefici non soltanto nella gestione del traffico, (in quanto si riducono i tempi di percorrenza) ma anche economici e produttivi per l'intera regione Lombardia,

impegna il Governo:

a monitorare lo stato di attuazione degli interventi relativi all'ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A1 nel tratto Milano Sud – Lodi e la realizzazione della strada provinciale SP 40 – Nuova Rotatoria

svincolo Melegnano-Binasco, assicurandone la rapida messa in esercizio nel rispetto delle tempistiche previste, garantendo il coordinamento tra enti locali, concessionario autostradale e soggetti attuatori al fine di evitare ritardi e sovrapposizioni nelle fasi esecutive;

a valutare l'opportunità, ove necessario, di adottare provvedimenti normativi volti a prevedere eventuali misure straordinarie al fine di agevolare l'*iter* autorizzativo, la cantierizzazione e il completamento delle opere complementari alla quarta corsia citata in premessa.

9/2416-A/**18**. Raimondo.

La Camera,

premesso che:

il testo all'esame dell'Assemblea, modificato nel corso dell'esame in sede referente dalle Commissioni competenti a seguito dell'approvazione di una serie di emendamenti che hanno indubbiamente migliorato l'impianto normativo, prevede una serie di disposizioni in materia di infrastrutture e di lavori pubblici, al fine di ammodernare il sistema-Paese e recuperare il *gap* di competitività accumulato negli anni passati;

il provvedimento contiene inoltre misure in materia di infrastrutture stradali, le cui finalità sono volte a velocizzare le procedure normative per il completamento delle opere già avviate e finanziate e identificare le principali criticità che ne impediscono il completamento;

al riguardo, il sottoscrittore del presente atto, evidenzia che l'ampliamento della quarta corsia dell'Autostrada A1 nel tratto Milano Sud – Lodi rappresenta un'opera strategica per il miglioramento della mobilità e della sicurezza nella rete autostradale nazionale;

per il tratto compreso tra lo svincolo di Melegnano (progressiva chilometro 8+000 circa) e alla fine della tratta B (chilometro 15+000 circa) si rileva che sono già state avviate e in parte concluse attività propedeutiche, tra cui la realizzazione del campo base, della viabilità provvisoria, la bonifica bellica parziale e la risoluzione delle interferenze e il rinforzo strutturale del ponte sul fiume Lambro; si auspica che tali attività possano determinare nel breve periodo un impatto positivo e durevole in termini di efficienza e ammodernamento del tratto interessato;

il sottoscrittore del presente atto evidenzia altresì come siano stati completati anche i progetti esecutivi per alcune opere accessorie e compensative ricadenti nei comuni di Melegnano, Cerro al Lambro e San Zenone al Lambro, tra cui la Strada Provinciale SP 40 – Nuova Rotatoria svincolo Melegnano-Binasco e SP 40 (chilometro 8+000), la cui rotatoria rappresenta un nodo funzionale essenziale per la gestione del traffico locale e per l'interconnessione tra viabilità provinciale e infrastruttura autostradale;

ad avviso dello scrivente, in relazione alle suesposte osservazioni, si ravvisa la necessità di proseguire l'attività di verifica e di accertamento per la realizzazione del tratto autostradale lombardo in precedenza richiamato, in considerazione che l'ammodernamento di tale collegamento, (che prevede l'aggiunta di una quarta corsia, per entrambi i sensi di marcia) determinerà inevitabili benefici non soltanto nella gestione del traffico, (in quanto si riducono i tempi di percorrenza) ma anche economici e produttivi per l'intera regione Lombardia,

impegna il Governo

a monitorare lo stato di attuazione degli interventi relativi all'ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A1 nel tratto Milano Sud – Lodi e la realizzazione della strada provinciale SP 40 – Nuova Rotatoria svincolo Melegnano-Binasco, assicurandone la rapida messa in esercizio nel rispetto delle tempistiche previste, garantendo il coordinamento tra enti locali, concessionario autostradale e soggetti attuatori al fine di evitare ritardi e sovrapposizioni nelle fasi esecutive.

9/2416-A/**18**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Raimondo.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione all'esame dell'Assemblea prevede una pluralità di misure volte a sostenere il sistema-Paese, con l'obiettivo di innalzare i livelli di competitività nell'ambito del sistema dei trasporti e delle infrastrutture su scala nazionale;

il provvedimento, che è stato significativamente migliorato, nel corso dell'esame in sede referente, grazie ad una serie di proposte emendative approvate dalle Commissioni VIII e IX, affronta con il Capo I una serie d'interventi in materia di infrastrutture e di lavori pubblici, nonché nella gestione dei contratti pubblici e di protezione civile;

al riguardo, nell'ambito delle disposizioni in materia di infrastrutture stradali sostenibili, delle regioni, delle province e delle città metropolitane, l'articolo 1, commi 405-406 della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio per il 2022) autorizza la spesa complessiva di 3,35 miliardi di euro dal 2022 al 2036, per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria ed adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale di competenza di regioni, province e città metropolitane, demandando ad un apposito decreto ministeriale, la definizione dei criteri e delle modalità per l'assegnazione delle risorse;

il sottoscrittore del presente atto, a tal proposito, rileva che numerose regioni, insieme alle province e alle città metropolitane, evidenziano la necessità di variare i programmi straordinari citati, anche relativamente alle risorse già impegnate e non spese al 31 dicembre 2025, nel rispetto delle finalità di garantire adeguati interventi per la manutenzione straordinaria e l'adeguamento funzionale della viabilità;

a giudizio dello scrivente, con riferimento alle risorse non spese al 31 dicembre 2025, occorre che le stesse, a pena della revoca del finanziamento, siano rendicontate integralmente entro il 31 dicembre 2026, al fine di consentire un maggiore impulso alla programmazione delle risorse assegnate e sostenere conseguentemente gli enti locali interessati,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare, nel corso della legislatura, un intervento normativo *ad hoc*, volto a prevedere la rendicontazione integrale indicata in premessa.

9/2416-A/**19**. Testa.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione all'esame dell'Assemblea prevede una pluralità di misure volte a sostenere il sistema-Paese, con l'obiettivo di innalzare i livelli di competitività nell'ambito del sistema dei trasporti e delle infrastrutture su scala nazionale;

il provvedimento, che è stato significativamente migliorato, nel corso dell'esame in sede referente, grazie ad una serie di proposte emendative approvate dalle Commissioni VIII e IX, affronta con il Capo I una serie d'interventi in materia di infrastrutture e di lavori pubblici, nonché nella gestione dei contratti pubblici e di protezione civile;

al riguardo, nell'ambito delle disposizioni in materia di infrastrutture stradali sostenibili, delle regioni, delle province e delle città metropolitane, l'articolo 1, commi 405-406 della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio per il 2022) autorizza la spesa complessiva di 3,35 miliardi di euro dal 2022 al 2036, per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria ed adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale di competenza di regioni, province e città metropolitane, demandando ad un apposito decreto ministeriale, la definizione dei criteri e delle modalità per l'assegnazione delle risorse;

il sottoscrittore del presente atto, a tal proposito, rileva che numerose regioni, insieme alle province e alle città metropolitane, evidenziano la necessità di variare i programmi straordinari citati, anche relativamente alle risorse già impegnate e non spese al 31 dicembre 2025, nel rispetto delle finalità di garantire adeguati interventi per la manutenzione straordinaria e l'adeguamento funzionale della viabilità;

a giudizio dello scrivente, con riferimento alle risorse non spese al 31 dicembre 2025, occorre che le stesse, a pena della revoca del finanziamento, siano rendicontate integralmente entro il 31 dicembre 2026, al fine di consentire un maggiore impulso alla programmazione delle risorse assegnate e sostenere conseguentemente gli enti locali interessati,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare, nel corso della legislatura, un intervento volto a prevedere la rendicontazione integrale indicata in premessa.

9/2416-A/**19**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Testa.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, giunge all'esame dell'Assemblea a seguito di una complessa e attenta attività legislativa da parte delle Commissioni competenti, finalizzate a migliorare l'impianto normativo iniziale, anche grazie all'approvazione di alcune proposte emendative che hanno perfezionato il testo iniziale;

il Capo II in particolare, prevede disposizioni in materia di autotrasporto, motorizzazione civile e circolazione dei veicoli, per garantire la continuità del servizio di autotrasporto, nonché in materia di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli;

nell'ambito dell'autotrasporto, i sottoscrittori del presente atto, rilevano che la cronica carenza di autisti (non soltanto nel nostro Paese) rappresenta una complessità, sulla quale tutti gli operatori del settore sono unanimemente concordi, nel prevedere l'esigenza d'introdurre misure volte alla risoluzione del problema (in Italia si certifica una carenza di oltre 20 mila autisti);

in relazione alle suesposte osservazioni e al fine di individuare una possibile risoluzione di quanto suesposto, si ravvisa la necessità di prevedere che l'esame di abilitazione si possa svolgere anche in una delle altre tre principali lingue comunitarie, ovvero inglese, francese e spagnolo (lingue ufficiali della comunità europea) ai fini dell'ottenimento della qualificazione iniziale necessaria per la conduzione degli autoveicoli adibiti al trasporto di merci o passeggeri;

i sottoscrittori del presente atto evidenziano altresì l'esigenza di semplificare l'accesso agli esami all'idoneità professionale di trasportatore su strada, di cose per conto di terzi e di persone, prevedendo l'ampliamento su base regionale (non più provinciale) e consentendo la possibilità di scelta della sede da parte del candidato, al fine di rimediare, all'inerzia da parte delle amministrazioni pubbliche competenti nel programmare le relative sedute;

ad integrazione delle predette considerazioni, ad avviso degli scriventi, risulta altresì condivisibile affiancare misure di semplificazione delle previste incentivazioni fiscali per gli esercenti di attività di autotrasporto delle merci, mediante l'attribuzione diretta del credito all'atto di presentazione dell'istanza per l'ottenimento del beneficio, in quanto assumerebbe i tratti di un vantaggio fiscale ad effetto immediato, senza dover attendere il decorso degli attuali sessanta giorni;

infine si ritiene, altresì, necessario prevedere l'estensione del meccanismo legislativo di adeguamento automatico in fattura del corrispettivo dovuto al vettore (impresa dell'autotrasporto) all'ipotesi, assai ricorrente, di variazione dei prezzi praticati nei confronti degli autotrasportatori, ai fini dell'effettuazione dei noli marittimi,

misura questa che per gli scriventi appare indifferibile, al fine di sostenere il comparto interessato,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere nel corso della legislatura, l'introduzione di misure normative, in favore del settore dell'autotrasporto, sulla base di quanto esposto in premessa.

9/2416-A/**20**. Gaetana Russo, Raimondo, Frijia, Longi, Amich, Ruspandini, Deidda, Baldelli, Benvenuti Gostoli, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, giunge all'esame dell'Assemblea a seguito di una complessa e attenta attività legislativa da parte delle Commissioni competenti, finalizzate a migliorare l'impianto normativo iniziale, anche grazie all'approvazione di alcune proposte emendative che hanno perfezionato il testo iniziale;

il Capo II in particolare, prevede disposizioni in materia di autotrasporto, motorizzazione civile e circolazione dei veicoli, per garantire la continuità del servizio di autotrasporto, nonché in materia di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli;

nell'ambito dell'autotrasporto, i sottoscrittori del presente atto, rilevano che la cronica carenza di autisti (non soltanto nel nostro Paese) rappresenta una complessità, sulla quale tutti gli operatori del settore sono unanimemente concordi, nel prevedere l'esigenza d'introdurre misure volte alla risoluzione del problema (in Italia si certifica una carenza di oltre 20 mila autisti);

i sottoscrittori del presente atto evidenziano altresì l'esigenza di semplificare l'accesso agli esami all'idoneità professionale di trasportatore su strada, di cose per conto di terzi e di persone, prevedendo l'ampliamento su base regionale (non più provinciale) e consentendo la possibilità di scelta della sede da parte del candidato, al fine di rimediare, all'inerzia da parte delle amministrazioni pubbliche competenti nel programmare le relative sedute;

ad integrazione delle predette considerazioni, ad avviso degli scriventi, risulta altresì condivisibile affiancare misure di semplificazione delle previste incentivazioni fiscali per gli esercenti di attività di autotrasporto delle merci, mediante l'attribuzione diretta del credito all'atto di presentazione dell'istanza per l'ottenimento del beneficio, in quanto assumerebbe i tratti di un vantaggio fiscale ad effetto immediato, senza dover attendere il decorso degli attuali sessanta giorni;

infine si ritiene, altresì, necessario prevedere l'estensione del meccanismo legislativo di adeguamento automatico in fattura del corrispettivo dovuto al vettore (impresa dell'autotrasporto) all'ipotesi, assai ricorrente, di variazione dei prezzi praticati nei confronti degli autotrasportatori, ai fini dell'effettuazione dei noli marittimi, misura questa che per gli scriventi appare indifferibile, al fine di sostenere il comparto interessato,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di prevedere nel corso della legislatura, l'introduzione di misure normative, in favore del settore dell'autotrasporto, sulla base di quanto esposto in premessa.

9/2416-A/**20**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Gaetana Russo, Raimondo, Frijia, Longi, Amich, Ruspandini, Deidda, Baldelli, Benvenuti Gostoli, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

la strada statale 258 Marecchia (SS 258) è una strada statale italiana che sfrutta il corridoio naturale della Val Marecchia

per collegare Sansepolcro (provincia di Arezzo) con Rimini;

nel 2021 è stato firmato dalla provincia di Rimini e dai comuni interessati un Protocollo d'intesa per la mobilità e la viabilità della Valmarecchia finalizzato a ridurre significativamente i tempi di percorrenza, aumentare la sicurezza stradale e abbattere l'inquinamento nei centri abitati, nel quadro di un intervento di miglioramento e razionalizzazione del sistema mobilità e viabilità della Valmarecchia;

a fronte degli interventi dettagliati previsti dal citato Protocollo tra la provincia di Rimini e i comuni interessati, membri del Governo e della maggioranza che lo sostiene hanno invece proposto più volte la realizzazione di una « nuova Marecchiese », una nuova strada che, sia per le condizioni morfologiche territoriali della stessa Valmarecchia, sia per le risorse esorbitanti ipotizzabili, appare di impossibile realizzazione;

in diverse occasioni esponenti di Governo hanno rimarcato l'inserimento dell'opera nel contratto di programma MIT ANAS 2021-2025 in modo tale che l'intervento sia sostenuto da risorse certe e da una progettazione coerente con gli *standard* previsti;

lo scorso 30 maggio è stato promosso un incontro pubblico organizzato dal Comitato Valmarecchia Futura in cui era testualmente comunicato « ANAS presenterà l'*iter* progettuale e messa in sicurezza SS 258 Marecchiese » con il capo della Direzione Tecnica ANAS Ingegnere Luca Bernardini e l'attuale capogruppo parlamentare di Fratelli d'Italia Galeazzo Bignami;

a quanto consta al presentatore, tale incontro è stato pubblicizzato tramite manifesti e locandine pubbliche con tanto di logo della stessa ANAS e avrebbe visto ANAS, un soggetto istituzionale del Paese, presentare un supposto « *iter* progettuale » alla presenza di partiti politici e comitati;

da quanto denunciato dagli stessi comuni interessati, ANAS oltre a presentare progettualità in una sede politica e non istituzionale, con forze politiche e comitati, non avrebbe viceversa mai presentato « *iter* progettuali » o progetti ai comuni interessati, alla provincia di Rimini e alla regione Emilia-Romagna, né li avrebbe convocati per avviarli;

l'opera è inserita nell'accordo di programma MIT-ANAS 2021-2025, tuttavia non compare nemmeno un euro per tale opera, neanche per finanziare la progettazione e « l'*iter* progettuale »;

nel provvedimento in esame non è previsto alcuno stanziamento che tratta, appunto, di opere, infrastrutture, investimenti progettazioni;

i comuni del territorio hanno già richiesto ad ANAS incontri per avviare la collaborazione sulla progettazione per gli interventi necessari, tenuto conto delle caratteristiche morfologiche dell'area e della presenza di rischio idraulico e idrogeologico;

occorre attivare al più presto incontri ufficiali con tutti i soggetti istituzionali competenti, con la provincia di Rimini, per arrivare ad un progetto di fattibilità concreto per migliorare la SS 258;

in sede di esame del provvedimento da parte delle commissioni di merito, è stato approvato un emendamento dei relatori (ora articolo 1-*ter* del testo) recante disposizioni per il finanziamento di opere indifferibili e urgenti;

l'emendamento prevede che: « Al fine di addivenire alla celere realizzazione di interventi infrastrutturali indifferibili, ANAS S.p.A. è autorizzata a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025, la progettazione dei seguenti interventi: SS 700 Caserta, il raddoppio della Galleria della Guinza, la variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana, interventi di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale della SS 78 Amandola-Mozzano e della SS 7-*ter*, tratto Manduria-Grottaglie »;

è del tutto evidente che non vi è alcun atto del Governo che preveda un qualche finanziamento anche solo per la progettazione degli interventi necessari sulla SS 258 Marecchiese, come già indicati nel Protocollo del 2021 tra provincia di Rimini e comuni, né per qualsivoglia « *iter* progettuale »;

anche negli emendamenti della maggioranza di Governo al cosiddetto decreto-legge Infrastrutture, a differenza delle opere sopracitate per le quali sono state individuate risorse almeno per la progettazione, per la SS 258 non è stato previsto e proposto alcun atto per finanziare anche solo la progettazione,

impegna il Governo:

ad attivare le procedure necessarie, nell'ambito delle proprie competenze, per assicurare il pieno coinvolgimento degli enti territoriali interessati, al fine di avviare rapidamente una collaborazione per la progettazione e realizzazione di interventi mirati di riqualificazione e messa in sicurezza della SS 258;

a individuare e destinare una prima quota di risorse, formalizzandola in appositi atti formali e programmatori, per finanziare la progettazione di interventi specifici e migliorativi della SS 258;

ad autorizzare ANAS S.p.A. a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025, la progettazione di interventi infrastrutturali indifferibili sulla SS 258, analogamente a quanto fatto per altre infrastrutture oggetto dell'emendamento dei relatori citato in premessa.

9/2416-A/**21**. Gnassi, Simiani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene al Capo I « Disposizioni urgenti in materia di Infrastrutture e di lavori pubblici »;

il cosiddetto Lotto 0 di Livorno rappresenta un tratto strategico di collegamento tra la Variante Aurelia e la SS 1 Tirrenica, nel tratto tra Livorno e Chioma, con uno sviluppo complessivo previsto di circa 6,2 chilometri, di cui oltre 4 chilometri in galleria sotto le colline del Romito;

tale infrastruttura è da decenni oggetto di discussione in sede locale e nazionale, ma non ha mai superato la fase progettuale, nonostante numerosi studi e impegni di massima;

la zona costiera tra Quercianella, il Romito e Castiglioncello è attualmente attraversata da un intenso traffico veicolare e pesante, con elevati rischi per la sicurezza stradale, come dimostrano gli incidenti occorsi anche in tempi recenti, tra cui quello che ha coinvolto una cisterna con sversamento di carburanti;

la realizzazione del Lotto 0 consentirebbe quindi di alleggerire il traffico dalla litoranea, restituendo l'area a una più sicura fruizione turistica e residenziale, con notevoli benefici ambientali, paesaggistici ed economici;

il progetto è parte integrante di una visione più ampia di mobilità sostenibile e intermodale nel territorio toscano, che coinvolge il porto di Livorno, l'interporto Vespucci e l'intera area costiera da Livorno a Grosseto;

con il comma 537, articolo 1, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 le risorse destinate alla società ANAS Spa per il finanziamento del contratto di programma 2021-2025 di cui all'articolo 1, comma 397, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono incrementate di complessivi 2.022 milioni di euro, di cui 428 milioni di euro per l'anno 2027, 300 milioni di euro per l'anno 2028, 10 milioni di euro per l'anno 2029, 171 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2030 al 2033, 170 milioni di euro per l'anno 2034, 270 milioni di euro per l'anno 2035 e 160 milioni di euro per l'anno 2036;

sarebbe quindi opportuno utilizzare una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537 della legge 30 dicembre 2024,

n. 207, per la progettazione e la realizzazione del lotto 0 di Livorno,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative atte a garantire che una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537 della legge 30 dicembre 2024, n. 207, venga utilizzata per la progettazione e la realizzazione del lotto 0 di Livorno.

9/2416-A/**22**. Simiani.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e investimenti pubblici strategici, con particolare riferimento al rafforzamento della mobilità, della logistica e dei sistemi di collegamento nazionale e internazionale;

per sostenere la competitività dei territori e promuovere lo sviluppo economico locale è strategico garantire una rete infrastrutturale moderna, intermodale e integrata, che migliori l'accessibilità, favorisca l'interconnessione tra porto, ferrovia e viabilità stradale e supporti la mobilità sostenibile delle merci e delle persone;

è il caso della città di Ravenna, snodo logistico e industriale di rilevanza europea e che richiede interventi importanti sui collegamenti via terra, sia ferroviari sia autostradali;

essenziale su questo il ruolo di RFI e ANAS, chiamate a contribuire alla realizzazione concreta di progetti strategici con risorse già stanziate, necessari per mettere il porto al centro di un sistema di connessioni all'altezza della sua importanza;

è, in particolare, indispensabile il potenziamento della linea ferroviaria Ravenna-Castel Bolognese, per aumentare la capacità complessiva di treni da e per il porto, e che sia completata, tramite lo stanziamento di ulteriori risorse da parte di ANAS per completare la riqualificazione di tutta la grande viabilità della città, tenendo inoltre presenti gli indispensabili interventi per la Statale 16 e per la realizzazione del *bypass* sul canale Candiano,

impegna il Governo

a intervenire nel primo provvedimento utile, per quanto di sua competenza, per rendere disponibili le risorse necessarie per gli interventi sopra ricordati, che sono indispensabili per rendere effettivamente competitivo a livello nazionale ed europeo lo snodo logistico di Ravenna.

9/2416-A/**23**. Bakkali.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni urgenti, tra le altre, nel settore portuale e marittimo;

purtroppo nel testo approvato dal Consiglio dei ministri il sostegno alla portualità è andato scemando e svuotato di contenuto in relazione a iniziative utili per dare risposta al miglioramento delle condizioni e della sicurezza del lavoro portuale con particolare riferimento al riconoscimento del lavoro portuale operativo come usurante, al rifinanziamento del Fondo vittime dell'amianto *ex* legge n. 208 del 2015 e al Fondo per incentivare il ricambio generazionale e lavorativo nei porti;

in relazione alla questione dell'amianto, dal 2023 si è scelto di non rinnovare il Fondo istituito dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 e di istituirne uno nuovo con il decreto-legge n. 34 del 2023;

tuttavia il nuovo Fondo interviene in favore solo dei lavoratori di società partecipate pubbliche che hanno contratto patologie asbesto correlate durante l'attività lavorativa prestata presso i cantieri navali, restringendo i soggetti fruitori della disposizione e tenendo fuori ad esempio le compagnie portuali;

inoltre è notizia recente che l'Unione europea ha aperto un caso Eu-pilot

sul citato nuovo Fondo *ex* decreto-legge n. 34 del 2023 per presunti aiuti di Stato;

data la rilevanza, anche sociale, del tema, il Ministero del lavoro ha più volte espresso l'intenzione di monitorare la questione e valutare ogni più opportuno intervento a tutela dei soggetti colpiti dalle conseguenze dell'esposizione all'amianto in ambito lavorativo nel settore portuale;

sono rimasti senza risposta anche le proposte che chiedevano l'istituzione di un fondo per il ricambio generazionale nel lavoro portuale (cosiddetto fondo per il prepensionamento) anche se tutti i gruppi dell'arco parlamentare avevano presentato emendamenti al riguardo,

impegna il Governo:

ad adottare le necessarie iniziative per estendere la portata soggettiva del Fondo amianto alle compagnie portuali e alle Autorità di sistema portuale anche rifinanziando il Fondo istituito dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 per superare l'Eupilot dell'Unione europea;

ad adottare le necessarie iniziative per consentire la celere attuazione delle finalità perseguite dal legislatore con le disposizioni vigenti in materia di prepensionamento dei lavoratori in ambito portuale.

9/2416-A/**24**. Ghio, Pastorino, Bakkali, Iaria, De Maria, Fornaro, Scotto.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce dal 1° ottobre 2025 al 1° ottobre 2026 il termine che prevede per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione *diesel* di categoria Euro 5, prevedendo, al contempo, che la limitazione vada applicata in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 100 mila, anziché 30 mila, abitanti. Inoltre, il testo prevede che, decorso il termine del 1° ottobre 2026, le regioni possono prescindere dall'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione *diesel* di categoria Euro 5 nei piani di qualità dell'aria mediante l'adozione, nei predetti piani, di misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento euro-unitario;

secondo i dati ISPRA, nel 2023, in Italia i trasporti sono responsabili del 28,3 per cento delle emissioni totali di gas serra;

è considerata e condivisa la necessità di assicurare la piena esecuzione delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019;

le procedure su richiamate interessano il territorio nazionale nel suo complesso e la Repubblica italiana nelle sue diverse componenti istituzionali, riguardando vaste porzioni di territorio appartenenti a dieci diverse regioni, per i superamenti dei valori limite di qualità dell'aria fissati dalla direttiva 2008/50/CE;

si ritiene che non si possa ricondurre alle sole regioni del bacino padano il compito di intervenire per la risoluzione di un problema che, viceversa, deve essere affrontato in ottica globale e su tutto il territorio nazionale, con una pluralità di strumenti, da porre in capo ai diversi livelli di Governo, ovvero prioritariamente allo Stato e solo in secondo luogo a tutte le regioni coinvolte nelle procedure di infrazione;

in ragione della rilevanza delle misure attivabili dal livello nazionale, prevedere, come fa l'emendamento approvato, l'aggiornamento dei soli piani per la qualità dell'aria di competenza delle regioni del Bacino Padano prevedendo che possano prescindere dall'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle au-

tovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione *diesel* di categoria Euro 5 nei piani di qualità dell'aria mediante l'adozione, nei predetti piani, di misure compensative idonee, non garantisce in alcun modo l'assenza di eventuali superamenti nelle regioni medesime, né tantomeno in altre regioni non appartenenti al Bacino medesimo;

sussiste la straordinaria necessità ed urgenza che siano aggiornati tutti gli strumenti di programmazione e pianificazione con effetto sulla qualità dell'aria vigenti in Italia a tutti i diversi livelli istituzionalmente competenti, con riguardo a tutte le aree del territorio nazionale interessate dai superamenti;

occorrono politiche innovative per la qualità dell'aria e un finanziamento adeguato del trasporto pubblico locale, soprattutto nelle aree interne dove, ad oggi, si usa ancora il mezzo privato perché non ci sono vere alternative, e nelle aree urbane;

occorre aumentare gli incentivi per il rinnovo delle auto e lanciare una campagna informativa per farli conoscere e sostenere il trasporto ferroviario regionale,

impegna il Governo:

a prevedere risorse adeguate al fine di consentire un forte incremento dell'uso del trasporto pubblico a discapito di quello privato e il potenziamento del trasporto pubblico ferroviario regionale mediante riqualificazione delle reti e dei nodi e una gestione integrata con la rete nazionale, sia in termini di infrastruttura fisica, sia in termini di servizi erogati;

a prevedere ulteriori forme di sostegno per l'acquisto di abbonamenti alle reti del trasporto pubblico locale per le fasce economicamente e socialmente più fragili;

ad adottare iniziative di competenza volte a garantire che il rinnovo del parco veicoli delle *Utilities* pubbliche, nonché delle amministrazioni centrali e territoriali avvenga mediante l'acquisto, a fare data dal 1° ottobre 2026, esclusivamente di veicoli elettrici;

a prevedere ulteriori incentivi per l'acquisto delle auto elettriche per sostenere, in particolare, il rinnovo del parco auto per le fasce di reddito più basse e vulnerabili, accompagnati da una compagna informativa capillare.

9/2416-A/**25**. Fornaro, Guerra, Quartini.

La Camera,

premesso che:

durante l'esame del provvedimento è stato approvato un emendamento che rinvia dal 1° ottobre 2025 al 1° ottobre 2026 il termine per l'introduzione, nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5, e innalza da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia dei comuni interessati;

dopo tale termine, i piani per la qualità dell'aria potranno evitare tali limitazioni, purché contengano misure compensative adeguate a rispettare i vincoli dell'Unione europea;

i trasporti in Italia sono responsabili del 28,3 per cento delle emissioni di gas serra (dati ISPRA 2023);

la Corte di giustizia dell'Unione europea ha condannato l'Italia per il mancato rispetto dei limiti di qualità dell'aria in varie aree del Paese;

non si può lasciare alle sole regioni del Bacino Padano il compito di ridurre l'inquinamento, essendo un problema nazionale che richiede interventi dello Stato e di tutte le regioni coinvolte;

limitarsi ad aggiornare i piani del Bacino Padano, come previsto, non assicura il rispetto dei limiti né in queste regioni né nelle altre;

è urgente aggiornare tutti gli strumenti di pianificazione sulla qualità dell'aria a livello nazionale e locale, adottando anche politiche innovative che sfruttino le possibilità offerte dalle nuove tecnologie in materia di analisi della mobilità urbana,

impegna il Governo

ad adottare iniziative di competenza volte a promuovere l'utilizzo di dispositivi elettro-

nici cosiddetti « *Green box* » mediante i quali poter calcolare con precisione le emissioni reali di ogni singolo veicolo basandosi su stile di guida, chilometraggio e velocità.

9/2416-A/**26**. Evi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento all'esame dell'Assemblea (A.C. 2416-A) reca disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra Sicilia e Calabria. L'articolo 12 prevede disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo. In particolare, l'articolo 12 interviene al fine di rendere facoltativa la scelta dell'amministrazione competente di fissare i livelli massimi delle tariffe praticabili delle compagnie aeree nei confronti di determinate categorie di persone;

è necessario considerare che per le regioni insulari e decentrate si pone con evidenza il problema di assicurare ai cittadini ivi residenti l'esercizio di tutti i diritti riconosciuti a livello europeo e nazionale in condizioni di eguaglianza rispetto agli altri cittadini europei. Tra questi diritti è ricompreso il diritto alla mobilità che risulta affievolito per certe zone insulari o decentrate come la Sicilia e la Sardegna o ad esempio la Calabria. Pertanto, risulta fondamentale che il nostro Paese garantisca il diritto alla mobilità ai cittadini attraverso servizi di trasporto aereo, marittimo e ferroviario che garantiscano continuità, efficienza, economicità, flessibilità e regolarità nei collegamenti. In particolare con riferimento alle isole e alle zone più decentrate, lo Stato italiano ha il compito di garantire la continuità territoriale, ossia collegamenti efficaci tra questi territori e qualunque altra parte della penisola, a condizioni eque;

è da rilevare soprattutto che esiste un divario economico per i cittadini e le imprese delle aree periferiche rispetto ad altre aree del Paese che determina criticità che potrebbero essere superate anche grazie ad interventi di imprese private con investimenti in attività economiche nei territori svantaggiati che potrebbero essere favorite tramite la concessione di tariffe agevolate per il trasporto o altre misure agevolative per le imprese a fronte di investimenti sui territori decentrati;

pertanto, risulta opportuno un intervento diretto, come sopra evidenziato, con tariffe agevolate per i trasporti verso le zone decentrate e insulari per le imprese che investono in quei territori in modo da superare i divari esistenti e rimuovere gli svantaggi per i cittadini che risiedono e svolgono un'attività lavorativa nelle regioni insulari o periferiche in quanto presupposto fondamentale per il percorso di sviluppo economico-sociale di quei territori,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di intervenire con misure dirette a garantire la mobilità nel collegamento aereo e nel trasporto ferroviario per le zone periferiche e insulari del nostro Paese tramite tariffe agevolate per le imprese che investono in attività economiche in quei territori.

9/2416-A/**27**. Soumahoro.

La Camera,

premesso che:

nel provvedimento in esame sono previste misure urgenti per infrastrutture strategiche, anche necessarie per interventi eccezionali e di emergenza;

l'articolo 10 prevede, tra l'altro, nello specifico, disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto *intercity*;

i sindaci di 31 comuni tra Umbria e Toscana hanno denunciato gravi e perduranti criticità lungo l'asse ferroviario Firenze-Roma, con spostamenti sistematici di treni regionali e Intercity sulla « linea lenta », che causano da mesi ritardi, soppressioni e disagi quotidiani a lavoratori, studenti e pazienti;

i pendolari lamentano nello specifico che, dal gennaio 2025, lavori infrastrutturali e deviazioni sulla linea convenzionale tra Orte e Roma (Orte-Settebagni) stanno causando gravi disagi: aumenti dei tempi di percorrenza fino a oltre 60 minuti al giorno, coincidenze perse (oltre 40 pendolari abbandonati in stazione), ritardi e cancellazioni;

il comune di Orte, insieme ai sindaci e comitati pendolari della Tuscia, ha formalmente chiesto – in linea con 31 comuni di Umbria e Toscana – l'istituzione di un tavolo interregionale permanente (Umbria, Toscana, Lazio), coinvolgendo MIT, RFI, Trenitalia, regioni e comitati, al fine di affrontare urgenti criticità nei collegamenti ferroviari Orte-Roma;

esiste infatti il timore concreto che queste deviazioni, inizialmente temporanee, diventino strutturali, con conseguente traslazione definitiva dei treni regionali veloci e interregionali dalla linea direttissima ad alta velocità alla linea lenta, con impatti negativi su frequenza, capienza e qualità del servizio;

la regione Umbria e la Toscana, insieme al nord del Lazio e delle Marche, hanno espresso la loro opposizione al passaggio dei treni regionali sulla linea lenta Firenze-Roma, paventando gravi disagi per i pendolari a causa dell'eliminazione della deroga ai convogli a 160 chilometri orari, prevista dal 1° gennaio 2026 o anticipata a dicembre 2025 (come disposto dalla delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 178 del 2024 e nel Prospetto informativo della Rete 2026);

i sindaci coinvolti hanno inoltre formalizzato un documento inviato al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, a RFI, Trenitalia e alle Commissioni trasporti di Camera e Senato, annunciando una mobilitazione di protesta a Roma il 1° luglio per chiedere il ripristino di collegamenti veloci e affidabili;

tale trasferimento provocherebbe infatti ulteriori criticità e allungamenti dei tempi di percorrenza tra 25 e 40 minuti, penalizzando pendolari, studenti, lavoratori e turisti e vanificando investimenti pubblici, tra cui i 175 milioni spesi dalla regione Umbria per 12 elettrotreni ERTMS da 200 chilometri orari, e risorse similari stanziate anche dalla regione Toscana;

alcune soppressioni risultano inoltre incomprensibili: il treno IC598 delle 18.50 dalla stazione Termini verso Firenze per caratteristiche tecniche (raggiunge infatti i 200 chilometri orari) può transitare nella tratta « direttissima », e non si comprende quindi perché debba essere sacrificato per stabilizzare la linea, ovvero per lasciare spazio ai treni AV,

impegna il Governo:

a promuovere, nelle sedi opportune, le iniziative di competenza volte alla revisione o alla sospensione dell'applicazione immediata della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 178 del 2024, che impone il trasferimento dei treni regionali sulla linea lenta;

a convocare un tavolo interregionale permanente, come richiesto degli enti coinvolti, per monitorare la situazione e rendere trasparente il cronoprogramma degli interventi (acquisto nuovi treni, verifica infrastrutture, reperibilità finanziamenti);

a disporre misure di compensazione, anche tramite indennizzi o riduzioni tariffarie, per alleviare le conseguenze sul piano economico e sociale per i pendolari umbri e toscani coinvolti.

9/2416-A/**28**. Fossi, Simiani, Ascani, Gianassi, Bonafè, Furfaro, Di Sanzo, Boldrini.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1-*ter* del provvedimento in esame reca disposizioni per il finanziamento di opere indifferibili e urgenti. In particolare, si prevede che al fine di addivenire alla celere realizzazione di interventi infrastrutturali indifferibili, la società ANAS S.p.A. è autorizzata a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito

dello sviluppo di studi e progettazioni relativi al contratto di programma 2021-2025, la progettazione di una serie di interventi;

la collocazione dello spartitraffico centrale lungo la SS 407 Basentana nel tratto compreso tra Pisticci e Bernalda sta determinando una serie di disagi non solo agli utenti dell'arteria ma anche al tessuto economico del territorio;

le istituzioni locali e, in particolare, il comune di Pisticci, hanno sollecitato ANAS ad intervenire per modernizzare la rete di accesso alla Basentana con sottopassi e svincolo presso Marconia;

ad oggi, nonostante una serie di rassicurazioni, non vi è alcuna certezza su opere e investimenti che sono invece prioritarie per il territorio;

sempre in provincia di Matera un'altra grandissima questione relativa alla sicurezza stradale riguarda il non più rinviabile ammodernamento della SS 7 Matera-Ferrandina-Basentana che con i lavori sul ponte regolati da semaforo e gli altri cantieri in essere ha visto accentuarsi il disagio nella percorrenza;

da tempo viene chiesto da enti locali e operatori economici il raddoppio della fondamentale arteria di collegamento considerati i disagi che interessano il traffico pendolare con tempi di percorrenza notevolmente aumentati;

la pericolosità della SS 7, purtroppo, è nota anche a causa di una rilevante casistica di incidenti che sistematicamente si verificano;

la provincia di Matera ha chiesto formalmente all'ANAS di prevedere il raddoppio della SS 7 in considerazione della enorme mole di traffico,

impegna il Governo

ad attivare, entro trenta giorni dalla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* della legge di conversione del decreto-legge in esame, un tavolo istituzionale di confronto con ANAS e con la regione Basilicata e la provincia di Matera volto a prevedere gli interventi necessari e le corrispondenti risorse al fine di rispondere alle oggettive richieste formulate dagli enti locali, sia per il nodo Pisticci lungo la Basentana, sia per il raddoppio della SS 7 Matera-Ferrandina in relazione alle enormi criticità riportate in premessa.

9/2416-A/**29**. Amendola, Sarracino.

La Camera

impegna il Governo

ad attivare, entro trenta giorni dalla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* della legge di conversione del decreto-legge in esame, un tavolo istituzionale di confronto con ANAS e con la regione Basilicata e la provincia di Matera volto a prevedere gli interventi necessari e le corrispondenti risorse al fine di rispondere alle oggettive richieste formulate dagli enti locali, sia per il nodo Pisticci lungo la Basentana, sia per il raddoppio della SS 7 Matera-Ferrandina in relazione alle enormi criticità riportate in premessa.

9/2416-A/**29**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Amendola, Sarracino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure infrastrutturali di competenza del Ministero delle infrastrutture e trasporti;

l'articolo 1-*ter*, in particolare, prevede lo stanziamento di risorse finalizzate a garantire un'adeguata tutela della risorsa idrica e dell'ambiente della sponda orientale del Lago di Garda;

dai dati degli Osservatori distrettuali permanenti, emerge una situazione preoccupante riguardo i livelli di siccità: severità idrica media tendente ad alta per il distretto dell'Appennino Meridionale, media per la Sardegna, e alta per la Sicilia;

al momento è già stato dichiarato lo stato di emergenza per grave deficit idrico

in atto nella Regione Siciliana, in Basilicata e in Calabria e anche le altre regioni del Sud, quali la Puglia, la Campania e la Sardegna stanno affrontando la medesima problematica;

l'ultimo documento di finanza pubblica 2025, in relazione al Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (PNIISSI), riporta che a fronte di 418 interventi previsti dal Piano, per un fabbisogno complessivo di 12 miliardi di euro, le proposte ricevute dalle regioni sono 562 con un fabbisogno richiesto di oltre 13,5 miliardi. Le risorse effettivamente disponibili, però, ammontano a soli 4,075 miliardi, meno di un terzo del necessario;

nella seduta della Cabina di regia per la crisi idrica del 19 marzo 2024, il Commissario straordinario nazionale per l'adozione di interventi urgenti connessi al contrasto della scarsità idrica ha illustrato le azioni ritenute prioritarie, sia per promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, sia per far fronte allo stato di crisi;

per fronteggiare la crisi è emersa la « Prima proposta d'azione alla Cabina di regia (PPAC) », elaborata con il supporto delle Autorità di bacino distrettuali, consistente in un elenco di opere prioritarie, nell'ambito della più ampia programmazione che ha come cardine il PNIISSI;

il Commissario ha quindi individuato 127 interventi, da euro 3,672 milioni, definiti prioritari, di cui 55 sono geograficamente collocati nel Sud e nelle Isole per un importo di quasi 1.7 miliardi di euro;

le regioni meridionali e le Isole continuano a pagare il prezzo più alto della fragilità infrastrutturale e della mancanza di investimenti strutturali;

è evidente che la gestione delle risorse idriche non può più basarsi sulle sole misure emergenziali, ma richiede una strategia nazionale coerente, fondata su interventi strutturali, rapidi e adeguatamente finanziati, in grado di affrontare gli effetti del cambiamento climatico;

nonostante gli stati di emergenza in atto, risultano infatti scarse o assenti le azioni correttive da parte del Governo che non ha affrontato efficacemente l'emergenza idrica e non risultano programmi concreti di realizzazione di infrastrutture idriche;

il provvedimento in esame reca, all'articolo 1, ulteriori misure per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, che al momento prevede uno stanziamento di 13,5 miliardi di euro, costo probabilmente destinato ad aumentare,

impegna il Governo

ad adottare, per quanto di competenza, iniziative urgenti al fine di individuare le risorse necessarie per la realizzazione degli interventi di cui in premessa, collocati nel Sud e nelle Isole e definiti prioritari nella Prima proposta d'azione alla Cabina di regia (PPAC).

9/2416-A/**30**. Sarracino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede una serie di misure urgenti per la gestione delle infrastrutture strategiche e, tra le altre, interviene sulla disciplina delle concessioni autostradali;

in particolare, l'articolo 11 del decreto-legge, al comma 1, lettere *d)* ed *e)*, interviene sul sistema tariffario chiarendo il ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella determinazione dei pedaggi;

il raccordo autostradale noto come Corda Molle, sito in provincia di Brescia, costituisce bretella essenziale per i cittadini ed il territorio in termini di smistamento del traffico, soprattutto pesante;

recentemente è stata installata dalla concessionaria Autovia Padana la segnaletica prodromica all'avvio del sistema di pedaggiamento, nonostante le recenti dichiarazioni da parte del MIT sull'assenza della necessaria approvazione ministeriale

per procedere al pedaggiamento della tratta in questione;

gli enti locali, in più occasioni, hanno manifestato la necessità di mantenere la gratuità del tratto noto come Corda Molle sia per ragioni sociali che ambientali,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa di competenza volta a mantenere la gratuità del raccordo autostradale noto come Corda Molle, in provincia di Brescia, o, laddove si proceda all'introduzione del pedaggio sulla tratta indicata, ad assicurarsi che ciò avvenga nel rispetto delle previsioni nazionali (comprese quelle del provvedimento in esame) ed europee sugli aiuti di Stato e sui servizi di interesse economico generale così come interpretati dalla Commissione europea, al fine di garantire che l'eventuale tariffa autostradale sia proporzionata e non comporti alcuna sovracompensazione per il concessionario.

9/2416-A/**31**. Almici.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede una serie di misure urgenti per la gestione delle infrastrutture strategiche e, tra le altre, interviene sulla disciplina delle concessioni autostradali;

in particolare, l'articolo 11 del decreto-legge, al comma 1, lettere *d)* ed *e)*, interviene sul sistema tariffario chiarendo il ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella determinazione dei pedaggi;

il raccordo autostradale noto come Corda Molle, sito in provincia di Brescia, costituisce bretella essenziale per i cittadini ed il territorio in termini di smistamento del traffico, soprattutto pesante;

recentemente è stata installata dalla concessionaria Autovia Padana la segnaletica prodromica all'avvio del sistema di pedaggiamento, nonostante le recenti dichiarazioni da parte del MIT sull'assenza della necessaria approvazione ministeriale per procedere al pedaggiamento della tratta in questione;

gli enti locali, in più occasioni, hanno manifestato la necessità di mantenere la gratuità del tratto noto come Corda Molle sia per ragioni sociali che ambientali,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa di competenza volta ad evitare ulteriori pedaggi sul raccordo autostradale noto come Corda Molle, in provincia di Brescia.

9/2416-A/**31**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Almici.

La Camera,

premesso che:

anche alla luce delle diverse modifiche introdotte in sede referente, il tema dei trasporti marittimi e delle connesse attività portuali riveste una importanza centrale nel sistema delle infrastrutture strategiche e nella stessa responsabilità che l'Italia ricopre nel quadro della legalità internazionale e nei rapporti con gli altri Paesi *partner* commerciali e politici;

anche da questo punto di vista, tenuto conto della drammatica evoluzione dei conflitti in corso in aree di primario interesse per il nostro Paese come l'Ucraina e la Palestina, il tema dei traffici portuali di materiale direttamente o indirettamente utilizzato in tali teatri di guerra assume una rilevanza specifica che incrocia le sensibilità di larga parte della società civile e delle organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori;

nelle settimane scorse, in alcuni porti italiani ci sono state iniziative di mobilitazione e vera e propria disobbedienza civile dei portuali, in alcuni casi in raccordo con i loro colleghi di altri porti del Mediterraneo, per contestare il passaggio di carichi di armi dirette verso zone di guerra;

tra gli episodi in questione si ricordano quello di Genova, nei confronti della nave porta *container* della flotta Zim per il rifornimento dell'esercito di Israele o la mobilitazione organizzata nel porto di Livorno a seguito dell'approdo della nave « Overseas sun coast », utilizzata per il trasporto di propellente per rifornire i caccia israeliani, in una quantità tale da consentire circa 12 mila sorvoli, quelli con cui si sta perpetrando la distruzione totale della striscia di Gaza;

in ogni caso, la movimentazione ordinaria di materiale bellico nei nostri porti per conto di Paesi non belligeranti o aderenti alle organizzazioni internazionali cui partecipa anche l'Italia deve sempre svolgersi in piena trasparenza e nel rispetto della disciplina in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, assicurando l'integrità dei lavoratori portuali impegnati contro i rischi da contaminazione o da altri rischi per la loro salute;

a quanto risulta ai firmatari già nell'ottobre 2021, il comune di Livorno, con propria delibera, conformemente alla lettera e allo spirito dell'articolo 11 della nostra Costituzione, riconosceva il diritto dei cittadini e delle cittadine all'obiezione di coscienza e che, di conseguenza, è legittimo un comportamento coerente con quanto affermato dal principio costituzionale, compresa la possibilità di rifiutare ogni forma di collaborazione e coinvolgimento nelle operazioni di movimentazione di strumenti funzionali o volti ad alimentare guerre e conflitti nel mondo,

impegna il Governo

al fine di garantire il diritto dei lavoratori portuali alla loro salute soprattutto nei casi di transito di materiale esplosivo o che possa comportare rischi da contaminazione, ad accompagnare gli interventi recati dal provvedimento in esame con ogni misura utile, anche di carattere normativo, volta ad assicurare che i nostri porti non siano utilizzati per il transito di materiale bellico e rifornimenti per i teatri di guerra, nell'integrale rispetto dell'articolo 11 della nostra Costituzione e della legge 9 luglio 1990, n. 185.

9/2416-A/**32**. Scotto, Boldrini, Scarpa, Vaccari, Ferrari, Bakkali, Prestipino, Barzotti, Ghio, Carotenuto, Quartini.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea, attraverso il Capo III, prevede misure importanti e significative in favore del settore marittimo e portuale, che riguardano in particolare l'aggiornamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime, in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo, per la funzionalità dell'Autorità per la laguna di Venezia, nonché per il rafforzamento della capacità amministrativa di RAM Spa;

il settore portuale in particolare, è stato oggetto di significative e condivisibili misure di sostegno e di rilancio, da parte del Governo Meloni e dal Gruppo parlamentare di Fratelli d'Italia, che confermano il ruolo guida del sistema portuale e logistico del nostro Paese e rafforzano la nostra *leadership* nella cantieristica navale, nel trasporto marittimo e nel settore delle crociere;

all'interno del medesimo comparto i lavoratori che operano all'interno sono spesso soggetti all'esposizione all'amianto, a causa delle operazioni di carico, scarico, trasbordo e movimentazione di materiali contenenti amianto, i cui minerali fibrosi, hanno causato malattie gravi come il mesotelioma e il cancro ai polmoni;

al riguardo, il sottoscrittore del presente atto, evidenzia come l'istituzione del Fondo vittime amianto è stato introdotto, per fornire un risarcimento economico agli eredi di questi lavoratori deceduti a causa di patologie asbesto-correlate, durante le operazioni portuali;

a sostegno dei lavoratori marittimi, che hanno contratto patologie asbesto-correlate, per l'esposizione all'amianto nell'esecuzione delle operazioni portuali, si

ravvisa l'esigenza di integrare le procedure e le modalità di erogazione delle prestazioni del Fondo per le vittime dell'amianto, istituito con la legge di stabilità del 2016, incrementando le risorse attualmente previste, nonché verificare l'efficacia della normativa vigente in materia, con specifico riguardo ai benefìci anche previdenziali in favore di suddetti;

in relazione alle suesposte osservazioni, a parere dello scrivente, occorre estendere la portata soggettiva del Fondo, in favore dei lavoratori portuali che hanno, contratto le patologie in precedenza riportate, garantendo loro e agli eredi, un risarcimento e un sostegno economico in un momento di grande dolore e difficoltà, più allargato,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative volte a prevedere, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e i vincoli di bilancio, l'introduzione di una misura normativa *ad hoc*, sulla base di quanto esposto in premessa.

9/2416-A/**33**. Amich, Frijia, Polo, Deidda, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche;

in particolare, l'articolo 7, al fine di migliorare la funzionalità dell'Autorità per la Laguna di Venezia, prevede che la Commissione tecnico-consultiva incaricata ad esprimere un parere sulle domande di autorizzazione per la movimentazione, in aree ubicate all'interno del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare stesso, operi, non più presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, ma presso l'Autorità per la laguna di Venezia-Nuovo Magistrato alle Acque;

la piena operatività del sistema MOSE rappresenta una condizione essenziale per la salvaguardia della città di Venezia e del suo territorio lagunare;

la continuità nella conduzione tecnico-operativa del MOSE richiede la valorizzazione delle competenze altamente specialistiche maturate dal personale attualmente impiegato presso il Consorzio Venezia Nuova e le società ad esso collegate;

è necessario evitare l'interruzione dei servizi di gestione e manutenzione del MOSE, garantendo al contempo la tutela dei livelli occupazionali e delle competenze tecniche consolidate;

l'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2024, n. 208, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2025, n. 20, attribuisce al presidente dell'Autorità per la laguna di Venezia i poteri di Commissario straordinario per il MOSE,

impegna il Governo:

a promuovere iniziative di competenza volte ad assicurare, entro la fine dell'anno in corso, la costituzione – da parte del Commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova – di una società dedicata alla manutenzione del MOSE, con il compito di garantire la prosecuzione delle attività tecnico-operative e l'impiego del personale specializzato attualmente addetto alla conduzione dell'opera;

a promuovere, nelle sedi opportune l'adozione di un apposito atto di indirizzo strategico-operativo del presidente dell'Autorità per la laguna di Venezia, volto a prevedere la partecipazione alla società del Consorzio Venezia Nuova, di Comar S.C.A.R.L. e di Thetis S.P.A., affinché tale società operi fino alla definitiva liquidazione del Consorzio Venezia Nuova;

a promuovere le iniziative di competenza affinché, ricorrendone i presupposti di legge, la medesima società venga succes-

sivamente acquisita dall'Autorità per la laguna di Venezia in qualità di società *in house*, ai sensi dell'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126.

9/2416-A/**34**. Marchetto Aliprandi, Andreuzza, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni urgenti, tra le altre, per il corretto funzionamento del sistema dei trasporti ferroviari e su strada;

in particolare l'articolo 16 interviene per garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale svolti dalla Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea integrando le risorse previste a legislazione vigente con circa 2,9 milioni di euro per l'anno 2025 e 6,7 milioni di euro a decorrere dall'anno 2026;

la ferrovia Circumetnea garantisce il servizio di trasporto pubblico locale sul territorio della provincia di Catania di tipo ferroviario extraurbano e di tipo metropolitano nella città di Catania;

per rafforzare la mobilità sostenibile nel territorio della città metropolitana di Catania nel 2015 era stato approvato il progetto preliminare di EtnaRail, ossia un sistema di metropolitana leggera su monorotaia per collegare i principali paesi etnei dell'*hinterland* settentrionale di Catania al capoluogo;

si tratta di un'opera infrastrutturale fondamentale che va a colmare la storica mancanza di un collegamento rapido tra i comuni della zona sud del vulcano e la città di Catania che riveste un valore strategico per lo sviluppo dell'intero territorio, sia dal punto di vista economico sia sociale;

pur essendo cominciato nel 2015 l'*iter* burocratico finalizzato alla sua realizzazione in *project financing*, il progetto ha quindi subito un forte rallentamento a seguito delle modifiche legislative che prevedevano un diverso sistema di ripartizione delle spese tra soggetti pubblici e privati, ma non è stato accantonato in considerazione dell'importanza che l'opera riveste;

il progetto della monorotaia di Catania prevede due linee (Verde e Arancione) per un totale di 22 chilometri con 18 stazioni, ossia la linea Verde (Pedara-Stadio) e la linea Arancione (San Giovanni La Punta-Borgo);

la linea Verde sarebbe la prima ad essere realizzata con una spesa di 260 milioni di euro, 80 per cento dei quali attraverso fondi Por e il restante 20 per cento a carico dei privati, come era stato inizialmente previsto attraverso la modalità del *Project Financing*;

i treni senza conducente (sistema *driverless*), disporranno di motori elettrici leggeri (appena 95 kg), potenti (1000 cv) e silenziosi e saranno muniti di speciali carrelli costituiti da 2 ruote per asse più sei ruote stabilizzatrici per carrello, in grado di affrontare pendenze significative e raggi di curvatura stretti,

impegna il Governo

a sostenere per quanto di competenza la realizzazione in tempi brevi dell'opera in oggetto adottando le iniziative utili volte a fornire il necessario supporto finanziario e istituzionale.

9/2416-A/**35**. Barbagallo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, e in particolare gli articoli 1-*ter*, 1-*quinquies* e 1-*sexies*, reca misure volte a finanziare o ad agevolare il celere completamento di talune opere infrastrutturali;

la Complanarina è un'opera viaria che mira a migliorare la viabilità di Modena, in particolare collegando l'attuale Complanare Einaudi al casello autostradale. I lavori, iniziati nel giugno 2023 con lo snodo di Paganine, hanno visto la sua con-

clusione ad aprile 2024 e l'apertura di un tratto in configurazione provvisoria a luglio. Tuttavia, il completamento dell'opera, con il ponte sul cavalcavia autostradale sulla statale SS 12 , ha subito rallentamenti che potrebbero portare a uno slittamento della data di apertura prevista;

mentre alcuni tratti della Complanarina sono già completati o in fase di avanzamento, il completamento dell'opera nel suo complesso e, in particolare, il tratto relativo al ponte sul cavalcavia, sta subendo ritardi a causa dell'adozione di varianti e del conseguente aumento dei costi di realizzazione;

risulta necessario e urgente individuare ulteriori risorse finanziarie necessarie per il completamento dell'infrastruttura al fine di scongiurare uno slittamento della data ultima di fine lavori, ritardi e disagi alla viabilità comunale e provinciale,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative di competenza, anche normative, al fine di rispettare i cronoprogrammi condivisi con Società Autostrade, la Prefettura e con gli Enti locali del territorio modenese, volte a definire in tempi brevi le varianti progettuali relative alla « Complanarina » e a stanziare risorse adeguate per il completamento dell'opera.

9/2416-A/**36**. Vaccari, Guerra.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento contiene interventi mirati a favorire la realizzazione e il completamento di opere strategiche, riconoscendo il ruolo fondamentale delle connessioni viarie e autostradali per la competitività economica, la coesione territoriale e la sicurezza dei cittadini;

l'esame in commissione è stato caotico: è iniziato con una compressione del numero degli emendamenti da segnalare, limitato per il solo gruppo del PD a 31 emendamenti. Nel corso dell'esame si è assistito poi ad un deposito « incontrollato » di emendamenti dei relatori su materie anche molto complesse, culminato con l'arrivo di riformulazioni impossibili da valutare a ridosso della votazione al mandato al relatore;

tra i passaggi più critici si segnala che il decreto ha rischiato aumentare i pedaggi autostradali a causa di un emendamento dei relatori che poi, grazie alla ferma contrarietà delle opposizioni, è stato ritirato;

con l'emendamento si integrava la misura del canone annuo corrisposto direttamente ad ANAS S.p.A. di un ulteriore importo, calcolato sulla percorrenza chilometrica, pari a 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5 a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello di entrata in vigore del presente comma – ossia da agosto – prevedendo inoltre che il canone così integrato fosse poi incrementato ogni due anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze nella misura corrispondente all'indice di inflazione rilevato;

la proposta è stata giustificata dalla necessità di individuare una copertura strutturale per il fabbisogno incrementale necessario ad ANAS per far fronte ad una serie di eventi occorsi negli ultimi periodi;

successivamente è stata ritirata anche la parte della proposta emendativa con cui si consentiva l'utilizzo ad ANAS delle risorse del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane per il finanziamento dei maggiori fabbisogni derivanti dai provvedimenti dei Collegi consultivi tecnici per la definizione delle controversie con le imprese appaltatrici;

in conclusione, dell'emendamento originariamente presentato dai relatori è rimasta soltanto la parte che, per rendere immediatamente operativa la proroga fino a 50 anni della concessione tra ANAS e il MIT, elimina l'obbligo di notifica preventiva

alla Commissione europea previsto dall'articolo 108 del TFUE, limitandosi a far valere le semplici interlocuzioni già avute con gli uffici dell'Unione europea, senza un formale via libera,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a far sì che le necessità di finanziamento a favore di ANAS, che avevano motivato la presentazione dell'emendamento poi ritirato, siano soddisfatte senza prevedere, anche nei prossimi provvedimenti, l'incremento dei pedaggi autostradali a carico degli utenti.

9/2416-A/**37**. Casu, Santillo.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge 21 magio 2025, n. 73, reca, tra le altre, misure per il corretto funzionamento del sistema dei trasporti ferroviari e su strada nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione dell'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

in particolare l'articolo 11 apporta modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali ivi compresi le procedure di aggiornamento dei PEF ed il rinvio al sistema tariffario definito dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) in luogo del previgente riferimento ad una delibera dell'ART;

il Parlamento è da tempo impegnato per individuare una soluzione per ridurre, fino all'azzeramento, l'entità del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana del comune di Roma dell'autostrada A24, preservando, al contempo, nel periodo di durata della concessione e le condizioni di equilibrio del piano economico finanziario di concessione dovuto al concedente in base alla convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009 e dell'Atto Aggiuntivo del 21 dicembre 2023;

si ricorda infatti che per quanto riguarda la tratta urbana di Roma, ogni giorno, oltre 260 mila romani, per uscire o rientrare nel proprio quartiere di residenza a Roma Est, sono costretti a pagare un pedaggio autostradale con una tariffa che varia da un euro a Settecamini, ad 1,30 euro a Ponte di Nona e ad 1,70 euro a Lunghezza, per una spesa totale annua di quasi 800 euro;

con riferimento alla questione il sottosegretario di Stato alle infrastrutture ed ai trasporti, in risposta ad una interrogazione a risposta in commissione, ha evidenziato che gli introiti derivanti dal pedaggiamento per la tratta autostradale in argomento, per l'anno 2024, è pari a 16.988.243,71 euro, di cui 4.436.182,06 euro relativi alla barriera di Lunghezza, 6.525.436,95 euro relativi alla barriera di Ponte di Nona e 6.026.624,70 euro relativi alla barriera di Settecamini;

per le tratte autostradali in argomento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in molteplici dichiarazioni rese pubblicamente aveva annunciato la volontà di abolire il pedaggio nel tratto urbano della A24 per i cittadini romani,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta ad individuare le soluzioni tecniche e finanziarie adeguate per non far pagare il pedaggio ai cittadini romani che vengono molto discriminati dal fatto di dover pagare una tariffa che varia da 1 euro ad 1,70 per poter arrivare in città utilizzando la tratta urbana dell'A24.

9/2416-A/**38**. Orfini, Casu, Ciani, Di Biase, Madia, Mancini, Morassut, Prestipino, Grippo.

La Camera,

premesso che:

nel provvedimento in esame sono presenti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, trasporti e investimenti pubblici;

la messa in sicurezza e l'adeguamento del collegamento stradale Tarquinia-San Pietro in Palazzi, noto come superstrada Tirrenica, costituisce un'opera strategica per la viabilità, la sicurezza e lo sviluppo del territorio tirrenico centrale;

tale intervento è stato oggetto di progetti elaborati dalla Società autostrada tirrenica (SAT), il cui trasferimento ad ANAS S.p.A. è in fase di perfezionamento;

il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con il parere numero 65 del 2023, ha espresso valutazione favorevole su una parte del progetto, in particolare sul lotto Tarquinia-Pescia Romana, giudicato appaltabile in tempi rapidi;

a fronte della disponibilità progettuale, il Governo ha finora dichiarato genericamente, anche intervenendo in Parlamento nel corso della discussione di atti di sindacato ispettivo sul tema, l'intenzione di finanziare l'opera attraverso il Contratto di programma MIT-ANAS, il cui aggiornamento al periodo 2021-2025 è ancora in fase di definizione;

nella legge di bilancio 2024 e nella legge di bilancio 2025, non risultano stanziate risorse dedicate all'intervento, né risulta presentato formalmente al CIPESS lo schema aggiornato del Contratto di programma contenente un cronoprogramma certo e una copertura finanziaria chiara, nonostante autorevoli esponenti di maggioranza e Governo annunciavano nel 2023 l'apertura dei cantieri nel 2025;

il costo complessivo stimato dell'opera si aggira attorno a 1,5 miliardi di euro,

impegna il Governo:

ad accompagnare gli interventi di cui al provvedimento in esame con ulteriori iniziative di competenza, anche normative, volte a:

trasmettere con urgenza al CIPESS lo schema aggiornato del Contratto di programma 2021-2025 MIT-ANAS, garantendo l'inserimento tra le priorità dell'intervento di adeguamento della superstrada Tirrenica Tarquinia-San Pietro in Palazzi;

garantire la copertura finanziaria pluriennale dell'opera sin dalla prossima legge di bilancio;

predisporre un cronoprogramma dettagliato degli interventi, con avvio effettivo dei lavori almeno per i lotti progettualmente appaltabili (come il tratto Tarquinia-Pescia Romana-Ansedonia).

9/2416-A/**39**. Boldrini, Simiani, Fossi, Bonafè, Gianassi, Furfaro, Di Sanzo, Scotto.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge all'esame del Parlamento reca, tra le altre, misure urgenti per il corretto funzionamento dei trasporti e per il settore portuale e marittimo;

il Capo III – reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

al riguardo, a decorrere dal 1° gennaio 2024, il sistema europeo di scambio delle quote di emissione di gas a effetto serra (EU ETS) è stato esteso al settore del trasporto marittimo, determinando un incremento dei costi legati alla movimentazione delle merci via nave;

tale incremento impatta in modo sproporzionato e penalizzante sulle regioni insulari, quali Sardegna e Sicilia, che non dispongono di alternative terrestri e dipendono in modo strutturale dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento di beni e materie prime;

l'aumento dei costi di trasporto si riflette negativamente sulla competitività delle imprese insediate nelle isole e sull'intero sistema economico e sociale regionale;

in un'ottica di perequazione e coesione territoriale è necessario introdurre misure di compensazione a favore delle imprese operanti in Sardegna e Sicilia, coerenti con:

l'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE),

che riconosce la condizione strutturalmente svantaggiata delle regioni insulari;

gli articoli 3 e 119 della Costituzione, che sanciscono il principio di uguaglianza sostanziale e la rimozione degli svantaggi derivanti dall'insularità;

le raccomandazioni contenute nella relazione conclusiva della Commissione parlamentare per l'insularità;

le risoluzioni del Parlamento europeo sulla necessità di compensazioni strutturali per le regioni insulari rispetto agli effetti di normative ambientali a impatto sistemico,

impegna il Governo:

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame, in particolare, dal Capo III con ulteriori iniziative, anche normative, volte a:

1. valutare l'adozione di misure compensative per le imprese con sede legale o operativa in Sardegna e Sicilia, anche sotto forma di credito d'imposta, per far fronte ai maggiori costi sostenuti per il trasporto marittimo di merci riconducibili all'applicazione del sistema ETS;

2. garantire un'adeguata dotazione finanziaria per il triennio 2025-2027, in coerenza con il principio di compensazione degli svantaggi derivanti dall'insularità e nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica;

3. promuovere, nell'ambito del dialogo con la Commissione europea, il riconoscimento di un regime di aiuto permanente per le regioni insulari anche nel contesto dell'applicazione delle normative ambientali europee.

9/2416-A/**40**. Lai, Barbagallo, Morfino, Raffa, Ghirra, Aiello, Iacono.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento contiene, tra gli altri, interventi in materia di oneri di servizio pubblico (OSP) al fine di rendere facoltativa la scelta dell'amministrazione competente di fissare i livelli massimi delle tariffe praticabili dalle compagnie aeree nei confronti di determinate categorie di passeggeri, allo scopo di tenere conto dei possibili rialzi legati alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali;

il sistema aeroportuale è un anello fondamentale per lo sviluppo e la crescita sociale ed economica dei territori e dell'intero Paese garantendo la mobilità dei cittadini e delle merci;

il Governo è chiamato a realizzare, con il Piano Nazionale Aeroporti (PNA), la strategia integrata di merci e persone in grado di potenziare efficacemente la competitività del sistema economico nazionale cogliendo i divari territoriali e le difficoltà di accessibilità dei territori periferici per configurarsi come perno di sviluppo dell'offerta per creare sviluppo e nuova occupazione in tutti i settori produttivi legati o agevolati da una migliore connettività attraverso la realizzazione di un piano di integrazione della logistica di tipo intermodale e di una visione che renda l'Italia *hub* di collegamento tra Europa e Mediterraneo;

inoltre il PNA deve affrontare il tema dell'incidenza sulle comunità e sugli obiettivi di transizione ecologica degli aeroporti ubicati a ridosso dei perimetri urbani, in particolare per quel che riguarda l'inquinamento acustico, ed indicare le risorse messe a disposizione per la sua implementazione individuando strategie volte a limitare situazioni di *mobility divide* attraverso bandi di incentivazione e sviluppo della rete di supporto regionale identificando obiettivi di accessibilità minima dei territori;

l'inquinamento derivante dal rumore immesso nell'ambiente urbano dalle attività antropiche costituisce uno dei principali problemi ambientali e nonostante l'esistenza di una normativa in materia, gli aeroporti urbani risultano spesso ancora privi di barriere antirumore con gravi ripercussioni sulla qualità della vita e della salute per i cittadini;

è necessario fin da subito monitorare e pianificare, in accordo con Enac, lo stato della programmazione degli interventi previsti per l'installazione di barriere fonoassorbenti e l'eventuale superamento di situazioni di criticità sollecitando Enac ad una maggiore e opportuna responsabilità di natura sociale ed economica in merito a tale questione;

in tale ottica la misura contenuta nel provvedimento appare parziale e necessita di essere subito accompagnata dalla trattazione del PNA presso la sede competente e da un intervento per ridurre l'inquinamento acustico per i cittadini residenti presso gli aeroporti urbani,

impegna il Governo:

a procedere nel breve periodo alla trattazione del Piano Nazionale Aeroporti chiarendo quale strategia intenda sviluppare relativamente ai processi di privatizzazione degli scali e in che modo intenda esercitare il proprio controllo pubblico sui costi e sulle procedure regolando i rapporti tra enti gestori degli scali, le società di *handling*, i vettori commerciali di trasporto aereo e l'ente regolatore del sistema (ENAC), tenendo adeguatamente conto delle direttive europee in tema di concorrenza ed aiuti di Stato, garantendo la capillarità del servizio sulla base delle previsioni di traffico rilevate dal PNA;

a prevedere un intervento per la realizzazione di barriere antirumore ed antinquinamento nei quartieri delle città che si trovano nelle adiacenze degli aeroporti urbani, anche attraverso la costituzione ed il finanziamento di un apposito fondo per mettere in condizione ENAC di realizzare gli interventi di tutela e salvaguardia dei cittadini dall'inquinamento acustico ed ambientale.

9/2416-A/**41**. Morassut, Merola.

La Camera,

premesso che:

la provincia di Agrigento, con siti archeologici e naturalistici di rilevanza internazionale come la Valle dei Templi, patrimonio UNESCO dal 1997, e la Scala dei Turchi, richiama ogni anno centinaia di migliaia di visitatori da tutto il mondo;

secondo i dati ISTAT e dell'Osservatorio Turistico Regionale, Agrigento ha registrato nel 2023 oltre 700.000 presenze turistiche, con un trend in costante crescita negli ultimi anni;

nonostante il potenziale attrattivo del territorio, Agrigento è l'unica provincia siciliana priva di uno scalo aeroportuale, con i più vicini aeroporti situati a Palermo (Falcone-Borsellino, a circa 170 chilometri) e Trapani (Vincenzo Florio, oltre 180 chilometri);

tale carenza infrastrutturale penalizza gravemente il comparto turistico e produttivo, ostacolando l'accessibilità del territorio sia per i flussi nazionali che internazionali;

già nel 2005, con il decreto 8 marzo 2005 dell'Assessorato al turismo, delle comunicazioni e dei trasporti, la Regione Siciliana aveva individuato l'Aeroporto di Agrigento tra le infrastrutture strategiche del Piano regionale degli Aeroporti, riconoscendone il valore di riequilibrio territoriale e di volano per lo sviluppo dell'area centro-meridionale dell'isola;

l'articolo 8-*bis* del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito con modificazioni dalla legge 3 novembre 2023, n. 162 avvia il percorso di realizzazione, a partire dallo studio di fattibilità, dell'Aeroporto di Agrigento;

in base al « *Regional tourism reputation index* » per il 2023, lo studio realizzato da Demoskopika, la Sicilia nel 2024 è stata la seconda regione più visitata dell'Italia sia dal turismo interno sia estero, con importanti ripercussioni sul costo dei biglietti aerei che ricadono principalmente sui residenti e su studenti e lavoratori fuori sede che vorrebbero tornare in Sicilia, problematica che potrebbe anche essere arginata con una maggiore differenziazione dell'offerta aeroportuale;

il Capo IV della legge in conversione dispone misure urgenti in materia di in-

frastrutture e trasporti relative a procedure di infrazione ed a vincoli riguardanti l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nello specifico l'articolo 12 reca « Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo » con l'obiettivo di affrontare i possibili rialzi legati alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali;

l'Aeroporto di Agrigento risulta essere una infrastruttura strategica non solo per il potenziale turistico della Provincia, ma anche per il contrasto all'immigrazione irregolare, infatti la provincia di Agrigento è la più colpita dal fenomeno dell'immigrazione clandestina,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con l'inserimento dell'Aeroporto di Agrigento all'interno della prossima revisione del Piano nazionale degli Aeroporti.

9/2416-A/**42**. Pisano.

La Camera,

premesso che:

la Sicilia, essendo una regione insulare, subisce un grave svantaggio strutturale in termini di accessibilità, mobilità e competitività economica, in violazione del principio di uguaglianza sostanziale tra cittadini, sancito dall'articolo 3 della Costituzione, nonché del diritto alla mobilità previsto dall'articolo 16;

l'articolo 119, sesto comma della Costituzione stabilisce che « La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità »;

il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo prevede la possibilità per gli Stati membri di imporre oneri di servizio pubblico (OSP) su rotte aeree tra regioni insulari e la terraferma, qualora ciò sia ritenuto necessario per garantire collegamenti essenziali, come già applicato con successo in Sardegna;

la Sardegna beneficia di un regime di continuità territoriale aerea (ai sensi del decreto ministeriale n. 241 del 2 agosto 2019), che consente ai residenti di viaggiare da e per Roma e Milano a tariffe regolate (circa 40-60 euro a tratta) anche nei periodi di alta stagione, misura che ha contribuito, secondo il Rapporto ENAC 2022, a trasportare oltre 1,5 milioni di passeggeri residenti con costi stabili e accessibili;

per la Sicilia non esiste ancora un regime strutturato di continuità territoriale aerea, e nei periodi di maggior affluenza (natale, estate, festività) si registrano aumenti sproporzionati dei costi dei biglietti: secondo l'indagine Codacons (dicembre 2023), un volo Milano-Palermo ha superato i 300 euro a tratta, contro una media stagionale di 70-90 euro, con un incremento del +250 per cento;

la Relazione ISTAT « Insularità e mobilità » (2023) conferma che i residenti siciliani affrontano tempi di viaggio e costi di trasporto superiori del 30-50 per cento rispetto alla media nazionale, con gravi impatti su occupazione, accesso ai servizi sanitari e università;

la Regione Siciliana ha avviato negli ultimi due anni misure di mitigazione quali l'introduzione di *voucher* sconto fino a 75 euro per i residenti (Delibera di Giunta regionale n. 389/2023); accordi sperimentali con compagnie aeree *low-cost*; richieste formali al Governo per l'estensione del regime di continuità territoriale (Nota ufficiale dell'Assessorato Infrastrutture e Mobilità – settembre 2023);

la legge di Bilancio 2024 (legge 30 dicembre 2023, n. 213 – articolo 1, comma 637) ha stanziato 25 milioni di euro per l'anno 2024, destinati a interventi per la riduzione del costo dei biglietti aerei da/per la Sicilia, mediante contributi compensativi per i residenti;

la legge di bilancio 2025 (30 dicembre 2024, n. 207) ha previsto, in esecuzione del comma 757 dell'articolo 1, l'iscrizione

di un fondo speciale per autonomie territoriali, con possibilità per le Regioni a statuto speciale (tra cui la Sicilia) di programmare un proprio stanziamento per la continuità territoriale;

in risposta all'interrogazione a risposta scritta n. 4-00826 presentata dal firmatario del presente ordine del giorno, il Ministro delle infrastrutture e trasporti in data 7 giugno 2025 ha affermato: « Il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha avviato un confronto con le Regioni e gli Enti Locali. L'obiettivo è definire un sistema di continuità territoriale aerea realmente commisurato alle esigenze di mobilità del territorio, assicurando credibilità al regime impositivo ed evitando possibili contenziosi »;

il Capo IV della legge in conversione dispone misure urgenti in materia di infrastrutture e trasporti relative a procedure di infrazione ed a vincoli riguardanti l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nello specifico l'articolo 12 reca « Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo » con l'obiettivo di affrontare i possibili rialzi legati alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche normative, volte a prevedere, nel primo provvedimento utile, l'estensione della continuità territoriale alla Sicilia, attraverso l'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP) su rotte strategiche, al fine di garantire un effettivo diritto alla mobilità.

9/2416-A/**43**. Romano.

La Camera,

premesso che:

la Sicilia, essendo una regione insulare, subisce un grave svantaggio strutturale in termini di accessibilità, mobilità e competitività economica, in violazione del principio di uguaglianza sostanziale tra cittadini, sancito dall'articolo 3 della Costituzione, nonché del diritto alla mobilità previsto dall'articolo 16;

l'articolo 119, sesto comma della Costituzione stabilisce che « La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità »;

il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo prevede la possibilità per gli Stati membri di imporre oneri di servizio pubblico (OSP) su rotte aeree tra regioni insulari e la terraferma, qualora ciò sia ritenuto necessario per garantire collegamenti essenziali, come già applicato con successo in Sardegna;

la Sardegna beneficia di un regime di continuità territoriale aerea (ai sensi del decreto ministeriale n. 241 del 2 agosto 2019), che consente ai residenti di viaggiare da e per Roma e Milano a tariffe regolate (circa 40-60 euro a tratta) anche nei periodi di alta stagione, misura che ha contribuito, secondo il Rapporto ENAC 2022, a trasportare oltre 1,5 milioni di passeggeri residenti con costi stabili e accessibili;

per la Sicilia non esiste ancora un regime strutturato di continuità territoriale aerea, e nei periodi di maggior affluenza (natale, estate, festività) si registrano aumenti sproporzionati dei costi dei biglietti: secondo l'indagine Codacons (dicembre 2023), un volo Milano-Palermo ha superato i 300 euro a tratta, contro una media stagionale di 70-90 euro, con un incremento del +250 per cento;

la Relazione ISTAT « Insularità e mobilità » (2023) conferma che i residenti siciliani affrontano tempi di viaggio e costi di trasporto superiori del 30-50 per cento rispetto alla media nazionale, con gravi impatti su occupazione, accesso ai servizi sanitari e università;

la Regione Siciliana ha avviato negli ultimi due anni misure di mitigazione quali l'introduzione di *voucher* sconto fino a 75 euro per i residenti (Delibera di Giunta

regionale n. 389/2023); accordi sperimentali con compagnie aeree *low-cost*; richieste formali al Governo per l'estensione del regime di continuità territoriale (Nota ufficiale dell'Assessorato Infrastrutture e Mobilità – settembre 2023);

la legge di Bilancio 2024 (legge 30 dicembre 2023, n. 213 – articolo 1, comma 637) ha stanziato 25 milioni di euro per l'anno 2024, destinati a interventi per la riduzione del costo dei biglietti aerei da/per la Sicilia, mediante contributi compensativi per i residenti;

la legge di bilancio 2025 (30 dicembre 2024, n. 207) ha previsto, in esecuzione del comma 757 dell'articolo 1, l'iscrizione di un fondo speciale per autonomie territoriali, con possibilità per le Regioni a statuto speciale (tra cui la Sicilia) di programmare un proprio stanziamento per la continuità territoriale;

in risposta all'interrogazione a risposta scritta n. 4-00826 presentata dal firmatario del presente ordine del giorno, il Ministro delle infrastrutture e trasporti in data 7 giugno 2025 ha affermato: « Il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha avviato un confronto con le Regioni e gli Enti Locali. L'obiettivo è definire un sistema di continuità territoriale aerea realmente commisurato alle esigenze di mobilità del territorio, assicurando credibilità al regime impositivo ed evitando possibili contenziosi »;

il Capo IV della legge in conversione dispone misure urgenti in materia di infrastrutture e trasporti relative a procedure di infrazione ed a vincoli riguardanti l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nello specifico l'articolo 12 reca « Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo » con l'obiettivo di affrontare i possibili rialzi legati alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e con la disciplina in materia di aiuti di Stato, di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche normative, volte a prevedere, nel primo provvedimento utile, l'estensione della continuità territoriale alla Sicilia, attraverso l'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP) su rotte strategiche, al fine di garantire un effettivo diritto alla mobilità.

9/2416-A/**43**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Romano.

La Camera,

premesso che:

il demanio marittimo comprende spiagge, lidi, porti turistici e specchi acquei di interesse pubblico, regolati dal codice civile (articoli 822 e seguenti) In Italia, vi sono circa 52 619 concessioni attive, rilasciate da 528 enti, su oltre 7.500 chilometri di costa nazionale;

di queste concessioni, circa 12.166 sono dedicate ad usi turistico-ricreativi, oggi si contano circa 7.244 stabilimenti balneari, con crescita di 1.443 unità dal 2011 al 2023, coprendo complessivamente oltre 18 milioni di metri quadri, circa il 33 per cento del demanio marittimo italiano è attualmente occupata da concessioni, mentre il resto rimane libero o non utilizzabile;

negli ultimi anni i canoni demaniali hanno subito oscillazioni rilevanti: un aumento del +25,15 per cento nel 2023, seguito da una riduzione del -4,5 per cento nel 2024, in base agli indici ISTAT;

tali oscillazioni hanno colpito soprattutto i privati che possiedono case o strutture da tempo adiacenti al demanio marittimo, che pur non esercitando attività commerciale erano vincolati a pagare l'affitto demaniale a tariffe variabili e spesso elevate;

il Governo è già intervenuto parzialmente per cercare di risolvere il problema attraverso il decreto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 17 dicembre 2023 che ha fissato il canone minimo 2024 a 3.225,50 euro, rispetto ai 3.377,50 euro

dell'anno precedente, cifra che sebbene ridotta rimane ingente per un privato senza scopo di lucro;

è già prevista la distinzione tra categorie A (commerciale/turistico) e B (attività sportive, ricreative, sociali svolte *no profit*), con l'obbligo di stabilire canoni commisurati a « pregio naturale e redditività economica »;

tale distinzione è necessaria per garantire equità, sostenere il terzo settore e tutelare le realtà locali che operano senza scopo di lucro, spesso fondamentali nel promuovere coesione sociale e benessere comunitario;

tuttavia l'attuale sistema non distingue tra attività svolte a scopo di lucro e quelle *no profit*, impoverendo il terzo settore e penalizzando cittadini privati titolari di beni demaniali;

privati non commerciali si trovano a dover versare tariffe analoghe a quelle delle imprese, nonostante l'assenza di ricavi o iniziativa imprenditoriale;

il Capo III del testo in conversione prevede « disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo » nello specifico l'articolo 6 comma 1 dispone l'aggiornamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di prevedere una modifica normativa che stabilisca un sistema differenziato di canoni demaniali che distingua tra attività a scopo di lucro, con canoni basati su redditività e valore commerciale, ed attività *no profit* o privati non commerciali, con canoni agevolati.

9/2416-A/**44**. Alessandro Colucci.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea pone in sé numerose ed importanti disposizioni finalizzate a sostenere lo sviluppo dell'intero sistema Paese, affrontando settori strategici in materia di infrastrutture, inerenti al sistema dei lavori pubblici, della circolazione stradale, nonché del sistema portuale e marittimi;

numerosi emendamenti approvati nel corso dell'esame in Commissione sono chiaramente finalizzati alla determinazione di effetti positivi e durevoli per il tessuto socio-economico, anche e soprattutto nel sistema della viabilità extra urbana principale ed autostradale;

in particolare, l'articolo 11 reca misure specifiche per quanto attiene il sistema delle concessioni autostradali, tuttavia non può tacersi – almeno in linea di principio – come larga parte della viabilità autostradale è ricorsa dal traffico veicolare al fine di sopperire alle significative deficienze della viabilità extraurbana principale, spesso deficitaria a ragione della vetustà della rete e, per determinati periodi dell'anno, dalla significativa incidenza del traffico veicolare pesante a ragione delle produzioni stagionali;

la vetustà della rete viaria, sovente, incide nelle regioni meridionali e ciò soprattutto avendo riguardo di quelle arterie viarie che storicamente tagliano il Paese come la strada statale 16. In specie, la strada statale 16 Adriatica (SS 16) è una strada statale italiana che collega Padova a Otranto, passando per la costa adriatica e percorrendo numerosi capoluoghi di provincia e località turistiche. La sua estensione, che al lordo delle tratte meno importanti trasferite agli enti locali supera i 1.000 chilometri, la rende la più lunga strada statale della rete italiana;

come certamente noto, tale Strada Statale per via dell'accentuata urbanizzazione della costa adriatica e in seguito al crescente accesso all'automobile, è spesso congestionata (in particolar modo nel periodo estivo), risultando inadatta come strada di scorrimento, tanto che proprio per tale ragione essa è stata affiancata fin dagli anni settanta dalle autostrade A13 Bologna-Padova e A14 Bologna-Taranto, che

si sviluppano in gran parte sullo stesso percorso;

della predetta strada statale 16 uno dei punti più critici è segnato dal tratto stradale che congiunge la città di Foggia, capoluogo dell'omonima provincia, e la città di San Severo, che solo di recente è stata interessata da lavori di ammodernamento ed ampliamento che, tuttavia, non sono bastevoli a superare le criticità date dalla ridetta arteria;

già dall'anno 2017, il Comitato « Strade Sicure San Severo-Foggia » spingeva per la costituzione di un tavolo tecnico in regione Puglia per lo studio di soluzioni finalizzate a ridurre ai minimi termini l'incidentalità e mortalità della predetta arteria statale, fornendo analisi tecniche disattese dalla Regione;

in specie, il predetto Comitato proprio a ragione degli interventi proposti negli anni settanta circa l'affiancamento della rete autostradale A13 e A14, suggerivano per tutti i veicoli non pesanti che effettuassero l'ingresso e l'uscita nei caselli di Foggia e San Severo l'esenzione totale dal pagamento della tratta autostradale e tanto significativamente nel periodo estivo (15 giugno 15 settembre);

tale soluzione, diretta al dirottamento del traffico veicolare non pesante sulla A14 in luogo della SS 16, avrebbe portato ad una riduzione di oltre il 20 per cento del traffico ordinario, e tanto ove si consideri che l'esonero dal pagamento del pedaggio autostradale insisterebbe esclusivamente per il traffico in ingresso (ed uscita) dai soli caselli di Foggia e San Severo,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, nei limiti di finanza pubblica e nel rispetto delle vigenti disposizioni inerenti il sistema delle concessioni autostradali, di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche normative, volte a prevedere specifici esoneri dal pagamento del pedaggio autostradale per il traffico veicolare non pesante in solo ingresso e uscita dai caselli di Foggia e San Severo insistenti sulla A14.

9/2416-A/**45**. La Salandra.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge oggetto di conversione contiene disposizioni volte a imprimere una forte accelerazione alla realizzazione di infrastrutture strategiche per il Paese, ottimizzare la gestione dei contratti pubblici, assicurare l'efficienza del sistema dei trasporti e valorizzare il demanio, in linea con gli obiettivi del PNRR e gli impegni in sede europea;

risulta opportuno, per le medesime finalità citate, introdurre un sistema di gestione volto ad assicurare il pieno soddisfacimento della conformità normativa, la valutazione dei rischi e delle opportunità derivanti dai processi e l'impatto nei confronti delle parti interessate, delineando le strategie e le misure per gestire e mitigare efficacemente gli impatti ambientali associati a uno specifico progetto, attività o organizzazione;

il sistema citato si inserirebbe nel solco delle migliori pratiche internazionali, in linea con i sistemi ESHS (*Environmental, Social, Health and Safety*) richiesti nei contratti multilaterali e negli standard FIDIC;

come accade per l'adesione alla normazione tecnica spontanea, in assenza di un quadro normativo uniforme, strumenti equivalenti sono stati richiesti in forma volontaria o contrattuale in numerosi progetti infrastrutturali italiani quali: i corridoi AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità) gestiti da RFI, come nel caso della tratta Napoli-Bari in cui è stato introdotto un Piano di Gestione Ambientale e della Sicurezza di cantiere (PGA-SIC), che integra prescrizioni VIA, gestione dei rifiuti, monitoraggi ambientali e sicurezza operativa;

in diverse opere della società ANAS, finanziate con fondi PNRR, sono stati richiesti piani ambientali di cantiere per la

protezione di matrici sensibili (aria, suolo, acque) mentre nei progetti urbani complessi (EXPO, MOSE, Milano Cortina 2026) sono stati adottati strumenti di gestione ambientale e operativa, in alcuni casi per ottemperare a prescrizioni VIA, in altri come impegno volontario del committente o dell'appaltatore;

ad oggi questi strumenti risultano disomogenei, non standardizzati, privi di valore cogente e non estesi lungo l'intera filiera esecutiva;

il progetto del Ponte sullo Stretto, che si fonda sul riutilizzo del progetto definitivo del 2011, non prevede un piano operativo di gestione ambientale in fase di cantiere, nonostante la complessità tecnica e territoriale e l'elevato rischio ambientale potenziale;

l'opportunità di introduzione del sistema citato consentirebbe di consolidare e rendere obbligatorie le esperienze tecniche più avanzate, garantendo: integrazione con le prescrizioni VIA; responsabilizzazione lungo tutta la filiera esecutiva (subappalti, ATI, consorzi); tracciabilità e controllo pubblico delle misure adottate; trasparenza e accessibilità dei dati tramite tecnologie digitali avanzate (IoT, *blockchain*, piattaforme ambientali); equiparazione dei costi del PGAR ai costi per la sicurezza, ai sensi del Codice dei Contratti Pubblici, escludendoli dal ribasso d'asta,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di introdurre un Piano di gestione ambientale e del rischio (PGAR) rivolto ai soggetti affidatari di contratti pubblici volti alla realizzazione di opere infrastrutturali strategiche, individuate ai sensi dell'Allegato Infrastrutture, Mobilità e Logistica del Documento di Finanza Pubblica, quale documento operativo finalizzato alla gestione integrata del rischio ambientale, sanitario e operativo durante tutte le fasi esecutive dell'opera.

9/2416-A/**46**. Tirelli.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 3-*septies*, introdotto in sede di esame in referente, reca disposizioni urgenti in materia di valutazione di impatto ambientale relativa a progetti o parti di progetti aventi quale unico obiettivo la difesa nazionale;

tale disposizione ha una portata sistemica rilevante che mina i capisaldi della legislazione ambientale posti a tutela dell'interesse territoriale del Paese, ponendosi come una deroga pericolosa alle procedure di VIA in caso di opere militari;

si tratta, di fatto, di sottrarre al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica alcune competenze in merito alle procedure di VIA per trasferirle al Ministero della difesa in caso di opere militari;

su una modifica di tale portata sarebbe stato più opportuno svolgere un ampio approfondimento, circostanza che non si è verificata, dato l'andamento dei lavori delle Commissioni in sede referente caratterizzato da un'eccessiva confusione che non ha consentito un esame consapevole delle proposte emendative;

la definizione di progetti o « parti di progetti » ad uso esclusivo della difesa nazionale può facilmente essere estesa ad opere civili o infrastrutturali, come nel caso del Ponte, già qualificato dal governo come « strategico » e « prioritario per l'interesse nazionale »;

a fronte di pressanti richieste da parte delle opposizioni, il vice ministro Rixi, nella seduta delle commissioni riunite di mercoledì 8 luglio 2025 ha assicurato che: « il ponte sullo Stretto di Messina non rientra nella casistica delle opere militari per ciò che attiene la deroga alle procedure di VIA »,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative, anche normative, volte ad escludere dall'ambito di operatività della norma introdotta dal-

l'articolo 3-*septies* richiamato in premessa i progetti relativi alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

9/2416-A/**47**. Graziano.

La Camera,

premesso che:

la Variante della Tremezzina è un progetto infrastrutturale stradale di importanza cruciale, essenziale per migliorare il collegamento viario dei territori e delle comunità lungo la parte occidentale del lago di Como, per tutta la provincia di Como e a livello internazionale;

i lavori, che si sarebbero dovuti concludere entro le Olimpiadi invernali di Milano Cortina 2026, hanno subito rallentamenti causati da problemi tecnici e finanziari che ne hanno influenzato il cronoprogramma, determinando un prolungato e gravissimo stallo;

le rappresentanze di tutti i livelli istituzionali e delle organizzazioni economiche e sociali del comasco a ottobre 2024 hanno sottoscritto un documento inviato al Ministero delle Infrastrutture e ad ANAS per chiedere, oltre che un aggiornamento puntuale sullo stato dei lavori, sulle criticità e sulle attività svolte per superarle, l'attivazione di un Tavolo tecnico permanente quale « Regia di Cantiere » per affrontare le molteplici criticità connesse alla realizzazione della Variante;

nonostante parziali riscontri da parte di ANAS, durante tutto il 2025 i lavori sono solo in parte ripresi con estrema lentezza e difficoltà, in assenza di un quadro certo di superamento delle criticità di natura tecnica e finanziaria che hanno generato uno stallo non più accettabile nella realizzazione dell'opera;

la situazione di incertezza legata al completamento della variante è aggravata da una condizione insostenibile della viabilità locale, causata in particolare dal traffico dovuto all'elevato afflusso turistico e dalla percorrenza di mezzi di traffico pesante sulla statale Regina, con conseguenze che si riversano sulla sicurezza e la qualità della vita delle comunità locali; condizione solo in parte mitigata dagli sforzi dispiegati dalle amministrazioni locali, con il supporto delle forze di polizia, per regolare il traffico nei periodi di maggiore stress;

nonostante le ripetute sollecitazioni e le rassicurazioni espresse in questi mesi da ANAS e da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture, al momento non c'è stato alcun riscontro alle richieste formali poste dai referenti istituzionali, economici e sociali del comasco,

impegna il Governo:

a dare positivo riscontro, per quanto di competenza, alle richieste contenute nel documento trasmesso dalle massime istituzioni e rappresentanze comasche, istituendo il Tavolo tecnico permanente quale « Regia di Cantiere » per affrontare le molteplici criticità connesse alla realizzazione della Variante della Tremezzina e garantire il completamento dei lavori;

ad adottare le opportune iniziative di competenza per la individuazione di misure urgenti, anche attraverso un potenziamento straordinario:

a) degli organici disponibili delle forze dell'ordine e di tecnologie per garantire il rispetto dell'ordinanza vigente, con presidi il più possibile costanti o comunque molto frequenti, specie in mattinata, in zone che impediscano l'accesso irregolare dei mezzi all'area delle strettoie consentendo di farli girare e tornare indietro (ad esempio Laglio a sud e zona da individuare a nord);

b) dei mezzi e del sistema del trasporto pubblico locale, su gomma e via lago, anche con sperimentazione di modalità di riserva a favore di abbonati, di residenti e pendolari, e anche attraverso una mobilitazione coordinata con il trasporto da parte dei privati, sia per i residenti che per i turisti, privilegiando la via lago;

a promuovere la costituzione di un gruppo/tavolo di lavoro, guidati da Mini-

stero e regione, per la definizione di un progetto complessivo e di sistema per la sostenibilità della mobilità pubblica e privata sul lago di Como in preparazione di una apposita Conferenza e delle conseguenti iniziative.

9/2416-A/**48**. Braga.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti, al Capo I introduce disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di lavori pubblici;

la nuova diga foranea del capoluogo ligure è progettata per consentire al Porto di Genova di ospitare in sicurezza navi più grandi rispetto alle attuali, senza limitare gli accessi e le manovre verso gli accosti, e adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Ha la funzione di creare una nuova configurazione degli accessi portuali che garantisca anche una migliore protezione dei bacini interni dalle mareggiate e da possibili cambiamenti climatici e una più razionale separazione fra traffico commerciale e passeggeri, riparazioni navali e area nautica da diporto;

tuttavia, è notizia di questi giorni, riportata dal quotidiano *Il Secolo XIX* in data 8 luglio 2025, la volontà di trasformarla in diga di guerra. Il sub-commissario all'opera Carlo De Simone durante una trasmissione dell'emittente locale Primocanale ha affermato: « È vero la nuova diga foranea del porto di Genova è infrastruttura *dual use*. Progettata per ottimizzare gli scopi mercantili delle banchine, in caso di crisi – bellica – è utile perché consente lo sbarco di portaerei leggere, navi Nato e strumenti e truppe »;

a questo si aggiunge l'emendamento 3.038 presentato dai relatori e approvato durante l'esame in sede referente (ora articolo 3-*septies* del testo) che introduce una deroga accelerata alla valutazione di impatto ambientale per i progetti definiti di « difesa nazionale », ossia procedure di molto semplificate inserite con una definizione ambigua che potrebbe essere estesa a opere civili e infrastrutturali;

il combinato disposto delle parole del sub-commissario De Simone e il suddetto emendamento desta più di una preoccupazione. La diga di Genova deve restare solo funzionale al suo porto e non sito di interesse Nato o militare in genere,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative, anche normative, volte a mantenere invariata la destinazione d'uso del progetto della diga foranea di Genova, opera infrastrutturale pubblica di importanza strategica per lo sviluppo dei traffici commerciali nazionali e internazionali, escludendo categoricamente la possibilità di inglobarla in operazioni di carattere militare.

9/2416-A/**49**. Pastorino, Bonelli, Cantone, Pandolfo, Ghio, Grimaldi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame apporta modifiche formali all'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126;

col suddetto articolo 95 del citato decreto-legge n. 104 del 2020 è istituita l'Autorità per la laguna di Venezia, con l'obiettivo di garantire la gestione unitaria e coordinata degli interventi necessari per la salvaguardia della laguna e del suo delicato equilibrio ambientale, paesaggistico ed economico-sociale;

tra le altre disposizioni, il citato articolo 95 al comma 2, lettera *d)*, prevede la costituzione di una società *in house* per lo svolgimento di servizi professionali e di assistenza tecnica ad elevata specializzazione non reperibili presso le pubbliche amministrazioni e concernenti la gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE;

la costituzione della società rappresenterebbe un tassello fondamentale per assicurare una gestione operativa efficace, efficiente e trasparente delle attività salvaguardia e intervento sulla laguna di Venezia e sui relativi sistemi idraulici e ambientali;

la laguna di Venezia costituisce un ecosistema unico e di rilevanza mondiale, la cui tutela è di interesse strategico nazionale, e richiede assetti amministrativi chiari, stabili e pienamente operativi;

risulta tuttora pendente la definizione dell'assetto definitivo dell'Autorità e la conseguente costituzione della società *in house*, senza la quale si rischia di compromettere la piena attuazione delle finalità per cui l'Autorità è stata istituita,

impegna il Governo

a promuovere iniziative di competenza, nel rispetto dei tempi più rapidi possibili e in raccordo con le amministrazioni competenti, volte a definire l'assetto organizzativo e gestionale dell'Autorità per la laguna di Venezia, dando piena attuazione a quanto previsto dall'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020 e successive modifiche, e a costituire la società *in house* di cui all'articolo 7, comma 2, lettera *d)*, in modo da garantire la continuità, l'efficacia e la trasparenza della gestione degli interventi di salvaguardia della laguna di Venezia.

9/2416-A/**50**. Scarpa.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 3-*septies*, introdotto in sede di esame in referente, reca disposizioni urgenti in materia di valutazione di impatto ambientale relativa a progetti o parti di progetti aventi quale unico obiettivo la difesa nazionale;

tale disposizione ha una portata sistemica rilevante che mina i capisaldi della legislazione ambientale posti a tutela dell'interesse territoriale del Paese, ponendosi come una deroga pericolosità alle procedure di VIA in caso di opere militari;

si tratta, di fatto, di sottrarre al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica alcune competenze in merito alle procedure di VIA per trasferirle al Ministero della difesa in caso di opere militari;

su una modifica di tale portata sarebbe stato più opportuno svolgere un ampio approfondimento, circostanza che non si è verificata, dato l'andamento dei lavori delle Commissioni in sede referente caratterizzato da un'eccessiva confusione che non ha consentito un esame consapevole delle proposte emendative;

la definizione di progetti o « parti di progetti » ad uso esclusivo della difesa nazionale può facilmente essere estesa ad opere civili o infrastrutturali, come nel caso del Ponte, già qualificato dal governo come « strategico » e « prioritario per l'interesse nazionale »;

a fronte di pressanti richieste da parte delle opposizioni, il vice ministro Rixi, nella seduta delle commissioni riunite di mercoledì 8 luglio 2025 ha assicurato che: « il ponte sullo Stretto di Messina non rientra nella casistica delle opere militari per ciò che attiene la deroga alle procedure di VIA »;

è inoltre recente la notizia che il sub-commissario della Diga Foranea di Genova Carlo De Simone, durante una trasmissione dell'emittente locale Primocanale, ha dichiarato che: « È vero la nuova diga foranea del porto di Genova è infrastruttura *dual use*. Progettata per ottimizzare gli scopi mercantili delle banchine, in caso di crisi (bellica, ndr) è utile perché consente lo sbarco di portaerei leggere,

navi Nato e strumenti e truppe. È il tema della *mobilitary use* »,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative, anche normative, volte ad escludere dall'ambito di operatività della norma introdotta dall'articolo 3-*septies* richiamato in premessa i progetti relativi alla realizzazione della Diga Foranea di Genova.

9/2416-A/**51**. Pandolfo, Ghio.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

l'articolo 1-*quinquies* reca disposizioni urgenti per il completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, della variante alla strada statale 16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della strada statale 100;

la SS 100 rappresenta un'infrastruttura fondamentale per la mobilità nell'area metropolitana di Bari e della provincia di Taranto, costituendo un collegamento cruciale tra l'entroterra e la dorsale jonica;

il tratto compreso tra il chilometro 52+200 e il chilometro 66+600 necessita di interventi urgenti di completamento funzionale e messa in sicurezza, con adeguamento alla sezione tipo B e raccordo con le nuove arterie SS 106 DIR e SS 7 nel territorio di Palagiano;

anche il tratto tra il chilometro 44+500 e il chilometro 52+600, in località San Basilio, risulta strategico e richiede interventi analoghi;

la pericolosità della strada statale 100, in particolare nei tratti sopra richiamati, è da anni oggetto di forte preoccupazione da parte delle comunità locali, delle istituzioni territoriali e delle forze dell'ordine, a causa dell'elevato tasso di incidentalità, della commistione tra traffico leggero e pesante, e della presenza di carreggiate non adeguate ai volumi di traffico attuali. Numerosi episodi di cronaca e dati rilevati da ANAS e dagli enti competenti dimostrano l'urgenza di procedere quanto prima con gli interventi di ammodernamento e messa in sicurezza;

gli interventi sopra indicati necessitano di adeguate risorse finanziarie, stimabili rispettivamente in 120 milioni di euro e 140 milioni di euro,

impegna il Governo

ad assicurare, nei prossimi provvedimenti utili, le risorse necessarie, pari complessivamente a 260 milioni di euro per finanziare gli interventi di completamento funzionale e messa in sicurezza della strada statale 100, con sezione tipo B, nei tratti compresi tra il chilometro 52+200 e il chilometro 66+600, con immissione sulla nuova arteria SS 106 DIR/SS 7 in territorio di Palagiano e tra il chilometro 44+500 e il chilometro 52+600 in località San Basilio;

9/2416-A/**52**. Ubaldo Pagano.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, prevedendo in particolare disposizioni per il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché per l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione

all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

le misure previste si inseriscono in una più ampia strategia di rafforzamento e modernizzazione del sistema infrastrutturale nazionale, che mira a sostenere la crescita economica, l'integrazione territoriale e la coesione sociale, anche attraverso interventi mirati sul trasporto pubblico locale, in tutte le sue modalità, ivi inclusi i servizi di navigazione interna;

il contesto territoriale del bacino del lago di Como presenta caratteristiche geomorfologiche particolari che rendono il trasporto lacuale un'infrastruttura essenziale e insostituibile, sia per la mobilità quotidiana dei residenti, sia per la fruizione turistica e sostenibile del territorio;

l'attuale dotazione di mezzi e infrastrutture di navigazione risulta, in diversi casi, datata e non pienamente rispondente agli standard richiesti in termini di efficienza energetica, accessibilità e sicurezza, rendendo necessario un piano di ammodernamento coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale promossi a livello europeo e nazionale, anche nell'ambito del PNRR e della strategia di decarbonizzazione del settore dei trasporti;

un piano di rinnovo della flotta attraverso l'acquisto di nuovi mezzi, ibridi o elettrici, utili anche ad ampliare le linee di navigazione esistenti, si configurerebbe come un intervento funzionale al miglioramento complessivo della qualità e dell'efficienza del servizio di trasporto, inserendosi nel quadro delle politiche di mobilità sostenibile e rispondendo alla necessità di rafforzare l'accessibilità e la competitività dei territori a elevata vocazione ambientale e turistica,

impegna il Governo

ad adoperarsi con ogni strumento di propria competenza affinché venga potenziamento del servizio di trasporto pubblico di navigazione sul lago di Como, nel rispetto dei vincoli ambientali.

9/2416-A/**53**. Benzoni, Ruffino, Pastorella.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, prevedendo in particolare disposizioni per il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché per l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

le misure previste si inseriscono in una più ampia strategia di rafforzamento e modernizzazione del sistema infrastrutturale nazionale, che mira a sostenere la crescita economica, l'integrazione territoriale e la coesione sociale, anche attraverso interventi mirati sul trasporto pubblico locale, in tutte le sue modalità, ivi inclusi i servizi di navigazione interna;

l'attuale dotazione di mezzi e infrastrutture di navigazione risulta, in diversi casi, datata e non pienamente rispondente agli standard richiesti in termini di efficienza energetica, accessibilità e sicurezza, rendendo necessario un piano di ammodernamento coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale promossi a livello europeo e nazionale, anche nell'ambito del PNRR e della strategia di decarbonizzazione del settore dei trasporti;

un piano di rinnovo della flotta attraverso l'acquisto di nuovi mezzi, ibridi o elettrici, utili anche ad ampliare le linee di navigazione esistenti, si configurerebbe come un intervento funzionale al miglioramento complessivo della qualità e dell'efficienza del servizio di trasporto, inserendosi nel quadro delle politiche di mobilità sostenibile e rispondendo alla necessità di rafforzare l'accessibilità e la competitività dei territori a elevata vocazione ambientale e turistica,

impegna il Governo

ad adoperarsi con ogni strumento di propria competenza affinché venga potenzia-

mento del servizio di trasporto pubblico di navigazione sul lago di Como, nel rispetto dei vincoli ambientali e dei vincoli di finanza pubblica.

9/2416-A/**53**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Benzoni, Ruffino, Pastorella.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, prevedendo in particolare disposizioni per il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché per l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

con particolare riferimento a quanto il provvedimento prevede in merito ai sistemi di trasporto va sottolineato come le aree interne, così come individuate dalla Strategia nazionale per le aree interne (SNAI), sono servite da una estremamente limitata rete di offerta di trasporto pubblico – in prevalenza su gomma, talvolta anche su ferro – quasi sempre disegnata sulla base di una rete « storica » e antiquata: Quest'ultima, nel tempo, ha subito modifiche modeste e miglioramenti esigui senza, tuttavia, essere mai stata oggetto di una pianificazione serie e capace di riorganizzare il sistema dei trasporti pubblici alla luce dei nuovi bisogni che emergono superando le criticità;

l'offerta di trasporto su gomma – essendo, nella quasi totalità dei casi, l'unica possibile risposta alle esigenze di alcuni territori e della cittadinanza che li abita – è non solo ridotta ma in molti casi poco coordinata anche tra i diversi gestori e non è quasi mai orientata ad integrare le altre componenti del sistema (servizi ferroviari, servizi aeroportuali, nodi di interscambio, eccetera);

gli orientamenti normativi nazionali degli ultimi anni, inoltre, hanno spinto le regioni verso una razionalizzazione dei servizi tale per cui, nelle aree in cui non vengono raggiunti livelli minimi di tariffazione, ciò ha comportato drastiche riduzioni delle linee e delle corse, tanto che oggi in alcuni territori delle Aree interne viene garantito a malapena il servizio scolastico. Inoltre, nella maggior parte dei casi i tagli sono stati effettuati senza un'adeguata programmazione;

l'accessibilità dei luoghi, soprattutto quelli più remoti, necessita di essere promossa garantendo in diritto di mobilità delle persone nonché le opportunità di scambio dei beni sul territorio attraverso una visione integrata del sistema trasporto-territorio mediante l'adozione di strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti che sia strategica,

impegna il Governo

a promuovere e mettere in atto, in coordinamento con le regioni, ogni iniziativa utile ai fini del potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma, con particolare riferimento ai territori svantaggiati e alle aree interne, favorendo anche il rinnovo del parco mezzi con nuovi veicoli più efficienti e a minor impatto ambientale.

9/2416-A/**54**. Sottanelli, Ruffino, Pastorella.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, prevedendo in particolare disposizioni per il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché per l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

con particolare riferimento a quanto il provvedimento prevede in ambito di servizi di trasporto, è necessario mettere in risalto l'importanza di garantire una rete ferroviaria, su tutto il territorio nazionale, che sia sicura ed efficiente cosicché possa essere garantito il diritto alla mobilità dei cittadini;

persistono, in tutto il Paese, in particolare lungo le tratte ferroviarie regionali e in prossimità dei passaggi a livello, criticità infrastrutturali e tecnologiche che rendono necessario interventi urgenti e strutturati;

le linee regionali, rivestendo un ruolo strategico nella connessione tra aree urbane e territori periferici, risultano spesso penalizzate da un'insufficiente dotazione di risorse per interventi di manutenzione straordinaria, ammodernamento e adeguamento tecnologico;

a titolo esemplificativo, il collegamento ferroviario Torino-Chivasso-Ivrea – arteria strategica per la mobilità quotidiana di migliaia di cittadini e lavoratori del Canavese – versa in condizioni di grave inefficienza con treni spesso sovraffollati e frequenti cancellazioni dei convogli. Emblematico è il fatto che per percorrere i 40 chilometri tra Torino e Ivrea occorra mediamente un'ora, con tempi incompatibili con le esigenze dei pendolari e della logistica aziendale,

impegna il Governo

ad adoperarsi con ogni strumento di competenza affinché vengano potenziati gli investimenti destinati alla sicurezza della rete ferroviaria nazionale, con particolare attenzione alle tratte regionali e ai passaggi a livello, prevedendo l'allocazione di risorse dedicate e l'adozione di un piano di ammodernamento tecnologico volto a garantire livelli uniformi di sicurezza sull'intero territorio nazionale.

9/2416-A/**55**. Richetti, Ruffino, Pastorella.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame introduce, all'articolo 1-*quinquies*, disposizioni urgenti per il completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, della Variante alla SS 16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della SS 100, prevedendo che siano individuati uno o più Commissari straordinari con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. per le attività connesse al completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, quale opera di rilevanza strategica per lo sviluppo delle infrastrutture viarie a servizio della provincia di Cuneo e della Valle Stura e per il traffico commerciale transfrontaliero, nonché della Variante alla SS 16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della SS 100;

accanto ai cantieri sopra menzionati, relativi a opere di rilevanza strategica per il sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto, si colloca anche l'intervento di raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, con particolare riferimento alla tratta Parma-Vicofertile, da tempo individuato quale progetto prioritario per il potenziamento della connettività ferroviaria del territorio parmense, con ricadute significative sia in termini di efficienza del trasporto merci sia per il miglioramento del servizio passeggeri;

tale infrastruttura riveste inoltre un'importanza strategica per lo sviluppo del trasporto intermodale tra le regioni Liguria, Emilia-Romagna e Toscana, contribuendo a rafforzare l'integrazione tra i principali nodi logistici e portuali dell'area e favorendo una più efficiente connessione tra i diversi sistemi di trasporto;

tuttavia, la realizzazione di tale opera – parte della rete *TEN-T Comprehensive* e ritenuta prioritaria per rafforzare la competitività della regione Emilia-Romagna tramite un secondo accesso al Mediterraneo attraverso il porto di La Spezia – risulta bloccata a causa di una incompleta copertura finanziaria;

già il 20 dicembre 2023, con l'interrogazione 5-01751 in Commissione Trasporti, l'Onorevole Valentina Ghio aveva sottolineato la necessità del completamento del finanziamento per l'avvio dei lavori. In particolare, il costo di realizzazione del raddoppio della tratta Parma-Vicofertile aveva un valore stimato a 470 milioni di euro, pari a un incremento di 110 milioni rispetto alla previsione iniziale, a causa dell'aumento dei costi dei materiali. Al tempo, l'inizio dei lavori per tale tratta era fissato nel corso del 2024;

a tale interrogazione, il Viceministro alle infrastrutture Galeazzo Bignami aveva risposto confermando la mancanza di 113 milioni di euro per completare il finanziamento dell'opera, il cui costo totale era stimato in 473 milioni di euro;

con l'interrogazione n. 5-03154, presentata il 26 novembre 2024 presso la IX Commissione, l'Onorevole Giulia Pastorella ha nuovamente richiamato l'attenzione sul problema del cantiere in stallo relativo alla suddetta opera;

ad oggi, l'opera risulta solo parzialmente finanziata, risultando mancanti 126 milioni di euro. Il costo totale dell'opera, infatti, risulta ulteriormente aumentato raggiungendo ben 486 milioni di euro a causa dell'incremento dei costi dei materiali;

ciononostante, il finanziamento ministeriale stanziato resta fermo a 360 milioni di euro e non si ha notizia di alcun intervento volto a destinare le risorse mancanti;

la mancanza di progressi concreti – malgrado tutte le autorizzazioni, sia comunali che regionali, siano già state ottenute e nonostante le dichiarazioni del Governo sulla strategicità dell'opera, oltre alla nomina di un Commissario straordinario per la realizzazione dell'opera stessa – evidenzia una paralisi preoccupante nella realizzazione di questa infrastruttura,

impegna il Governo

ad adoperarsi con la massima urgenza al fine di prevedere una rapida autorizzazione dell'ulteriore spesa necessaria al raddoppio della tratta Parma-Vicofertile da parte di RFI nell'ambito della linea ferroviaria Pontremolese.

9/2416-A/**56**. Grippo, Pastorella, Ruffino.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame, reca al Capo III « Disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo » e, in particolare, introduce all'articolo 6 disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo;

peraltro, all'articolo 5, comma 3, si prevedono disposizioni specifiche riferite anche alle attività operative delle imprese autorizzate alla fornitura di lavoro portuale, così come attestato dalla competente Autorità di sistema portuale (AdSP);

il decreto-legge n. 228 del 2021, prevede che le stesse AdSP, a decorrere dall'anno 2022, debbano destinare una quota pari all'1 per cento delle entrate proprie derivanti dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate per incentivare il pensionamento anticipato dei lavoratori portuali;

la misura è volta a favorire il ricambio generazionale nei porti italiani, con particolare riferimento ai lavoratori impiegati in attività operative gravose, spesso soggette a usura fisica e rischio infortunistico, comparabili alla categoria dei lavori usuranti o gravosi già individuata dal legislatore. Le suddette risorse avrebbero dovuto confluire in un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la cui attivazione è rimasta in sospeso a causa della mancata emanazione del previsto decreto attuativo;

una modifica alla vigente normativa interesserebbe a una platea di circa 5.000 lavoratori, molti dei quali impiegati in attività gravose e con un'età media superiore ai 50 anni;

l'assenza di operatività della misura rischia di generare tensioni sindacali e vanificare gli accantonamenti effettuati, che ammonterebbero a circa 5 milioni di euro, determinandone una restituzione alle aziende,

impegna il Governo

ad attuare ogni iniziativa utile per garantire la piena e rapida operatività del Fondo richiamato in premessa, valutando anche l'opportunità di individuare l'INPS come ente responsabile della gestione, e comunque assicurando l'adozione del relativo decreto attuativo entro i termini previsti.

9/2416-A/**57**. Pastorella, Ruffino.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame, reca al Capo III « Disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo » e, in particolare, introduce all'articolo 6 disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo;

peraltro, all'articolo 5, comma 3, si prevedono disposizioni specifiche riferite anche alle attività operative delle imprese autorizzate alla fornitura di lavoro portuale, così come attestato dalla competente Autorità di sistema portuale (AdSP);

il decreto-legge n. 228 del 2021, prevede che le stesse AdSP, a decorrere dall'anno 2022, debbano destinare una quota pari all'1 per cento delle entrate proprie derivanti dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate per incentivare il pensionamento anticipato dei lavoratori portuali;

la misura è volta a favorire il ricambio generazionale nei porti italiani, con particolare riferimento ai lavoratori impiegati in attività operative gravose, spesso soggette a usura fisica e rischio infortunistico, comparabili alla categoria dei lavori usuranti o gravosi già individuata dal legislatore. Le suddette risorse avrebbero dovuto confluire in un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la cui attivazione è rimasta in sospeso a causa della mancata emanazione del previsto decreto attuativo;

una modifica alla vigente normativa interesserebbe a una platea di circa 5.000 lavoratori, molti dei quali impiegati in attività gravose e con un'età media superiore ai 50 anni;

l'assenza di operatività della misura rischia di generare tensioni sindacali e vanificare gli accantonamenti effettuati, che ammonterebbero a circa 5 milioni di euro, determinandone una restituzione alle aziende,

impegna il Governo

ad attuare ogni iniziativa utile a garantire la piena e rapida operatività del Fondo richiamato in premessa, valutando anche l'opportunità di individuare l'INPS come ente responsabile della gestione.

9/2416-A/**57**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Pastorella, Ruffino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni per il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, nonché per l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

l'articolo 1, comma 2, lettera *c)*, numero *4)*, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, ha autorizzato lo stanziamento di un contributo finalizzato al rinnovo del parco locomotive e carri destinati al trasporto ferroviario delle merci;

tale approvazione è stata successivamente rafforzata dalla decisione della Commissione europea del 17 luglio 2023, n. SA.64726 (2023/N) – Italy, che ha approvato il regime di aiuto, confermando la

legittimità dell'intervento anche sotto il profilo del diritto dell'Unione europea;

sulla base della legge citata, numerosi operatori del comparto hanno sottoscritto impegni giuridicamente vincolanti per l'acquisto di nuovi locomotori, sostenendo rilevanti obbligazioni finanziarie, per un ammontare complessivo pari a circa 700 milioni di euro nel solo triennio 2021-2023;

con l'approvazione di successivi provvedimenti normativi (decreto-legge n. 113 del 2024 e legge 207 del 2024), il Fondo « Loco e Carri » è stato definanziato per un totale di 70 milioni di euro, vanificando gli effetti della misura e mettendo a rischio la sostenibilità economica degli investimenti effettuati,

impegna il Governo

ad accompagnare le disposizioni recate dal provvedimento in esame, con l'adozione di ogni iniziativa volta ad assicurare continuità ed efficacia alla misura autorizzata e approvata in sede italiana ed europea, tutelando la legittima aspettativa degli operatori del settore e garantendo il rispetto degli impegni assunti anche attraverso un adeguato ripristino degli stanziamenti previsti originariamente.

9/2416-A/**58**. D'Alessio, Pastorella, Ruffino.

La Camera,

premesso che:

il testo in esame reca al Capo II « Disposizioni in materia di autotrasporto, di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli » e, in particolare, prevede all'articolo 4 norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto;

l'articolo 5 della legge 30 dicembre 2023, n. 214 (legge per il mercato e la concorrenza 2022), nel modificare l'articolo 8 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, ha introdotto la possibilità, per i candidati al conseguimento della qualifica di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, di sostenere l'esame per l'idoneità professionale anche in province diverse da quella di residenza;

tale possibilità era subordinata alla duplice condizione dell'assenza di sedute d'esame nella provincia di residenza del candidato e della stipula di un apposito protocollo in sede di Conferenza unificata Stato-regioni;

la *ratio* della norma era quella di favorire l'accesso alla professione, superando gli ostacoli organizzativi presenti in alcune province e ampliando le sedi disponibili per l'esame;

tale protocollo, ad oggi, non risulta essere stato perfezionato, rendendo di fatto inapplicabile la disposizione e frustrando gli obiettivi di semplificazione e accessibilità e le aspirazioni di numerosi potenziali professionisti del settore;

la mancata attuazione ha comportato, infatti, il permanere di disuguaglianze territoriali e difficoltà per numerosi candidati, con effetti negativi sulla disponibilità di personale qualificato per un settore strategico quale quello dell'autotrasporto;

un numero limitato di province ha autonomamente attivato modalità semplificate, mentre la maggioranza resta inadempiente, aggravando ulteriormente i divari,

impegna il Governo:

ad accompagnare le disposizioni recate dal citato articolo 4 del provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative normative volte a semplificare le modalità di svolgimento dell'esame di idoneità professionale nel settore dell'autotrasporto, consentendo la possibilità di sostenerlo presso qualsiasi provincia della regione di residenza del candidato, indipendentemente dalla stipula di protocolli interistituzionali;

a monitorare, d'intesa con le regioni, l'attuazione uniforme della disposizione su tutto il territorio nazionale, garantendo criteri minimi di equità, trasparenza e operatività per tutti i candidati.

9/2416-A/**59**. Rosato, Pastorella, Ruffino.

La Camera

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare ulteriori iniziative normative volte a semplificare le modalità di svolgimento dell'esame di idoneità professionale nel settore dell'autotrasporto, consentendo la possibilità di sostenerlo presso qualsiasi provincia della regione di residenza del candidato, indipendentemente dalla stipula di protocolli interistituzionali;

a monitorare, d'intesa con le regioni, l'attuazione uniforme della disposizione di cui all'articolo 4 del provvedimento in esame su tutto il territorio nazionale, garantendo criteri minimi di equità, trasparenza e operatività per tutti i candidati.

9/2416-A/**59**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Rosato, Pastorella, Ruffino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti volte ad assicurare la continuità degli interventi infrastrutturali strategici e la piena attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ponendo particolare attenzione alla gestione efficiente delle risorse pubbliche, al potenziamento dei trasporti e alla modernizzazione del patrimonio infrastrutturale del Paese. Vi sono, in particolare, diverse disposizioni specifiche su ponti e infrastrutture viarie;

la messa in sicurezza, il rafforzamento strutturale e il completamento delle opere relative a ponti e viadotti rappresentano una priorità strategica non solo per la tutela della pubblica incolumità, ma anche per la funzionalità della rete viaria nazionale, in particolare nelle aree a elevata densità abitativa, nei territori interni e nelle zone a rischio idrogeologico;

il decreto ministeriale 7 maggio 2021 ha previsto la ripartizione dei fondi – previsti dall'articolo 49 del decreto-legge 14 agosto 2000, n. 104, per la messa in sicurezza di ponti e viadotti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzioni di quelli esistenti, affidando alle strutture tecniche delle amministrazioni centrali e territoriali la responsabilità della programmazione e della spesa, secondo quanto stabilito dal successivo decreto ministeriale 21 settembre 2023;

tuttavia, numerosi amministratori locali segnalano ritardi nell'assegnazione e nell'erogazione effettiva delle risorse previste, con il rischio che opere prioritarie subiscano slittamenti temporali non compatibili con gli obiettivi di tutela della sicurezza e continuità della mobilità,

impegna il Governo

ad adoperarsi affinché l'assegnazione di risorse per la messa in sicurezza di ponti e viadotti avvenga in modo tempestivo e gli enti locali beneficiari abbiano la possibilità di programmare con anticipo gli interventi.

9/2416-A/**60**. Ruffino, Pastorella.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene misure urgenti volte a garantire la continuità e l'efficacia nella realizzazione di infrastrutture strategiche per il Paese, intervenendo su ambiti essenziali per la modernizzazione del sistema produttivo e l'efficienza dei servizi pubblici, tra cui le opere di interesse nazionale, il sistema dei trasporti, la logistica e la gestione delle risorse collegate al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR);

l'articolo 8 del provvedimento fa espresso riferimento, in ambito logistico, al valore assolutamente strategico del digitale. Di fatti, l'approccio seguito dal decreto conferma l'orientamento verso un rafforzamento strutturale del sistema infrastrutturale nazionale, valorizzando la funzione trasversale che le grandi opere svolgono non solo in termini di mobilità e trasporto, ma anche come fattore abilitante per la

crescita economica, la coesione territoriale e l'innovazione tecnologica;

in tale prospettiva, la componente digitale delle infrastrutture rappresenta una dimensione strategica non più separabile da quella fisica, in quanto strettamente connessa ai processi di automazione industriale, digitalizzazione dei servizi pubblici, gestione intelligente della mobilità e dei flussi logistici, sicurezza delle reti e attrazione di investimenti ad alto valore tecnologico;

l'integrazione sistematica delle infrastrutture digitali nei programmi di sviluppo infrastrutturale può contribuire in modo determinante a migliorare la competitività economica del Paese, a ridurre i divari territoriali, a rafforzare la resilienza amministrativa e a realizzare una pubblica amministrazione più efficiente, trasparente e orientata al dato;

l'assenza di una strategia nazionale unitaria e aggiornata in materia di infrastrutture digitali rischia di compromettere la coerenza e l'efficacia degli investimenti già in corso, frammentando gli interventi e riducendone l'impatto sistemico,

impegna il Governo

a promuovere l'elaborazione e l'attuazione di una strategia nazionale per il rafforzamento delle infrastrutture digitali legate in particolar modo agli ambiti di intervento del provvedimento in esame, ad integrazione degli obiettivi di innovazione tecnologica, competitività economica e trasformazione digitale della pubblica amministrazione.

9/2416-A/**61**. Onori, Ruffino, Pastorella.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame interviene con misure urgenti volte a garantire la continuità della realizzazione di infrastrutture strategiche, assicurare il corretto funzionamento del sistema dei trasporti e sostenere l'attuazione degli investimenti programmati nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza;

l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza e dei principali programmi infrastrutturali ha evidenziato significative criticità legate alla capacità progettuale, amministrativa e gestionale degli enti locali, in particolare nei piccoli comuni e nelle aree interne, dove le strutture tecniche risultano spesso sottodimensionate e prive delle competenze necessarie per affrontare procedimenti complessi e adempimenti stringenti;

le difficoltà nel reclutamento di personale qualificato, la limitata autonomia finanziaria e l'assenza di strumenti flessibili di assistenza e coordinamento hanno prodotto, in diversi casi, ritardi nell'attivazione delle risorse disponibili, con conseguenze rilevanti sulla qualità e tempestività degli interventi di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture locali;

la riduzione dei divari territoriali in materia di dotazione infrastrutturale richiede non solo un'equa allocazione delle risorse, ma anche il rafforzamento strutturale della capacità amministrativa degli enti titolari degli interventi, mediante strumenti stabili di supporto, forme di esercizio associato di funzioni, nonché meccanismi che garantiscano una maggiore autonomia operativa agli enti locali meritevoli, in relazione alla complessità delle opere da realizzare e alla specificità dei contesti territoriali;

una strategia nazionale orientata a questi obiettivi appare coerente con gli indirizzi della Commissione europea in materia di coesione economica, sociale e territoriale e con i principi di sussidiarietà e adeguatezza previsti dall'ordinamento costituzionale,

impegna il Governo

a promuovere una strategia nazionale per il rafforzamento della capacità progettuale, gestionale e finanziaria degli enti locali, con particolare riferimento ai piccoli comuni e alle aree interne, prevedendo stru-

menti e risorse adeguati a sostenerne l'autonomia operativa, anche mediante forme associative, al fine di garantire l'effettiva realizzazione e manutenzione delle infrastrutture pubbliche e contribuire alla riduzione dei divari territoriali.

9/2416-A/**62**. Bonetti, Ruffino, Pastorella.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca, al capo I, disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di lavori pubblici, e al capo III disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

la realizzazione della piattaforma logistica Darsena Europa rappresenta un'infrastruttura strategica per il rilancio del sistema portuale e produttivo dell'Alto Tirreno, con potenziali ricadute nazionali e sull'interconnessione euro-mediterranea;

tale opera necessita di una rete integrata di collegamenti ferroviari, stradali e logistici, tra cui il collegamento all'alta velocità, lo scavalco ferroviario, la viabilità urbana e interportuale, la messa in sicurezza dei ponti, e il completamento della SS 1 Aurelia-Tirrenica, il cui avanzamento è attualmente affidato a una pluralità di soggetti (MIT, RFI, ANAS, regione Toscana, Autorità Portuale, Invitalia), con competenze e cronoprogrammi differenziati;

la frammentazione decisionale rischia di rallentare la piena funzionalità dell'opera e di pregiudicare l'efficacia degli investimenti pubblici già stanziati,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame, con l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un tavolo permanente di coordinamento interistituzionale finalizzato alla pianificazione integrata e al monitoraggio delle opere di connessione della Darsena Europa con i principali snodi logistici, ferroviari e viari della Toscana, coinvolgendo oltre al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Toscana, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, RFI, ANAS, Invitalia e gli altri soggetti interessati, con il compito di armonizzare i progetti esistenti, monitorare i tempi di realizzazione, individuare le eventuali criticità procedurali e garantire la piena operatività dell'*hub* portuale secondo una visione unitaria e funzionale allo sviluppo dell'intero corridoio tirrenico.

9/2416-A/**63**. Tenerini.

La Camera,

premesso che:

con l'articolo 1-*ter* del provvedimento in esame è stato previsto che l'ANAS proceda a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025, la progettazione di una serie di interventi di grande importanza per i territori delle regioni Umbria, Marche, Puglia, Campania, Piemonte e Liguria;

si tratta delle progettazioni per la realizzazione:

del raddoppio della strada statale SS 700 Caserta con l'obiettivo di una definitiva risoluzione dei problemi viabilistici e di congestionamento da traffico del territorio della provincia di Caserta;

della galleria della Guinza, che si trova lungo l'itinerario internazionale E78 S.G.C. Grosseto-Fano, a cavallo tra le regioni Umbria e Marche;

della variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana che rappresenta una vitale arteria di collegamento tra la riviera ligure e il Piemonte, con funzione di ponte per il traffico tra i porti della Liguria e di trafori di collegamento con la Francia;

degli interventi di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale sulla tratta da Comunanza AP ad Amandola nelle Marche della SS 78, connessi messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli ecce-

zionali eventi sismici verificatisi nell'Italia centrale a partire dal giorno 24 agosto 2016;

degli interventi di adeguamento della strada statale 7-*ter* tra Manduria e Grottaglie, che riavvia il progetto strategico per l'interconnessione tra Salento, Arco Ionico, Basilicata e rete autostradale nazionale,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa di competenza, al fine di ricomprendere la fase realizzativa delle opere indicate in premessa nell'ambito del prossimo contratto di programma stipulato con la società ANAS, per gli investimenti sulla rete stradale di interesse nazionale.

9/2416-A/**64**. Nevi.

La Camera,

premesso che:

con l'articolo 1-*ter* del provvedimento in esame è stato previsto che l'ANAS proceda a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025, la progettazione di una serie di interventi di grande importanza per i territori delle regioni Umbria, Marche, Puglia, Campania, Piemonte e Liguria;

si tratta delle progettazioni per la realizzazione:

del raddoppio della strada statale SS 700 Caserta con l'obiettivo di una definitiva risoluzione dei problemi viabilistici e di congestionamento da traffico del territorio della provincia di Caserta;

della galleria della Guinza, che si trova lungo l'itinerario internazionale E78 S.G.C. Grosseto-Fano, a cavallo tra le regioni Umbria e Marche;

della variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana che rappresenta una vitale arteria di collegamento tra la riviera ligure e il Piemonte, con funzione di ponte per il traffico tra i porti della Liguria e di trafori di collegamento con la Francia;

degli interventi di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale sulla tratta da Comunanza AP ad Amandola nelle Marche della SS 78, connessi messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici verificatisi nell'Italia centrale a partire dal giorno 24 agosto 2016;

degli interventi di adeguamento della strada statale 7-*ter* tra Manduria e Grottaglie, che riavvia il progetto strategico per l'interconnessione tra Salento, Arco Ionico, Basilicata e rete autostradale nazionale,

impegna il Governo

a valutare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, ogni iniziativa di competenza, al fine di ricomprendere la fase realizzativa delle opere indicate in premessa nell'ambito del prossimo contratto di programma stipulato con la società ANAS, per gli investimenti sulla rete stradale di interesse nazionale.

9/2416-A/**64**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Nevi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 13 del provvedimento in esame interviene sulla disciplina – contenuta nel decreto legislativo n. 190 del 2024 (cosiddetto TU FER) relativa all'individuazione delle aree territoriali in cui prevedere l'installazione di impianti alimentati da fonti di energia rinnovabile (FER), in particolare delle c.d. aree di accelerazione, implementando così l'attuazione della normativa europea in materia;

il decreto ministeriale 21 giugno 2024 – (cosiddetto decreto Aree idonee), adottato con ben due anni di ritardo rispetto alla previsione del decreto legislativo n. 199 del 2021, ha definito i criteri nazionali per l'individuazione delle aree idonee alla rea-

lizzazione degli impianti a fonti rinnovabili da parte delle regioni;

con la sentenza n. 9155 del 13 maggio 2025, il TAR Lazio ha annullato parzialmente il suddetto decreto, in particolare i commi 2 e 3 dell'articolo 7, con obbligo di modificare il decreto ministeriale entro sessanta giorni dalla notifica della sentenza;

in particolare, la pronuncia del TAR ha evidenziato, in primo luogo, che pur lasciando margini di autonomia legislativa a livello locale, le regioni non potranno prevedere restrizioni nelle loro leggi regionali rispetto alla disciplina statale e, in secondo luogo, il decreto riformulato dovrà contenere elementi di omogeneità per le varie regioni, cosa che non avviene col decreto attuale, che lascia ampia libertà alle regioni di poter modificare le aree non idonee;

il decreto è infatti carente di criteri tecnici oggettivi per individuare le aree non idonee. Così, ad esempio, non sono stati previsti criteri di valutazione tarati sulla tipologia di fonte rinnovabile e/o sulla taglia dell'impianto, non sono stati previsti criteri per valutare le situazioni di concentrazione di impianti FER nella medesima area ovvero di interazione con altri progetti o programmi, né sono stati previsti criteri per apprezzare adeguatamente specifiche aree, quali i siti Rete Natura 2000, le aree naturali protette, quelle caratterizzate da dissesto e/o rischio idrogeologico. La carente specificità dei criteri di individuazione si traduce anche nel difetto di omogeneità, risolvendosi in una sostanziale devoluzione alle regioni dell'onere di individuare dette aree senza la « guida » dei princìpi e criteri statali;

il TAR ha dichiarato illegittimo il decreto anche laddove lascia alle regioni la facoltà (non l'obbligo) di considerare ancora idonee le aree già individuate come tali. Tale previsione è quindi insufficiente a tutelare gli investimenti in corso, esponendoli al rischio di cambio di qualificazione delle aree da parte delle regioni;

il TAR ha inoltre chiarito che le aree non idonee non precludono automaticamente l'installazione degli impianti, ma indicano solo una maggiore probabilità di rigetto nei procedimenti autorizzativi;

la pronuncia si inserisce in un contesto giuridico caratterizzato da problemi di mancato coordinamento tra la disciplina nazionale, volta a garantire un'omogeneità di trattamento su tutto il territorio, e le prerogative legislative delle regioni;

è fondamentale che la pianificazione della transizione energetica garantisca un ruolo effettivo delle regioni e degli enti locali, attraverso un corretto bilanciamento tra esigenze di accelerazione e programmazione territoriale condivisa, anche prevedendo forme di compensazione ambientale, sociale o economica per i territori coinvolti;

accanto alla diffusione degli impianti di grande taglia, è essenziale promuovere in modo più deciso e strutturato la realizzazione delle Comunità Energetiche Rinnovabili (CER), che a oggi risultano ancora poco diffuse nonostante le misure di incentivazione già attivate, e che possono rappresentare uno strumento decisivo per la partecipazione dei cittadini, la riduzione dei consumi e la valorizzazione delle risorse locali;

è imprescindibile che il quadro regolatorio venga rapidamente aggiornato, in modo condiviso, rafforzando la cooperazione istituzionale e assicurando la compatibilità tra l'accelerazione delle rinnovabili e la pianificazione territoriale,

impegna il Governo:

ad adottare, in tempi rapidi, il nuovo decreto Aree Idonee con criteri oggettivi e vincolanti che garantiscano l'equilibrio tra l'esigenza di accelerare la diffusione delle rinnovabili e la necessità di una pianificazione condivisa e territorialmente sostenibile;

a rafforzare, in sede di revisione del decreto in materia di individuazione delle aree idonee e non idonee, il ruolo delle regioni e degli enti locali, anche prevedendo idonee misure di compensazione per

i territori interessati dalla localizzazione di impianti di grande dimensione, e ad adottare iniziative, nell'ambito delle proprie competenze, per prevenire e risolvere eventuali conflitti tra regioni confinanti nei casi in cui tali impianti possano avere un impatto significativo sui territori limitrofi;

ad introdurre meccanismi di salvaguardia degli *iter* autorizzativi già avviati alla data di entrata in vigore del decreto, per tutelare gli investimenti in corso;

ad adottare ulteriori iniziative per rafforzare le misure di promozione e diffusione delle Comunità Energetiche Rinnovabili, con l'obiettivo di renderle uno strumento strutturale e capillare della transizione energetica, superando gli attuali ostacoli di natura amministrativa, tecnica e informativa che ne frenano la piena attuazione;

a coordinare le disposizioni del decreto-legge n. 73 del 2025 in materia di aree di accelerazione per gli impianti FER con il nuovo decreto ministeriale in fase di redazione e con le normative regionali che individueranno le aree idonee e non idonee.

9/2416-A/**65**. Forattini, Simiani, Marino, Andrea Rossi, Vaccari.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene interventi mirati a favorire la realizzazione e il completamento di opere strategiche, riconoscendo il ruolo fondamentale delle connessioni viarie e autostradali per la competitività economica, la coesione territoriale e la sicurezza dei cittadini;

ad avviso dei firmatari, l'esame in Commissione è stato caotico: è iniziato con una compressione del numero degli emendamenti da segnalare, limitato per il solo gruppo del PD a 31 emendamenti. Nel corso dell'esame si è assistito poi ad un deposito « incontrollato » di emendamenti dei relatori su materie anche molto complesse, culminato con l'arrivo di riformulazioni impossibili da valutare a ridosso della votazione al mandato al relatore;

tra i passaggi più critici si segnala che il decreto ha rischiato di aumentare i pedaggi autostradali, come previsto da un emendamento dei relatori che poi, grazie alla ferma contrarietà delle opposizioni, è stato ritirato;

con l'emendamento in questione, si integrava la misura del canone annuo corrisposto direttamente ad ANAS S.p.A. di un ulteriore importo, calcolato sulla percorrenza chilometrica, pari a 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5 a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello di entrata in vigore della disposizione – ossia da agosto – prevedendo inoltre che il canone così integrato fosse poi incrementato ogni due anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze nella misura corrispondente all'indice di inflazione rilevato;

la proposta è stata giustificata dalla necessità di individuare una copertura strutturale per il fabbisogno incrementale necessario ad ANAS per far fronte ad una serie di eventi occorsi negli ultimi periodi;

successivamente è stata ritirata anche la parte della proposta emendativa con cui si consentiva ad ANAS l'utilizzo delle risorse del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane per il finanziamento dei maggiori fabbisogni derivanti dai provvedimenti dei Collegi Consultivi Tecnici per la definizione delle controversie con le imprese appaltatrici;

in conclusione, dell'emendamento originariamente presentato dai relatori è rimasta soltanto la parte che, per rendere immediatamente operativa la proroga fino a 50 anni della concessione tra ANAS e il Ministero delle infrastruture e dei trasporti, elimina l'obbligo di notifica preventiva alla Commissione europea previsto dalla legge di stabilità 2024 e dall'articolo 108 del TFUE, limitandosi a far valere le semplici interlocuzioni già avute con gli uffici dell'UE, senza un formale via libera;

nella relazione illustrativa relativa all'articolo aggiuntivo dei relatori 11.017 emerge un riferimento a tali interlocuzioni svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le strutture della Commissione europea, finalizzate a definire l'applicabilità o meno all'estensione della concessione in favore di ANAS S.p.A. della clausola *stand-still* relativa alla procedura di notifica prevista dalla normativa in materia di aiuti di Stato. A tal proposito, nel corso dell'esame, è stato richiesto che venisse messa a disposizione delle Commissioni la documentazione attestante il contenuto e l'esito di tali interlocuzioni svolte con le istituzioni europee;

nonostante le rassicurazioni da parte del Presidente della Commissione trasporti circa la disponibilità di rispondere alle richieste di approfondimento istruttorio, a quanto consta ai firmatari del presente atto non è pervenuto alcun chiarimento. La soppressione del parere preventivo della Commissione europea potrebbe violare il Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea e la proroga della concessione senza gara potrebbe rischiare sia di infrangersi sul controllo della Corte dei conti sia di aprire un'eventuale procedura di infrazione mettendo in pericolo 10 mila dipendenti Anas e 40 mila dipendenti dell'indotto,

impegna il Governo

a rendere pubblica la documentazione attestante il contenuto e l'esito delle interlocuzioni svolte con le istituzioni europee citate in premessa, anche al fine di chiarirne l'ufficialità.

9/2416-A/**66**. Ferrari, Simiani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure, tra le altre cose, in materia di trasporto ferroviario;

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 8 ottobre 2021 è stata approvata la ripartizione delle risorse per l'attuazione degli interventi del Piano di Investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali, nell'ambito del Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR;

la Fondazione FS Italiane è stata individuata quale Soggetto Attuatore di parte dei progetti inseriti nell'ambito dell'intervento « Percorsi nella storia – treni storici ed itinerari culturali » finanziati con fondi del Piano Nazionale Complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza;

gli interventi riguardano il recupero e lo sviluppo di Poli museali, *Hub* manutentivi di treni storici e di spazi espositivi nonché il recupero di Materiale rotabile storico ed altre iniziative di innovazione tecnologica sul patrimonio storico;

le attività oggetto dell'intervento prevedono il completo recupero di materiale rotabile storico attualmente dismesso, comprensivo di automotrici, carrozze e locomotive d'epoca;

i veicoli interessati dall'attività sono eterogenei e di elevato valore storico ed artistico, sia per l'età (a partire dagli anni '20) che per gli arredi e le caratteristiche costruttive, rappresentando il simbolo dell'evoluzione del trasporto ferroviario in Italia e testimoniando i traguardi e le eccellenze tecniche raggiunte in 150 anni di storia;

in un'ottica di totale sostenibilità ambientale e sociale, l'esercizio del parco rotabili storici contribuisce a promuovere la conoscenza del mezzo « treno » unitamente a manifestazioni di tipo culturale, eventi ed iniziative di carattere sociale e commerciale, a beneficio delle comunità e dei territori attraversati;

i suddetti interventi risultano essere stati avviati per il tramite di vari accordi quadro e contratti già formalizzati nel rispetto delle previsioni del codice appalti,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a incrementare, o in ogni caso a mantenere,

lo stanziamento finanziario finalizzato all'attuazione dei progetti di cui in premessa, da realizzarsi per il tramite degli attuali e nuovi strumenti contrattuali in uso alla Fondazione FS Italiane.

9/2416-A/**67**. Manzi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 11 del provvedimento in esame introduce modifiche puntuali alla disciplina delle concessioni autostradali, intervenendo su aspetti procedurali relativi al subentro del concessionario, alle prescrizioni dell'ente concedente, alla determinazione delle tariffe da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), alla gestione dei lavori di manutenzione straordinaria e all'indicazione delle tariffe in convenzione;

le modifiche introdotte riflettono l'intento del legislatore di assicurare una gestione delle tratte autostradali conforme agli *standard* di qualità del servizio e di rispetto dei diritti dell'utenza, anche in relazione agli effetti delle attività manutentive sulla fluidità del traffico;

come evidenziato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), in plurime circostanze sarebbe stato accertato un significativo peggioramento della qualità del servizio di gestione di taluni tratti autostradali, con pregiudizio per la sicurezza della circolazione e disagi rilevanti per gli utenti, misurabili in allungamento dei tempi di percorrenza e riduzione delle velocità medie a causa di cantierizzazioni protratte non adeguatamente programmate;

tali criticità, spesso strutturali e reiterate nel tempo, hanno determinato una situazione cronicizzata di disagio in molti tratti della rete autostradale, arrecando danno sia a cittadini sia a imprese, a fronte della persistenza della piena corresponsione dei pedaggi, senza meccanismi automatici di compensazione o rimborso,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a introdurre un meccanismo automatico di riconoscimento di agevolazioni tariffarie o di rimborso del pedaggio autostradale per gli utenti in caso di comprovati episodi di disagio alla mobilità cagionati dalla cantierizzazione di tratti autostradali sottoposti a pedaggio, assicurando contestualmente che l'attivazione di tale meccanismo non determini incrementi ingiustificati dei pedaggi a carico dell'utenza.

9/2416-A/**68**. Gadda.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 11 del provvedimento in esame introduce modifiche puntuali alla disciplina delle concessioni autostradali, intervenendo su aspetti procedurali relativi al subentro del concessionario, alle prescrizioni dell'ente concedente, alla determinazione delle tariffe da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), alla gestione dei lavori di manutenzione straordinaria e all'indicazione delle tariffe in convenzione;

le modifiche introdotte riflettono l'intento del legislatore di assicurare una gestione delle tratte autostradali conforme agli *standard* di qualità del servizio e di rispetto dei diritti dell'utenza, anche in relazione agli effetti delle attività manutentive sulla fluidità del traffico;

la medesima esigenza è avvertita anche in relazione alla rete stradale provinciale, componente essenziale del sistema infrastrutturale nazionale, che assicura la connessione tra i centri minori e le arterie principali di comunicazione, a beneficio della mobilità dei cittadini e del trasporto di merci;

le condizioni di tale rete, in numerose realtà territoriali, risultano compromesse da carenze manutentive croniche, dovute anche alla progressiva riduzione delle risorse finanziarie a disposizione degli enti di area vasta, con conseguenti rischi per la sicurezza della circolazione e disagi per l'utenza;

un progressivo deterioramento della rete stradale provinciale comporta ricadute

negative sull'economia locale, sul diritto alla mobilità e sull'accessibilità delle aree interne e periferiche del Paese,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dall'articolo 11 del provvedimento in esame con l'adozione di opportune iniziative normative volte all'istituzione di un fondo nazionale dedicato al finanziamento degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale provinciale, finalizzato a sostenere gli enti locali nella gestione delle infrastrutture viarie di competenza, con criteri di riparto delle risorse che tengano conto dell'estensione della rete, del livello di criticità delle infrastrutture e della densità di traffico, al fine di garantire la sicurezza della circolazione e la continuità della mobilità territoriale.

9/2416-A/**69**. Del Barba.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca « Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti »;

nel novembre 2024 è stato disposto il definanziamento dell'intervento infrastrutturale relativo al Nodo Bari-Nord, un'opera strategica di Rete ferroviaria italiana finanziata con le delibere Cipess n. 1 del 2022 e n. 35 del 2022, per un importo complessivo di circa 900 milioni di euro;

tale decisione, adottata dal CIPESS, sarebbe stata motivata dal mancato conseguimento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro i termini previsti, insieme al taglio di altri interventi inseriti nel Piano di sviluppo e coesione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

il progetto del Nodo Bari-Nord riveste un valore strategico per la mobilità ferroviaria passeggeri e merci sulla dorsale adriatica, contribuendo alla riduzione dei tempi di percorrenza, al potenziamento della capacità di trasporto e alla sicurezza del sistema ferroviario;

l'opera assume inoltre un rilevante valore urbanistico e sociale per la città di Bari e le sue frazioni di Santo Spirito e Palese, oggi penalizzate dalla presenza di una linea ferroviaria che rappresenta una barriera infrastrutturale interna tra quartieri densamente popolati;

il progetto definitivo del Nodo Bari-Nord, come peraltro auspicato dalla regione Puglia, è stato approvato il 16 aprile 2025,

impegna il Governo

in linea con le finalità del provvedimento in esame relative al corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, ad assicurare le risorse necessarie per garantire la realizzazione del progetto « Nodo Bari-Nord », anche al fine di salvaguardare il diritto alla mobilità, alla sicurezza e alla qualità urbana dei cittadini baresi e in modo particolare dei residenti dei quartieri di Palese e Santo Spirito, tutelando investimenti già progettati e avanzati, nonché rispettando i princìpi di perequazione territoriale sanciti dalla Costituzione.

9/2416-A/**70**. Lacarra.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame reca, tra le altre, misure urgenti per l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo disponendo, all'articolo 6, comma 1, una interpretazione autentica ai fini della determinazione degli aggiornamenti annuali dei canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime per consentire che l'in-

dice dei valori per il mercato all'ingrosso, in assenza della produzione e diffusione dell'indice da parte dell'Istituto nazionale di statistica, sia sostituito dall'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali e regolando, all'articolo 6, comma 2, il periodo della stagione balneare;

è necessario rafforzare la capacità operativa degli enti locali, che sono responsabili della gestione delle concessioni demaniali marittime per gestire efficacemente le nuove procedure di affidamento delle concessioni balneari e garantire che le gare siano espletate in modo tempestivo, rispettando le scadenze previste;

ciò richiede un'adeguata dotazione di personale qualificato, in grado di gestire le diverse fasi della procedura, dalla pubblicazione dei bandi alla valutazione delle offerte, fino alla stipula dei contratti e alla quantificazione e verifica degli indennizzi a favore dei concessionari uscenti,

impegna il Governo

a prevedere, con il primo provvedimento utile, l'incremento del personale delle amministrazioni concedenti al fine di consentire il rapido ed efficiente espletamento delle varie fasi previste dalle nuove procedure di affidamento delle concessioni balneari ivi inclusa la quantificazione e verifica degli indennizzi a favore dei concessionari uscenti.

9/2416-A/**71**. De Luca.

La Camera,

premesso che:

a causa del cambiamento climatico le estati si preannunciano ormai da anni particolarmente intense per quanto riguarda il rischio caldo, con un'allerta crescente per la salute dei lavoratori in tutta Italia dalla disidratazione ai potenzialmente letali colpi di calore;

come ogni anno verranno dettagliati gli obblighi dei datori di lavoro secondo le diverse disposizioni normative, le misure di prevenzione e di protezione da adottare e i diritti fondamentali dei lavoratori in caso di caldo eccessivo;

il provvedimento in esame contiene all'articolo 4 una serie di disposizioni sull'autotrasporto volte a garantire la continuità del servizio di autotrasporto, disciplinare le attività di carico e scarico nonché sostenere, anche se con risorse insufficienti, il rinnovo del parco circolante per garantire l'utilizzo di mezzi maggiormente performanti;

all'articolo 157 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, comma 7-*bis*, è previsto che, al fine di ridurre lo spreco di energia, tutelare l'ambiente e garantire una maggiore salubrità dell'aria, è fatto divieto di tenere il motore acceso, durante la sosta del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria nel veicolo stesso e che dalla violazione consegue la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 223 a euro 444;

tra le misure necessarie per garantire la continuità del servizio di autotrasporto, ci sarebbe anche la doverosa necessità di contenere i rischi derivanti da stress termico nonché di tutelare la salute dei lavoratori soggetti a permanenza prolungata all'interno degli abitacoli, esposti al sole, consentendo, esclusivamente a queste categorie, di tenere il motore acceso, durante la sosta del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria nel veicolo stesso,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure previste dall'articolo 4 con l'adozione di provvedimenti normativi volti a prevedere che, in deroga a quanto previsto all'articolo 157 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 che reca norme sulla sosta, gli autotrasportatori possano fruire dell'impianto di climatizzazione qualora si trovino per tempi prolungati a sostare all'interno degli abitacoli, senza incorrere nella sanzione amministrativa.

9/2416-A/**72**. Carotenuto.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame, all'articolo 1, reca disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, le quali modificano e integrano la normativa per il riavvio delle attività volte alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina;

il progetto di costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina interessa un'area di inestimabile valore paesaggistico, storico e culturale, la quale costituisce un'identità di tradizioni per le comunità del territorio che va preservata con estrema cura;

i principi di tutela e salvaguardia del paesaggio e del patrimonio storico e artistico della Nazione sono garantiti dall'articolo 9 della Costituzione, nonché dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42), che all'articolo 1, sancisce che: « La tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale concorrono a preservare la memoria della comunità nazionale e del suo territorio e a promuovere lo sviluppo della cultura »;

inoltre, la Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la società, fatta a Faro il 27 ottobre 2005 e ratificata dalla legge 1° ottobre 2020, n. 133, riconosce il diritto al patrimonio culturale come un diritto universale dell'uomo, sottolineando come « la conservazione del patrimonio culturale, ed il relativo uso sostenibile, hanno come obiettivo lo sviluppo umano e la qualità della vita »;

la realizzazione di un'opera infrastrutturale di tale portata impone un'attenta e rigorosa analisi e valutazione dell'impatto che il Ponte avrà sul paesaggio e sui luoghi della cultura e, in tal senso, il rispetto delle procedure e di ottenimento dei pareri tecnici delle Soprintendenze, organi periferici del Ministero della cultura che rivestono un ruolo fondamentale nella tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico del nostro Paese, rappresenta una condizione imprescindibile per la garanzia di legittimità dell'opera;

la complessa attività di tutela attribuita alle Soprintendenze non riguarda soltanto una mera funzione di controllo e salvaguardia del patrimonio artistico e paesaggistico, ma concerne anche azioni di vigilanza essenziali per prevenire e contrastare possibili infiltrazioni della criminalità organizzata, fungendo, quindi da un vero e proprio presidio di legalità;

infatti, ogni luogo e istituto della cultura del nostro Paese non rappresenta soltanto un bene da tutelare, ma una testimonianza identitaria di opposizione pacifica, ma risoluta, alla violenza e all'illegalità che caratterizza, al contrario, la criminalità organizzata;

pertanto, ogni tentativo di ridimensionare il fondamentale ruolo delle Soprintendenze, aggirando i pareri tecnici o limitando le loro funzioni, con l'obiettivo di velocizzare la costruzione di grandi opere con un impatto significativo e devastante sul patrimonio culturale del nostro Paese, non solo esporrebbe a gravi rischi la conservazione di beni di inestimabile valore, per i quali non esistono compensazioni economiche, ma soprattutto indebolirebbe il cruciale ruolo della cultura nel contrasto alla prevaricazione e all'illegalità,

impegna il Governo:

ad assicurare la piena osservanza delle procedure di ottenimento dei pareri delle Soprintendenze in tutte le fasi di realizzazione dell'opera del Ponte sullo Stretto di Messina, evitando qualsiasi tentativo di aggirare o indebolire il loro ruolo, al fine di garantire il rispetto dei principi di conservazione e tutela del patrimonio culturale e paesaggistico presente nell'area, nonché la salvaguardia dei luoghi della cultura identitari per le comunità del territorio;

ad accompagnare le misure previste dall'articolo 1 del provvedimento in esame, con l'adozione di ogni iniziativa necessaria, anche di carattere normativo, al fine di potenziare i compiti e le funzioni delle

Soprintendenze quali presidi essenziali di cultura della legalità e di contrasto alla criminalità organizzata, reperendo le risorse necessarie per incrementare l'organico e rafforzare la digitalizzazione delle procedure.

9/2416-A/**73**. Orrico, Amato, Caso.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 6 del provvedimento reca « Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo »; il comma 1, dispone, in particolare, misure per l'aggiornamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime;

il Municipio Roma X rappresenta uno dei territori più estesi e complessi di Roma Capitale, nonché l'unico ad affacciarsi direttamente sul Mar Tirreno con un arenile ampio e sabbioso che si estende per oltre dieci chilometri;

da anni, il territorio è interessato da fenomeni strutturati di criminalità organizzata, in particolare riconducibili ai clan Spada, Fasciani e Triassi;

le inchieste della Direzione Distrettuale Antimafia hanno messo in luce un radicamento mafioso profondo, culminato nello scioglimento del Municipio per infiltrazioni mafiose e nel commissariamento tra il 2015 e il 2017;

rilevanti operazioni di polizia hanno portato a decine di arresti e a sentenze definitive che hanno riconosciuto il carattere mafioso delle attività criminali presenti sul territorio;

criticità significative sono state segnalate anche nel controllo degli appalti pubblici e delle procedure amministrative, spesso esposte al rischio di infiltrazioni mafiose e corruttive, aspetto sul quale incidono alcune disposizioni contenute nell'articolo 2;

preoccupa particolarmente in questi mesi la situazione del litorale romano, dove si verificano sistematicamente abusi edilizi, occupazioni illecite, irregolarità nelle concessioni balneari e tentativi di controllo delle spiagge da parte della criminalità organizzata;

la Capitaneria di Porto – Guardia Costiera, responsabile della vigilanza sul demanio marittimo e sulle attività balneari, necessita di un potenziamento delle risorse e del personale per garantire un controllo efficace lungo l'intero tratto costiero;

l'incremento del fondo volto ad assicurare la funzionalità delle capitanerie di porto – Guardia costiera disposto dall'articolo 3-*sexies* non appare sufficiente ad assicurare il predetto potenziamento,

impegna il Governo:

ad aumentare le risorse umane, materiali e logistiche della Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Roma, per intensificare il controllo sul litorale di Ostia e contrastare fenomeni di abusivismo, estorsione e gestione irregolare delle concessioni balneari delle aree di parcheggio, migliorando l'attuale offerta di trasporto pubblico;

a rafforzare i meccanismi di controllo e tracciabilità degli appalti pubblici e delle procedure amministrative nel territorio, adottando protocolli di legalità, interdittive antimafia e strumenti di monitoraggio preventivo contro ogni tentativo di infiltrazione.

9/2416-A/**74**. Francesco Silvestri.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. In particolare, prevede che il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono sono rideterminati sulla base del costo indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012;

il disegno di legge di bilancio 2024 autorizzava la spesa complessiva di oltre 11,6 miliardi di euro per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, prevedendo che quota parte delle risorse destinate alla sua realizzazione derivi dalla corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) nel periodo di programmazione 2021-2027, gestito dalle regioni Sicilia e Calabria;

come noto, il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) è, congiuntamente ai Fondi strutturali europei, 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, comma 5, della Costituzione italiana e dell'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, tra cui rientrano a pieno titolo quelle destinate a recuperare il divario infrastrutturale e sociale del Mezzogiorno d'Italia e delle aree interne del Paese;

la Calabria è una delle regioni italiane con maggiore criticità in termini di infrastrutture stradali, con una rete viaria spesso vetusta, inadeguata, soggetta a interruzioni e carente sotto il profilo della sicurezza;

le carenze infrastrutturali rappresentano un grave ostacolo allo sviluppo economico e sociale della regione, influendo negativamente sulla mobilità dei cittadini, sull'accessibilità dei territori interni e sul turismo;

è necessario intervenire con un piano organico e strutturato per la messa in sicurezza, l'adeguamento e l'ammodernamento delle principali arterie stradali calabresi, con particolare riferimento a quelle già classificate come prioritarie negli strumenti di programmazione di ANAS, MIT e regione Calabria;

gli interventi infrastrutturali di maggiore rilevanza e urgenza sono i seguenti:

1. Completamento e ammodernamento della strada statale 106 « Jonica », in particolare:

il tratto Catanzaro-Crotone, per il quale è necessario accelerare la progettazione definitiva e la cantierizzazione;

il tratto Sibari-Roseto Capo Spulico, già oggetto di interventi programmati ma soggetti a continui ritardi;

il tratto Locri-Reggio Calabria, carente sotto il profilo della sicurezza e della fluidità del traffico;

2. Messa in sicurezza della Strada Statale 18 « Tirrena Inferiore », soprattutto:

nei tratti tra Vibo Valentia e Reggio Calabria, soggetti a frequenti dissesti e frane;

nel tratto nord, tra Tortora e Paola, dove si registrano criticità strutturali e limiti di percorribilità;

3. Completamento della Trasversale delle Serre, infrastruttura strategica di collegamento tra i due versanti tirrenico e ionico, tra Soverato e Vibo Valentia, il cui mancato completamento compromette la connessione tra aree interne e i principali poli costieri;

4. Messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria provinciale e delle strade interne, in particolare nelle zone montane dell'Aspromonte, della Sila e del Pollino, soggette a dissesto idrogeologico e isolamento, con conseguenti rischi per la sicurezza dei cittadini e difficoltà per i servizi di emergenza;

5. Completamento degli svincoli autostradali mancanti sull'A2 « Autostrada del Mediterraneo », in particolare:

lo svincolo di Laureana di Borrello (Reggio Calabria), richiesto da anni dai territori;

l'adeguamento dello svincolo di Mileto-Paravati (Vibo Valentia), per garantire una migliore accessibilità,

impegna il Governo:

ad adottare urgentemente le opportune iniziative, anche di carattere normativo, volte a ristabilire, in favore della regione Calabria le ingenti risorse sottratte che potrebbero contribuire ad accelerare la realizzazione del complesso delle infrastrutture necessarie e degli interventi ritenuti prioritari per garantire la sicurezza stradale della Calabria;

a valutare l'opportunità di predisporre, in collaborazione con la regione Calabria, ANAS e gli enti territoriali interessati, un piano straordinario per la messa in sicurezza e l'adeguamento della rete stradale calabrese, con cronoprogrammi definiti, risorse dedicate e semplificazioni procedurali per l'attuazione degli interventi citati in premessa;

a destinare, nel primo provvedimento utile, risorse aggiuntive per finanziare gli interventi prioritari sopra richiamati, anche attraverso il ricorso a fondi europei, FSC e PNRR laddove compatibile;

a riferire con cadenza annuale alle Camere sullo stato di avanzamento degli interventi infrastrutturali nella regione Calabria.

9/2416-A/**75**. Baldino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca, tra l'altro, misure in materia di opere infrastrutturali, anche ferroviarie;

gli investimenti pubblici in infrastrutture, durante cicli economici negativi, rivestono un ruolo cruciale nello sviluppo, non solo per la creazione di posti di lavoro ma anche per la certezza di investimenti pluriennali;

tali investimenti hanno dei risvolti sulle tre dimensioni riferibili a una crescita armonica della società: quella sociale rappresentata in questo caso dal diritto al trasporto, che deve essere garantito e facilitato dalla Stato;

il progetto della Tav Torino-Lione, è una di quelle opere di cui si parla da oltre 30 anni ma a oggi si è scavato per qualche decina di chilometri;

la valutazione di impatto della Tav non può essere avulsa dal contesto socio-temporale, tenuto conto che le dimensioni indagate sono mutate nel frattempo;

inoltre, il cantiere smotta infatti polveri di natura varia, movimenta camion che producono emissioni di CO_2, devierà alcuni corsi d'acqua, e comporta disagi per gli abitanti senza creare alcuna opportunità. Lo stesso comune di Susa e l'unione montana, dapprima favorevole all'opera, ha deliberato il 18 marzo uno stop, viste le modifiche al progetto, in modo particolare quelle riguardanti alla fase di cantierizzazione e allo smaltimento del materiale di risulta;

secondo i dati del Presidio Europa No Tav il costo al chilometro della nuova ferrovia è di 255 milioni di euro, rappresentando ormai un'opera insostenibile frutto di una visione ideologizzata insostenibile;

da ultimo stando ai calcoli di Telt, il promotore pubblico binazionale (italo-francese) che gestisce i lavori della Tav, l'inaugurazione dell'opera è prevista per il 2033. Nel 2030 dovrebbe concludersi lo scavo del tunnel di 57,5 chilometri sotto il Moncenisio, negli anni successivi si procederà alla posa dei binari ma i tempi attualmente non rispettano queste valutazioni,

impegna il Governo:

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative volte a destinare i 1.000 milioni di euro, previsti per il completamento degli interventi relativi al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione – sezione internazionale, al potenziamento della linea ferroviaria esistente Torino-Modane attraverso interventi di messa in sicurezza, di-

gitalizzazione, soppressione dei passaggi a livello, miglioramento dell'alimentazione elettrica e della capacità infrastrutturale;

a rafforzare la mobilità locale, a partire dal completamento della metropolitana torinese linee 1 e 2 e dal potenziamento del trasporto ferroviario regionale con particolare attenzione al completamento delle stazioni previste in ambito urbano;

a garantire con urgenza un piano contro il dissesto idrogeologico, anche alla luce dei recenti accadimenti nel comune di Bardonecchia.

9/2416-A/**76**. Iaria.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame interviene su numerose componenti del sistema nazionale delle infrastrutture e dei trasporti. Si ricorda che il sistema dei trasporti e della logistica portuale, oggetto di disposizioni contenute nel Capo III, è un *asset* essenziale per la competitività delle imprese Italiane. Nello specifico il contributo all'economia nazionale del sistema portuale è pari a circa il 3 per cento del prodotto interno lordo. Più di un terzo degli scambi commerciali internazionali italiani avviene via mare. Si tratta di un sistema complesso e integrato, la cui funzionalità è determinata dal buon funzionamento di ogni suo singolo anello;

proprio in coerenza con tale principio, il presente ordine del giorno vuole avviare un percorso virtuoso che possa rendere quanto più semplici e veloci le attività di sburocratizzazione, identificazione delle professionalità afferenti al comparto degli operatori marittimi e portuali e della logistica di tale settore;

in considerazione anche dell'implementazione delle risorse umane e tecniche che si intende avviare a favore della società RAM S.p.a. per attività di supporto e assistenza tecnica e operativa in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluviale marittimo;

in questo contesto la piattaforma per la Gente di mare unica, garantirebbe agli utenti la possibilità di gestire in modo rapido trasparente, sicuro ed efficiente gli adempimenti burocratici relativi al lavoro marittimo. Tale strumento potrebbe anche esser una utile banca dati in per il monitoraggio a supporto per i percorsi formativi e aggiornamenti professionali, ottenimento o al rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento e in generale implementazione alle competenze trasversali e per l'orientamento al lavoro,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con l'adozione di un provvedimento volto a prevedere l'istituzione e il mantenimento costantemente aggiornato dell'Anagrafe digitale unica della Gente di mare, tramite la digitalizzazione dell'attuale anagrafe della Gente di mare, gestita anche dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera, integrata con le banche di dati dell'Istituto nazionale della previdenza sociale e dell'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro e accessibile gratuitamente a tutti e implementata delle informazioni specifiche agli operatori di settore per le parti di rispettiva competenza.

9/2416-A/**77**. Caramiello, Traversi.

La Camera,

premesso che:

il Capo IV del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e trasporti e relative procedure di infrazione e a vincoli derivanti dall'attuazione del PNRR;

considerato che i Ponti sul Po' si trovano in grave stato di degrado;

tra questi, la chiusura del Ponte di Bressana per lavori dal 1° giugno al 28 settembre 2025, sta creando enormi problemi di viabilità e rischia di paralizzare la

linea ferroviaria Milano-Genova creando un'estate di lavori e disagi per pendolari, turisti e aziende, nonché al trasporto merci;

i cittadini da tempo manifestano un fortissimo malcontento dovuto alle modifiche e relative difficoltà alla circolazione che si verificheranno sia sulla ex strada statale 35 vicino che sulla linea ferroviaria Milano-Genova tra Pavia e Voghera, che sarà chiusa completamente dal 21 luglio al 29 agosto;

il servizio sostitutivo fornito dai bus non è stato organizzato in maniera organica e per raggiungere Milano da Voghera sarà necessaria almeno un'ora di percorso in più, salvo imprevisti; la legge regionale n. 6 del 2012 impone la programmazione del servizio TPL alla regione Lombardia, ma la giunta, non ha svolto la dovuta attività di programmazione e cabina di regia per un evento così rilevante, lasciando queste attività alle aziende di servizio per cui ognuna ha messo in atto la propria offerta, in assenza del minimo coordinamento;

la situazione è aggravata dall'incertezza circa l'iter di progettazione e costruzione del nuovo Ponte della Becca (Pavia) e dall'impossibilità di attraversamento di quest'ultimo per i mezzi pesanti,

impegna il Governo:

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con l'adozione di provvedimenti normativi volti a prevedere indennizzi diretti ai pendolari delle tratte citate in premessa, al fine di coprire gli extra costi dovuti al disservizio subìto nonché ristori per le attività produttive colpite;

a istituire, con urgenza, un tavolo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per accelerare le intese interregionali, con particolare riferimento a soluzioni concrete per la tratta Tortona – Voghera – Stradella e dintorni, nonché a sostenere un piano di incentivi al lavoro da remoto per i lavoratori dei territori coinvolti;

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a finanziare, per il tempo necessario alla conclusione dei lavori, la gratuità del pedaggio per le tratte interessate della A7 e della A21.

9/2416-A/**78**. Barzotti, Forattini, Simiani, Ghio.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. In particolare, prevede che il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, sono rideterminati sulla base del costo indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012;

il 26 giugno 2025 presso l'Aula Convegni del Senato, le Commissioni riunite Trasporti, Attività produttive, Politiche Ue della Camera e Politiche Ue, Ambiente e Industria del Senato hanno svolto l'audizione del Commissario europeo per i trasporti e il turismo sostenibili, Apostolos Tzitzikstas, sulle tematiche di sua competenza;

l'Unione europea ha deciso di accelerare sulla mobilità militare, ovvero il piano per ammodernare le infrastrutture degli Stati membri in modo da poter trasportare truppe e mezzi dove e quando ve ne fosse la necessità;

alla riunione straordinaria della commissione Ten-T – a cui partecipano gli Stati membri e i commissari europei – è stata valutata l'ipotesi per cui ci sarebbero 500 opere prioritarie da affrontare con urgenza, nonché il tema dei finanziamenti che si agirebbe intorno ai 100 miliardi;

per l'Italia potrebbe essere incluso in tale elenco il Ponte sullo Stretto di Messina, che potrebbe rientrare nella lista di progetti *dual-use*. Spetta alle autorità italiane valutare se lo scopo principale del ponte sia militare o civile, come affermato da un portavoce della Commissione europea precisando che, per classificare la spesa

pubblica, l'esecutivo Ue utilizza la cosiddetta Cofog (Classificazione delle funzioni delle amministrazioni pubbliche) adottata in ambito Ocse e Onu. Tale meccanismo sarebbe particolarmente rilevante per l'attivazione della clausola di salvaguardia nazionale, che consente un aumento della spesa per la difesa senza il rischio che la Commissione avvii una procedura per i disavanzi eccessivi;

gli investimenti per il piano di mobilità militare – fa sapere la Commissione in una nota – « saranno concentrati sui progetti con il maggiore impatto tangibile in termini di duplice uso, garantendo che i miglioramenti infrastrutturali soddisfino sia le esigenze civili che quelle militari »; i risultati di questo lavoro confluiranno direttamente nel prossimo pacchetto sulla mobilità militare;

ad aprile 2025 è stato approvato il Regolamento di esecuzione (UE) 2025/675 che modifica il regolamento (UE) n. 1302/2014 relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema « Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri » del sistema ferroviario dell'Unione europea e la decisione di esecuzione 2011/665/UE relativa al registro dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati. Con tale atto per la prima volta, personale militare può viaggiare in carrozze certificate Ue direttamente collegate a treni merci che trasportano equipaggiamenti e munizioni, con un'unica autorizzazione europea;

l'Europa sta definendo un nuovo piano di infrastrutture, non più volto a ridurre i *gap* sociali, economici, infrastrutturali nell'ottica di uno sviluppo sostenibile dei diversi Stati membri, bensì attraverso il nuovo paradigma della cosiddetta *military mobility*, a scapito dunque di altre esigenze prioritarie quali, ed esempio gli effetti dell'emergenza climatica, la crisi idrica e l'impoverimento dei territori periferici e ultra periferici. Le misure sopradescritte risultano in linea con la svolta militarista e bellicista dell'Unione europea e ne rappresentano un'ulteriore conferma,

impegna il Governo:

a riconsiderare le disposizioni recate dall'articolo 1 del provvedimento al fine di non procedere con l'investimento sul Ponte sullo Stretto di Messina, valorizzando le risorse già impegnate per l'attraversamento dinamico, evitando di drenare ulteriori risorse da infrastrutture urgenti e necessarie per le regioni Sicilia e Calabria, quali quelle idriche, ferroviarie, stradali e ospedaliere e, in ogni caso, a chiarire nelle sedi parlamentari competenti la volontà e la necessità di classificare il Ponte sullo Stretto tra le infrastrutture ad uso militare;

a dare priorità alle infrastrutture utili per colmare i diversi fabbisogni territoriali delle varie regioni italiane con particolare riguardo al contrasto del dissesto idrogeologico, alla manutenzione ordinaria della sicurezza stradale e ferroviaria e non a quelle ritenute utili a scopi militaristi e bellicisti.

9/2416-A/**79**. Riccardo Ricciardi, Fede, Iaria, Traversi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. In particolare, prevede che il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, sono rideterminati sulla base del costo indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012;

il disegno di legge di bilancio 2024 autorizzava la spesa complessiva di oltre 11,6 miliardi di euro per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, prevedendo che quota parte delle risorse destinate alla sua realizzazione derivi dalla corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) nel periodo di

programmazione 2021-2027, gestito dalle regioni Sicilia e Calabria;

come noto, il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) è, congiuntamente ai Fondi strutturali europei, 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, comma quinto, della Costituzione italiana e dell'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, tra cui rientrano a pieno titolo quelle destinate a recuperare il divario infrastrutturale e sociale del Mezzogiorno d'Italia e delle aree interne del Paese;

nelle more dell'approvazione del presente provvedimento sono stati disposti una serie di micro interventi su alcune linee ferroviarie senza una chiara visione delle esigenze trasportistiche;

il *gap* infrastrutturale che si manifesta ancora al sud Italia richiede che le risorse, ancorché scarse, non vengano drenate da opere inutili o non collegabili alla rete esistente ancora vetusta e che produce problemi di sicurezza per lavoratori e passeggeri nonché un servizio ancora estremamente deficitario,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a prevedere, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, l'incremento dell'autorizzazione di spesa in favore della società Rete ferroviaria italiana – RFI S.p.A., di cui all'articolo 1, comma 534, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, per la sicurezza delle infrastrutture del sud Italia anche al fine di aumentare l'offerta ferroviaria.

9/2416-A/**80**. Tucci.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 14 del provvedimento in esame prevede interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali;

all'investimento M2C4-I.2.1a « Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico – Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche » del PNRR – sono destinati 1,2 miliardi di euro;

la regione Marche è stata interessata negli ultimi anni da numerose emergenze climatiche, alcune con effetti devastanti per le comunità interessate, considerata anche la natura e la complessità del territorio, senza tuttavia beneficiare di adeguate misure, incentivi e risorse che consentissero di avviare e completare il processo di ricostruzione;

in questo contesto la tenuta delle infrastrutture per l'approvvigionamento della risorsa idrica sono fondamentali per la sicurezza della popolazione, così come la messa in sicurezza dei bacini di raccolta delle acque, al fine di contrastare eventi estremi non solo di natura alluvionale ma anche connessi alla scarsità idrica e alla siccità;

risulta pertanto necessario ampliare il perimetro degli interventi previsti dal Programma straordinario di interventi includendo espressamente misure per fronteggiare gli effetti connessi agli eventi climatici estremi che hanno colpito le regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche;

l'inserimento di questa previsione riconosce infatti la natura ciclica e interconnessa tra alluvioni e siccità, e intende rafforzare la resilienza dei sistemi agricoli e la tutela del suolo attraverso infrastrutture leggere e interventi mirati, senza introdurre nuovi obblighi di spesa,

impegna il Governo

in linea con le finalità dell'articolo 14 volto ad assicurare il conseguimento dei traguardi della Missione 2, componente 4, investimento 2 (PNRR), ad adottare idonee iniziative volte a prevedere adeguate azioni di prevenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture di raccolta delle acque al

fine di garantire le riserve idriche utili per sostenere la nostra agricoltura, messa a dura prova dalla siccità.

9/2416-A/**81**. Fede.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 14 del provvedimento in esame prevede interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali;

all'investimento M2C4-I.2.1a « Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico – Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche » del PNRR – sono destinati 1,2 miliardi di euro;

in questo contesto la tenuta delle infrastrutture per l'approvvigionamento della risorsa idrica sono fondamentali per la sicurezza della popolazione, così come la messa in sicurezza dei bacini di raccolta delle acque, al fine di contrastare eventi estremi non solo di natura alluvionale ma anche connessi alla scarsità idrica e alla siccità;

risulta pertanto necessario ampliare il perimetro degli interventi previsti dal Programma straordinario di interventi includendo espressamente misure per fronteggiare gli effetti connessi agli eventi climatici estremi che hanno colpito le regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche;

l'inserimento di questa previsione riconosce infatti la natura ciclica e interconnessa tra alluvioni e siccità, e intende rafforzare la resilienza dei sistemi agricoli e la tutela del suolo attraverso infrastrutture leggere e interventi mirati, senza introdurre nuovi obblighi di spesa,

impegna il Governo

in linea con le finalità dell'articolo 14 volto ad assicurare il conseguimento dei traguardi della Missione 2, componente 4, investimento 2 (PNRR), a continuare ad adottare idonee iniziative volte a prevedere adeguate azioni di prevenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture di raccolta delle acque al fine di garantire le riserve idriche utili per sostenere la nostra agricoltura, messa a dura prova dalla siccità.

9/2416-A/**81**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Fede.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. In particolare, prevede che il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, sono rideterminati sulla base del costo indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012;

con il decreto-legge n. 35 del 2023 il Governo ha inteso riavviare l'*iter* approvativo dell'opera, interrotto da oltre dieci anni, mediante modifiche alla legge n. 1158 del 1971 volte a definire una nuova compagine societaria della SdM Spa – ora società *in house* partecipata da R.F.I. S.p.a., ANAS S.p.a., le regioni Sicilia e Calabria, nonché, in misura non inferiore al 51 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze – riprendendo l'originario rapporto di concessione, previa definizione stragiudiziale delle controversie, revoca dello stato di liquidazione e ridefinizione degli organi di amministrazione e controllo, e prevedendo il complessivo riavvio dell'attività di programmazione e progettazione mediante un procedimento accelerato e semplificato;

la sopracitata disciplina renderebbe possibile l'affidamento della progettazione e realizzazione dell'opera al medesimo contraente generale senza una nuova gara d'appalto, per un valore che l'ultimo allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza quantifica in 13,5 miliardi, assumendo come riferimento non già il contratto sottoscritto dalla società Stretto di

Messina S.p.A. nel 2006, per un importo pari a 3,9 miliardi di euro, bensì l'atto aggiuntivo del 2011 che prevede un costo maggiorato, pari a 6,7 miliardi di euro, così riportato anche nel DEF 2012;

la scelta di assumere come parametro di riferimento del costo dell'opera l'ultimo valore, risalente a febbraio 2012 (antecedente alla caducazione operata con il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 1795), pone un problema interpretativo in relazione alla disciplina euro-unitaria che suggerisce l'opportunità di acquisire la preventiva valutazione della Commissione europea al fine di dirimere un passaggio cruciale dell'intera procedura, tanto più necessario considerato che per consentire il riavvio dell'*iter* approvativo dell'opera il Governo sta impegnando considerevoli risorse pubbliche che potrebbero essere più efficacemente destinate ad altri interventi di indubbia rilevanza per lo sviluppo del Paese;

l'articolo 72, paragrafo 1, lettera *c)* della direttiva 2014/24/UE prescrive infatti che consente la modifica dei contratti e degli accordi quadro senza una nuova procedura d'appalto nei casi ivi previsti, purché l'eventuale aumento di prezzo non ecceda il 50 per cento del valore del contratto iniziale;

si aggiunga che tale opzione non assume come riferimento un atto avente natura negoziale stipulato fra le parti, bensì un documento programmatorio di spesa, per sua natura non equiparabile ad un accordo contrattuale,

impegna il Governo

a subordinare la prosecuzione dell'*iter* di approvazione dell'opera di cui in premessa alla preventiva acquisizione del parere formale della Commissione europea in merito alla possibilità di interpretare il limite del 50 per cento di cui all'articolo 72, paragrafo 1, lettera *c)*, della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014 nei termini previsti dall'articolo 1 del provvedimento in titolo.

9/2416-A/**82**. Cantone.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame prevede una serie di novelle alla disciplina, recata dal decreto-legge n. 35 del 2023, relativa al riavvio delle attività finalizzate alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina;

il cambiamento climatico sta determinando un aumento della frequenza e dell'intensità di eventi estremi, aggravando il rischio idrogeologico, la siccità e le criticità nella gestione della risorsa idrica, specialmente nel Mezzogiorno;

secondo ISPRA, oltre il 90 per cento dei comuni italiani è a rischio frane, alluvioni o erosione costiera, mentre il consumo idrico in agricoltura e industria è ancora inefficiente e privo di meccanismi strutturati di incentivo al risparmio;

la Commissione europea e le strategie nazionali di adattamento al cambiamento climatico raccomandano interventi integrati su prevenzione del dissesto, resilienza delle reti idriche e riduzione degli sprechi;

strumenti innovativi come i certificati blu – permessi negoziabili per certificare e incentivare il risparmio e il riuso dell'acqua nei processi produttivi – sono già oggetto di proposte legislative e potrebbero costituire un volano per una transizione idrica efficiente e sostenibile, in analogia con i certificati bianchi nel settore energetico,

impegna il Governo

a riconsiderare le disposizioni recate dal citato articolo 1 del provvedimento, al fine di destinare, in tutto o in parte, le risorse del Fondo di cui al predetto articolo, originariamente previste per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, alla realizzazione di un piano pluriennale di interventi per la mitigazione e l'adattamento al cambiamento climatico, e in particolare alla gestione del rischio idrogeologico, al contrasto alla siccità e all'attiva-

zione di un sistema nazionale di « certificati blu », volto a promuovere il risparmio e il riuso della risorsa idrica nei settori agricolo e produttivo.

9/2416-A/**83**. L'Abbate.

La Camera,

premesso che:

l'atto in esame reca misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici;

segnatamente, l'articolo 10 introduce disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto a media e lunga percorrenza dei passeggeri, cosiddetto *Intercity*, prevedendo una serie di autorizzazioni di spesa, pari a circa 5,69 milioni di euro nel periodo 2025-2027, al fine di assicurare lo svolgimento delle attività relative all'esecuzione del contratto *Intercity* di media e lunga percorrenza di passeggeri per il periodo 2027-2041 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;

il servizio su scala nazionale del contratto *Intercity* è stato assegnato nel 2017 in affidamento diretto a Trenitalia, mentre i servizi regionali offerti dalla divisione regionale della società sono regolati da contratti di servizio stipulati con le singole regioni;

sotto altro profilo, l'articolo 16 introduce disposizioni urgenti di spesa per garantire la continuità dei servizi pubblici nel settore dei trasporti, autorizzando la spesa di 2.884.300,00 euro per il 2025 e di 6.684.300,00 euro annui a decorrere dal 2026 in favore della Gestione governativa della ferrovia Circumetnea;

a parere dei firmatari, la linea ferroviaria adriatica rappresenta – del pari a quella Circumetnea – un'infrastruttura di rilievo strategico per il collegamento tra le regioni del Mezzogiorno e il resto del Paese, specialmente per la regione Puglia, di cui attraversa i principali poli urbani e produttivi, da Foggia a Lecce;

la direttrice è oggi soggetta a forti limitazioni infrastrutturali, tra cui tratti a binario unico, carenza di elettrificazione e velocità commerciale molto bassa, che ne riducono l'efficienza e la competitività rispetto ad altre dorsali ferroviarie nazionali;

il potenziamento della linea adriatica era stato inserito tra le opere prioritarie nella programmazione di Rete ferroviaria italiana e prevedeva un pacchetto di interventi infrastrutturali per un valore stimato di oltre 5 miliardi di euro, di cui 150 milioni già finanziati;

secondo quanto riportato da fonti giornalistiche, il Governo avrebbe deliberato il definanziamento dei 150 milioni di euro destinati al tratto pugliese della linea adriatica, per dirottarli alla costruzione della diga foranea del porto di Genova (« la Repubblica », 24 giugno 2025);

a giudizio dei firmatari, tale decisione comporta di fatto l'esclusione della Puglia dalla rete dell'alta velocità e alta capacità, accentuando lo storico divario infrastrutturale Nord-Sud e contraddicendo i princìpi di coesione territoriale sanciti dalla Costituzione e dagli atti europei in materia di sviluppo sostenibile ed equilibrato;

l'esclusione del corridoio adriatico dalla rete dell'alta velocità e alta capacità compromette lo sviluppo del trasporto merci su ferro e il miglioramento della mobilità interregionale, penalizzando la competitività economica, l'occupazione e l'accessibilità turistica di tutto il Mezzogiorno adriatico,

impegna il Governo

a intervenire, per quanto di competenza, per ripristinare nel più breve tempo possibile le risorse e l'implementazione dell'offerta di treni *intercity* e di frecce sulla linea adriatica, per favorire i collegamenti con la regione Puglia, astenendosi al contempo dall'eventuale rimodulazione o cancellazione del finanziamento di 150 milioni di

euro, che era destinato al potenziamento della linea ferroviaria adriatica in Puglia.

9/2416-A/**84**. Giuliano.

La Camera

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di incrementare l'offerta di treni *intercity* e di frecce sulla linea adriatica, per favorire i collegamenti con la regione Puglia.

9/2416-A/**84**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Giuliano.

La Camera,

premesso che,

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria;

in particolare, prevede, quale ulteriore condizione da rispettare affinché i contratti caducati riprendano a produrre effetti, l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri affidatari, delle regole sull'obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico per la prevenzione e risoluzione del contenzioso;

l'istituzione del sopracitato collegio consultivo tecnico non appare lo strumento adeguato a prevenire le controversie e le dispute tecniche o consentirne la rapida risoluzione nella fase di esecuzione dell'opera, considerata la complessità della stessa e le numerose criticità già emerse nella prima fase di progettazione, e non ancora risolte, che hanno portato ad un continuo rinvio dell'approvazione del progetto da parte del Cipess;

si aggiunga la possibilità, da ultimo introdotta dal decreto-legge n. 89 del 2024, di procedere all'approvazione del progetto esecutivo per fasi costruttive, non necessariamente funzionali, con l'effetto, ad avviso del firmatario del presente atto, di inficiare le caratteristiche di unitarietà e coerenza dell'opera e generare impatti inattesi, oltre ad aumentare le difficoltà tecniche e il rischio di contenzioso nella fase di realizzazione che il collegio consultivo tecnico sarebbe chiamato a dirimere;

si ritiene pertanto necessario, *in primis*, ripristinare il carattere unitario dell'opera e prevedere, in sostituzione del sopracitato collegio tecnico, l'introduzione di un vaglio pubblico da parte di un consesso istituzionale appositamente costituito, con il coinvolgimento dell'Avvocatura dello Stato e di altri organi di garanzia, a partire dalla stessa magistratura amministrativa,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disciplina introdotta dalla disposizione di cui all'articolo 1 del provvedimento in esame, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a prevedere che in luogo della progettazione per fasi costruttive e dell'istituzione del collegio consultivo tecnico sia ripristinata l'unitarietà della progettazione e sia garantito il vaglio pubblico sull'esecuzione dell'opera da parte di un organismo appositamente istituito, con il coinvolgimento dell'Avvocatura dello Stato e di altri organi di garanzia, inclusa la magistratura amministrativa.

9/2416-A/**85**. Aiello.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria;

in particolare, prevede che il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, sono rideterminati sulla base del costo indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012;

il Sud Italia necessita di un piano di interventi infrastrutturali che consenta di colmare il divario con il resto del Paese e rendere la mobilità allineata, o quanto meno,

compatibile con gli standard europei e con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030;

nell'attuale contesto infrastrutturale, in costante sofferenza, che negli ultimi anni non ha registrato miglioramenti significativi nonostante la disponibilità finanziaria indotta dalle risorse del PNRR, il Governo ha inteso convogliare risorse economiche fondamentali – delle quali 7 miliardi di euro sottratti al Mezzogiorno dai fondi per lo sviluppo e la coesione, per 1,5 miliardi assegnati alla Calabria e alla Sicilia –, nella progettazione e futura realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina, che non rientra certamente tra le priorità infrastrutturali del Sud Italia, che è affidata ha tempi di realizzazione incerti e che presenta impatti ambientali incalcolabili, così come del tutto privi di una solida base scientifica e previsionale sono i presunti benefici economico-sociali per i territori interessati;

sono invece, purtroppo, ben noti e incontrovertibili i continui e notevoli disagi che i cittadini subiscono quotidianamente negli spostamenti interni e con le restanti regioni a causa dell'inefficienza delle infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie di Sicilia e Calabria;

il progetto del Ponte è la dimostrazione degli effetti negativi imputabili alla carenza di una strategia nazionale che consenta la corretta e lungimirante allocazione delle risorse pubbliche da destinare all'attuazione di un piano infrastrutturale per il Sud che assicuri infrastrutture affidabili, sostenibili, in grado di eliminare le limitazioni di accesso al territorio, di ridurre i tempi di percorrenza e di migliorare le interconnessioni con le altre infrastrutture strategiche nazionali, come aeroporti e reti AVR;

a tal fine si ritengono fondamentali il ripristino, la valorizzazione e l'implementazione delle linee ferroviarie della Sicilia e della Calabria, comprese quelle considerate a scarso traffico, attraverso lo studio di nuovi programmi di mobilità e favorendo, ove possibile, il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma; è altresì, fondamentale il potenziamento e il miglioramento dei collegamenti dei porti e degli aeroporti di Sicilia e Calabria con la rete ferroviaria; il potenziamento tecnologico della dorsale appenninica (Campania-Basilicata-Calabria); la realizzazione dell'alta capacità sulla tratta ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e il potenziamento delle linea Lamezia-Catanzaro Lido e Taranto-Sibari-Reggio Calabria; l'adeguamento delle tratte ferroviaria Messina-Catania-Palermo, Catania-Siracusa, Caltagirone-Niscemi-Gela, Siracusa-Ragusa-Gela, Palermo-Agrigento, Palermo-Trapani; il miglioramento dei nodi ferroviari di Palermo e Catania; la messa in sicurezza delle strade della Sicilia e della Calabria; il completamento del corridoio ionico « Taranto-Sibari-Reggio Calabria » SS.106 « Jonica »; la messa in sicurezza della SS.18 (Calabria); il completamento della strada del Medio Savuto (Calabria); l'adeguamento e messa in sicurezza dei tratti stradali: A19 « Palermo-Catania »; SS.643 di Polizzi; SS.121 « Palermo-Agrigento »; SS.288; SS.417 di Caltagirone; SS.615 « Agrigento-Sciacca »; SS.188 « Centro Occidentale Sicula »; SS.290 di Alimena; SS.640 di Porto Empedocle; SS.120 dell'Etna e delle Madonie,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dalla disposizione richiamata in premessa, con ulteriori tempestive iniziative, anche di carattere normativo, finalizzate alla sollecita attuazione di un piano infrastrutturale prioritario per il Sud, accompagnato dallo stanziamento di adeguate risorse economiche, che riguardi l'intero contesto ferroviario e stradale di Sicilia e Calabria e che consenta di colmare gli squilibri economici e sociali e il divario infrastrutturale e sociale del Mezzogiorno d'Italia e delle aree interne del Paese, garantendo ai cittadini dei territori interessati il pieno ed effettivo diritto alla mobilità.

9/2416-A/**86**. Morfino.

La Camera,

premesso che:

il Capo III del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

il rafforzamento del valore strategico del settore della portualità, del trasporto marittimo, della logistica e della logistica digitale rientra tra i principali compiti delle Autorità portuali esistenti, con l'obiettivo di accrescere la competitività dei porti italiani, contribuendo a semplificare i processi decisionali e gli adempimenti amministrativi connessi alle attività portuali;

a seguito delle modifiche e integrazioni introdotte dal decreto-legge 5 dicembre 2022, n. 187, Misure urgenti a tutela dell'interesse nazionale nei settori produttivi strategici, convertito con modificazioni dalla legge 1° febbraio 2023, n. 10, la rada di S. Panagia e il Porto grande di Siracusa sono state inserite all'interno dell'Autorità portuale di sistema della Sicilia orientale, al fine di valorizzare gli *asset* strategici del siracusano;

affinché il valore strategico della portualità del siracusano venga effettivamente riconosciuto, si rende necessaria una modifica 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 »;

tale squilibrio di ruoli nel processo decisionale può rappresentare un *vulnus* ed intaccare quella unità di intenti all'interno dell'Autorità che, viceversa, deve essere compatta per sviluppare politiche comuni di sviluppo e potenziamento delle vocazioni dei porti soprattutto nelle isole;

in un'ottica generale, la politica europea dei porti, tanto in materia di aiuti di Stato quanto in materia *antitrust*, richiede aggregazioni forti e competitive, in grado di attrarre investimenti pubblici e privati nei porti, nella prospettiva del rilancio del commercio internazionale, della sostenibilità e dell'occupazione,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere nel prossimo provvedimento utile, l'introduzione di una norma *ad hoc*, volta a modificare gli attuali *asset* di *governance* delle Autorità di sistema portuale, mediante l'equiparazione dei capoluoghi di provincia della Sicilia e della Sardegna, afferenti alle autorità, alle città metropolitane.

9/2416-A/**87**. Scerra.

La Camera,

premesso che:

il Capo III del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

il rafforzamento del valore strategico del settore della portualità, del trasporto marittimo, della logistica e della logistica digitale rientra tra i principali compiti delle Autorità portuali esistenti, con l'obiettivo di accrescere la competitività dei porti italiani, contribuendo a semplificare i processi decisionali e gli adempimenti amministrativi connessi alle attività portuali;

a seguito delle modifiche e integrazioni introdotte dal decreto-legge 5 dicembre 2022, n. 187, Misure urgenti a tutela dell'interesse nazionale nei settori produttivi strategici, convertito con modificazioni dalla legge 1° febbraio 2023, n. 10, la rada di S. Panagia e il Porto grande di Siracusa sono state inserite all'interno dell'Autorità portuale di sistema della Sicilia orientale, al fine di valorizzare gli *asset* strategici del siracusano;

affinché il valore strategico della portualità del siracusano venga effettivamente riconosciuto, si rende necessaria una modifica 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 »;

tale squilibrio di ruoli nel processo decisionale può rappresentare un *vulnus* ed intaccare quella unità di intenti all'interno dell'Autorità che, viceversa, deve essere compatta per sviluppare politiche comuni di sviluppo e potenziamento delle vocazioni dei porti soprattutto nelle isole;

in un'ottica generale, la politica europea dei porti, tanto in materia di aiuti di Stato quanto in materia *antitrust*, richiede aggregazioni forti e competitive, in grado di attrarre investimenti pubblici e privati nei porti, nella prospettiva del rilancio del commercio internazionale, della sostenibilità e dell'occupazione,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nel prossimo provvedimento utile, una modifica degli attuali *asset* di *governance* delle Autorità di sistema portuale, al fine di valorizzare la partecipazione degli enti territoriali.

9/2416-A/**87**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Scerra.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 11 del provvedimento in esame reca modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali volte, inter alia, a consentire in via transitoria, fino al 31 dicembre 2026, l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento prima del completamento della procedura di adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali;

il nostro Paese è caratterizzato da un patrimonio culturale di inestimabile valore che in molti casi conserva tracce della propria presenza lungo i più importanti tracciati viari dell'antichità, spesso collocati a distanza di pochi chilometri dagli assi autostradali realizzati nel corso del tempo;

la tutela del patrimonio archeologico è un aspetto non trascurabile della pianificazione e realizzazione delle infrastrutture stradali e autostradali e la manutenzione delle stesse può rappresentare un'importante opportunità per promuovere interventi volti alla valorizzazione e alla salvaguardia dei siti archeologici situati in prossimità della rete;

è questo il caso, dell'antica Cales, fondata dagli Ausoni, nei pressi dell'attuale Calvi Risorta, e dal 334 a.C. colonia romana, preposta a funzione di controllo della zona ai confini settentrionali della Campania antica e delle vie di accesso al Lazio ed al Sannio;

per la natura delle testimonianze archeologiche che custodisce, Cales è un sito di grande valore scientifico, storico ed architettonico e nell'antichità ha rappresentato un punto nevralgico tra il basso Lazio e la Campania, lungo importanti tracciati quali la via Casilina, la via Latina e l'Appia, e oggi anche l'Autostrada del Sole (casello di Capua a 5 km) e la stazione ferroviaria di Pignataro Maggiore situata a poca distanza;

testimonianze relative alla fase protostorica, arcaica e preromana dell'abitato sono emerse proprio durante le indagini eseguite nel corso dei lavori di ampliamento delle aree di parcheggio a servizio dell'Autostrada del Sole, che attraversa l'area urbana, di cui sono visibili interessanti evidenze archeologiche;

nel corso dei decenni, come documentato da numerose inchieste giornalistiche, il sito archeologico è stato teatro di numerosi scavi clandestini e di un grave saccheggio, fino a divenire una vera e propria discarica a cielo aperto, con conseguenti criticità anche di ordine ambientale;

nonostante il persistente stato di abbandono, l'area archeologica dell'antica Cales conserva ancora reperti storici di altissimo valore e un'adeguata valorizzazione dell'area rappresenterebbe un'importante occasione di rilancio turistico e culturale per il territorio di Calvi Risorta e dei comuni limitrofi;

la rete stradale e autostradale possa contribuire alla valorizzazione del patrimonio culturale, turistico e naturalistico del Paese facilitando l'accessibilità ai siti meno conosciuti situati a poca distanza dagli assi viari,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori interventi di competenza volti alla corretta manutenzione delle strutture viarie adiacenti l'area archeologica di Cales, adottando altresì tutte le iniziative necessarie alla tutela, al recupero e al rilancio turistico e culturale dell'area archeologica medesima, anche promuovendo accordi di collaborazione con le amministrazioni territoriali competenti e protocolli di intesa tra il Ministero della cultura, ANAS e il soggetto gestore della tratta autostradale.

9/2416-A/**88**. Santillo, Alifano.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 11 del provvedimento in esame reca modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali volte, inter alia, a consentire in via transitoria, fino al 31 dicembre 2026, l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento prima del completamento della procedura di adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali;

il nostro Paese è caratterizzato da un patrimonio culturale di inestimabile valore che in molti casi conserva tracce della propria presenza lungo i più importanti tracciati viari dell'antichità, spesso collocati a distanza di pochi chilometri dagli assi autostradali realizzati nel corso del tempo;

la tutela del patrimonio archeologico è un aspetto non trascurabile della pianificazione e realizzazione delle infrastrutture stradali e autostradali e la manutenzione delle stesse può rappresentare un'importante opportunità per promuovere interventi volti alla valorizzazione e alla salvaguardia dei siti archeologici situati in prossimità della rete;

è questo il caso, dell'antica Cales, fondata dagli Ausoni, nei pressi dell'attuale Calvi Risorta, e dal 334 a.C. colonia romana, preposta a funzione di controllo della zona ai confini settentrionali della Campania antica e delle vie di accesso al Lazio ed al Sannio;

per la natura delle testimonianze archeologiche che custodisce, Cales è un sito di grande valore scientifico, storico ed architettonico e nell'antichità ha rappresentato un punto nevralgico tra il basso Lazio e la Campania, lungo importanti tracciati quali la via Casilina, la via Latina e l'Appia, e oggi anche l'Autostrada del Sole (casello di Capua a 5 km) e la stazione ferroviaria di Pignataro Maggiore situata a poca distanza;

testimonianze relative alla fase protostorica, arcaica e preromana dell'abitato sono emerse proprio durante le indagini eseguite nel corso dei lavori di ampliamento delle aree di parcheggio a servizio dell'Autostrada del Sole, che attraversa l'area urbana, di cui sono visibili interessanti evidenze archeologiche;

nonostante il persistente stato di abbandono, l'area archeologica dell'antica Cales conserva ancora reperti storici di altissimo valore e un'adeguata valorizzazione dell'area rappresenterebbe un'importante occasione di rilancio turistico e culturale per il territorio di Calvi Risorta e dei comuni limitrofi;

la rete stradale e autostradale possa contribuire alla valorizzazione del patrimonio culturale, turistico e naturalistico del

Paese facilitando l'accessibilità ai siti meno conosciuti situati a poca distanza dagli assi viari,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori interventi di competenza volti alla corretta manutenzione delle strutture viarie adiacenti l'area archeologica di Cales, adottando altresì tutte le iniziative necessarie alla tutela, al recupero e al rilancio turistico e culturale dell'area archeologica medesima, anche promuovendo accordi di collaborazione con le amministrazioni territoriali competenti e protocolli di intesa tra il Ministero della cultura, ANAS e il soggetto gestore della tratta autostradale.

9/2416-A/**88**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Santillo, Alifano.

La Camera,

premesso che:

il Capo III reca Disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

nel mese di maggio al Molo Italia presso il Porto di Livorno, è sbarcata la nave Usa Slnc Severn e a un conseguente sbarco di armi;

tale vicenda è stata sollevata dai lavoratori, in particolare dal GAP (Gruppo Autonomo Portuali) e del sindacato USB, che insieme ad altre realtà cittadine hanno organizzato un presidio permanente durato diversi giorni;

desta preoccupazione e molta perplessità l'assenza di chiarezza sull'arrivo e lo sbarco della nave statunitense che, trasportando mezzi e materiale logistico militare – tra cui 12 *jeep* dotate di sistemi d'arma – classificati per la maggior parte come materiale commerciale;

le operazioni di sbarco hanno destato immediatamente gravi perplessità per il fatto che pare mancassero i necessari documenti di bonifica sui mezzi provenienti da esercitazioni militari condotte in aree potenzialmente contaminate;

non vi era inoltre trasparenza sul contenuto dei *container*; e le autorità di controllo non erano state informate della natura militare del carico;

i convogli militari sono stati fatti transitare dal porto turistico, una modalità che solleva gravi interrogativi sotto il profilo della sicurezza e della legalità;

occorre, altresì, garantire il diritto all'obiezione di coscienza dei lavoratori portuali;

l'Europa sta definendo un nuovo piano di infrastrutture, non più volto a ridurre i *gap* sociali, economici, infrastrutturali nell'ottica di uno sviluppo sostenibile dei diversi Stati membri, bensì attraverso il nuovo paradigma della cosiddetta *military mobility*, a scapito dunque di altre esigenze prioritarie quali, ed esempio gli effetti dell'emergenza climatica, la crisi idrica e l'impoverimento dei territori periferici e ultra periferici. Le misure sopradescritte risultano in linea con la svolta militarista e bellicista dell'Unione europea e nuove ne rappresentano un'ulteriore conferma,

impegna il Governo

ad adottare quanto prima ogni iniziativa volta alla riforma del sistema portuale, prevedendo inoltre che i lavoratori del comparto portuale, della logistica e dei trasporti siano informati, formati e tutelati qualora si tratti di movimentazione di armamenti.

9/2416-A/**89**. Quartini, Fede, Iaria, Traversi, Barzotti, Carotenuto.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 12 reca « Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo », interviene in materia di oneri di servizio pubblico (OSP) modificando il testo dell'articolo 2 del decreto-legge n. 104 del 2023;

l'articolo 2 del citato decreto nel testo originario, disponeva: « Nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008 del 2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, fissa in ogni caso i livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali. Se l'amministrazione si avvale della facoltà di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del predetto regolamento (CE) n. 1008 del 2008, il livello massimo tariffario è altresì indicato nel bando di gara quale requisito oggettivo dell'offerta »;

in ossequio a tale previsione normativa, ma soprattutto in base a quanto disposto dall'articolo 16 del predetto regolamento CE n. 1008 del 2008 che prevede che uno Stato membro possa prevedere oneri di servizio pubblico in rotte essenziali per collegare gli aeroporti di territori periferici o remoti verso altro aeroporto nazionale rispondenti « a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale », la regione Sardegna ha predisposto uno schema di proposta di continuità territoriale, con la previsione di una griglia tariffaria, gradata, con l'indicazione di una tariffa massima per ogni tipo di categoria di viaggiatori;

ciò al principale fine di perseguire gli obiettivi costituzionali di rimozione degli squilibri causati dall'insularità stabiliti dal nuovo testo dell'articolo 119 della Costituzione;

il nuovo testo, ha invece ristretto la possibilità di stabilire un prezzo massimo solo per « determinate categorie » « ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre a un rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari »;

tale norma di rango primario, in parte inutilmente ripetitiva di una previsione normativa europea, appare decisamente più restrittiva rispetto a quest'ultima, rischia di penalizzare tutti i passeggeri delle isole e, in particolare, quelli della regione più remota rispetto al territorio continentale che è la Sardegna, ove nessun mezzo di trasporto alternativo, può sostituire quello aereo per gli spostamenti « in giornata »,

impegna il Governo:

a non compromettere le politiche del trasporto aereo sardo per i prossimi anni, prevedendo, anche con futuri provvedimenti normativi, nel pieno rispetto delle norme europee, l'obiettivo di tutela dei territori gravati da squilibri insulari e, in particolare, degli abitanti e frequentatori della Sardegna;

a rispettare l'autonomia regionale con particolare riguardo alle funzioni relative alla continuità territoriale, provvedendo invece alla destinazione di risorse finanziarie necessarie per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale aerea da e per la Sardegna.

9/2416-A/**90**. Cherchi, Ghirra, Lai, Cuperlo.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5 del provvedimento in esame introduce disposizioni urgenti in materia di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli;

in sede referente è stato aggiunto il comma 3-*ter* che dispone modifiche all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, rinviando al primo ottobre 2026 il blocco della circolazione dei veicoli diesel più inquinanti;

lo stop ai veicoli *diesel* più inquinanti dal primo ottobre 2025 stabilito dal decreto-legge n. 121 del 2023 era finalizzato al miglioramento della qualità dell'aria per il superamento delle procedure d'in-

frazione 2014/2147 – 2015/2043 – 2020/2299 tutt'ora in corso, per violazione della direttiva 2008/50/CE;

l'Italia, e in particolare la Pianura Padana, è da anni in una situazione di cronica e illegale violazione dei limiti di qualità dell'aria per inquinanti pericolosi come le polveri sottili (PM10 e PM2.5) e il biossido di azoto (NO_2), sostanze direttamente collegate a un aumento di patologie respiratorie, cardiovascolari e tumorali;

il blocco dei veicoli diesel più inquinanti dal primo ottobre 2025, era una delle misure strutturali che l'Italia si era impegnata ad adottare per rientrare nei parametri di legge e per rispondere alle procedure d'infrazione aperte da Bruxelles, che costano già oggi milioni di euro in sanzioni ai contribuenti. Rinviare il blocco significa, quindi, scegliere consapevolmente di continuare a esporre milioni di persone, inclusi bambini e anziani, a livelli di smog che la scienza e la legge hanno definito dannosi per la salute, e al tempo stesso, continuare a violare gli impegni presi con l'Europa;

la modifica normativa introdotta nel provvedimento in esame non si limita a posticipare il blocco dei veicoli più inquinanti, ma ridimensiona e indebolisce la portata della misura originaria, prevedendo restrizioni nei comuni con più di 100.000 abitanti, invece che in tutti i comuni superiore ai 30.000 abitanti. La modifica, apparentemente tecnica, comporta l'esclusione dal perimetro del blocco decine di città industriali e densamente popolate della Pianura Padana (come Varese, Lodi, Lecco, Alessandria e molte altre), che, pur essendo centri nevralgici di traffico e inquinamento, non raggiunge tale soglia;

il rinvio del blocco dei veicoli diesel più inquinanti si tradurrà, con quasi assoluta certezza, in nuove e più pesanti sanzioni pecuniarie per l'Italia da parte dell'Unione europea, un costo che ricadrà sull'intera collettività anche in termini sanitari,

impegna il Governo

a monitorare gli effetti applicativi della norma richiamata in premessa, anche in relazione al proseguimento della procedura d'infrazione per violazione della direttiva 2008/50/CE, disponendone nel primo provvedimento utile l'opportuna modifica.

9/2416-A/**91**. Zaratti, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 3-*septies* reca Disposizioni urgenti in materia di valutazione di impatto ambientale relativa a progetti o parti di progetti aventi quale unico obiettivo la difesa nazionale;

il giorno 26 giugno 2025 presso l'Aula Convegni del Senato, le Commissioni riunite Trasporti, Attività produttive, Politiche Ue della Camera e Politiche Ue, Ambiente e Industria del Senato hanno svolto l'audizione del Commissario europeo per i trasporti e il turismo sostenibili, Apostolos Tzitzikstas, sulle tematiche di sua competenza;

l'Unione europea ha deciso di accelerare sulla mobilità militare, ovvero il piano per ammodernare le infrastrutture degli Stati membri in modo da poter trasportare truppe e mezzi dove e quando ve ne fosse la necessità;

alla riunione straordinaria della commissione Ten-T – a cui partecipano gli Stati membri e i commissari europei – è stata valutata l'ipotesi per cui ci sarebbero 500 opere prioritarie da affrontare con urgenza, nonché il tema dei finanziamenti che si agirebbe intorno ai 100 miliardi;

è stata presentata l'ipotesi per che la diga del porto di Genova possa essere inserita tra le infrastrutture *dual-use*, ossia anche militari;

resta da chiarire la connotazione militare per quest'opera inoltre tale nuova classificazione rischia di mettere in difficoltà un territorio identificandolo come obiettivo militare,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a non inserire tra le opere *dual use* il porto di Genova, preservando e valorizzando gli usi civili e commerciali, scongiurando altresì che questo diventi un primario obiettivo militare.

9/2416-A/**92**. Traversi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 3-*septies* del decreto-legge in esame fissa il termine di trenta giorni, dal provvedimento di competenza del Ministro della difesa, entro il quale il Ministro dell'ambiente adotta, di concerto con il Ministro della cultura, il decreto con il quale escludere l'applicazione delle procedure per la Valutazione di impatto ambientale (VIA) per i progetti o parti di progetti aventi come unico obiettivo la difesa nazionale;

secondo quanto disposto dall'articolo succitato, il provvedimento di competenza del Ministro della difesa sarebbe adottato ai sensi dell'articolo 233 del codice dell'ordinamento militare di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66 e dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 2012, n. 236;

le modifiche apportate all'articolo 233 del codice dell'ordinamento militare dall'articolo 21 del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, hanno già allargato immotivatamente le maglie della disposizione. Infatti, sono stati aggiunti all'elenco delle opere, di cui al citato articolo, i punti di crisi *(hotspot)*, centri di permanenza per i rimpatri (CPR), centri di accoglienza governativi (ex Centri di accoglienza per i richiedenti asilo (CARA) e Centri di accoglienza (CDA), centri di accoglienza straordinaria (CAS) definendoli opere destinate alla difesa e sicurezza nazionale. Tali strutture sono state, dunque, accomunati alle opere destinate alla difesa nazionale, al pari di basi missilistiche, basi navali, caserme, stabilimenti e arsenali, poligoni e altro, con quanto ne consegue in termini di applicazione della disciplina derogatoria e speciale rispetto, in particolare, alle procedure di appalti e affidamenti e in materia di tutela paesaggistica;

l'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 2012, n. 236, al comma 2, prevede che nel caso sia necessario realizzare singole infrastrutture non comprese nelle categorie di cui all'articolo 231, comma 4 e all'articolo 233 del codice dell'ordinamento militare, la natura di opere destinate alla difesa nazionale è dichiarata con decreto del Ministro della difesa su proposta motivata dello Stato maggiore della difesa. Dunque, a seconda delle necessità le categorie delle infrastrutture rientranti nelle opere destinate alla difesa nazionale, possono essere ulteriormente ampliate;

nel momento storico contingente in cui la corsa al riarmo è diventata, ad avviso dei firmatari, una priorità insieme alla militarizzazione del territorio se si considera che il Governo vorrebbe far rientrare il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina nel *Military Mobility Action Plan* e dunque nelle opere strategiche per la difesa nazionale, la norma di cui all'articolo 3-*septies* non è condivisibile in quanto l'applicazione di tale procedura avrebbe delle ripercussioni inaccettabili e nessuna tutela ambientale dei siti coinvolti,

impegna il Governo

a riconsiderare l'opportunità della disposizione di cui in premessa e, soprattutto, a garantire il rispetto dei dettami costituzionali in materia di tutela ambientale.

9/2416-A/**93**. Pellegrini, Lomuti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per rafforzare la sicu-

rezza energetica del Paese raggiungibile solamente attraverso l'adozione di politiche di promozione e sostegno capaci di velocizzare i tempi per le procedure dei titoli autorizzativi per la realizzazione degli impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili;

in particolare, l'articolo 13 del provvedimento introduce le cosiddette « disposizioni in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili », previste tra le riforme da effettuare in adempimento degli impegni del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Riforma 1 della Missione 7 – articolo 12 del decreto legislativo 25 novembre 2024, n. 190), ai fini del recepimento dell'articolo 15-*quater* della direttiva europea RED II, modificata dalla direttiva 2023/2013;

l'urgenza di rispettare l'impegno del Piano nazionale di ripresa e resilienza si è manifestata già negli ultimi mesi del 2024, allorché, in modo inconsueto e senza specifica delega del Parlamento, nel decreto legislativo n. 190 del 2024 recante « Disciplina dei regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili » (cosiddetto TU FER), le zone di accelerazione vennero mal disciplinate, tant'è che dopo meno di sei mesi dalla pubblicazione del TU FER è emersa la necessità (su richiesta della Commissione europea) di intervenire nuovamente;

nell'esame del provvedimento è emerso dalle audizioni degli *stakeholder* che le disposizioni introdotte non recepiscono compiutamente le previsioni della direttiva europea generando in tal modo nuove incertezze;

le zone di accelerazione sono un « di cui » delle aree idonee per gli impianti a fonti rinnovabili, una sorta di aree « super idonee », nelle quali gli impianti possono essere autorizzati con procedure particolarmente semplificate. Per velocizzare l'individuazione delle zone di accelerazione, l'articolo 13 del provvedimento impone alle regioni di individuare le zone di accelerazione non più tra le aree idonee che le stesse regioni avrebbero dovuto individuare entro fine 2024, ma tra quelle classificate idonee dalla legge (articolo 20, comma 8, del decreto legislativo n. 199 del 2021), « nelle more » dell'individuazione delle aree idonee da parte delle regioni;

tali previsioni legislative sulle aree idonee sono state poste in discussione da una serie di sentenze del Tar Lazio che ha bocciato parti essenziali del decreto interministeriale 21 giugno 2024 sulle aree idonee, ritenendo che alle regione fosse stata concessa una sorta di delega in bianco per l'individuazione delle aree e chiedendo al Ministero per la sicurezza e l'ambiente di riscriverlo. Inoltre, lo stesso Tar ha ritenuto che il divieto di impianti fotovoltaici a terra in aree classificate agricole, introdotto dall'articolo 5 del decreto-legge n. 63 del 2024 (cosiddetta agricoltura), è irragionevole e sproporzionato, e in contrasto con l'obiettivo europeo della massima diffusione delle fonti rinnovabili, e quindi ha sottoposto lo stesso articolo 5 al vaglio della Corte costituzionale;

l'individuazione delle zone di accelerazione può pertanto funzionare solamente se la disciplina sulle aree idonee diventi chiara e stabile altrimenti si aggraveranno i ritardi del *permitting*;

secondo il *report dell'Energy Strategy della School of Management* del Politecnico di Milano, a fronte di una media di installato pari a 10.3 gigawatt di eolico e fotovoltaico dai principali Paesi europei (Germania, Spagna e Francia) dal 2023/24, nello stesso periodo in Italia abbiamo installato 6.5 gigawatt, in parte realizzato sulle utenze domestiche con le detrazioni fiscali;

il raggiungimento degli obbiettivi del PNIEC possono determinare in Italia nuovi investimenti attorno ai 10 miliardi di euro l'anno e ricadute occupazioni dirette superiori alle 100.000 unità, e ad un costo decisamente inferiore rispetto al passato;

al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi riguardanti l'energia da fonti rinnovabili delineati dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) per l'anno 2030 in 80 gigawatt

rinnovabili dovremmo installare 10-12 gigawatt all'anno;

considerando che ogni 4 gigawatt di impianti rinnovabili entrati in esercizio si risparmia circa 1 miliardo di metri cubi di gas, il raggiungimento degli obbiettivi del PNIEC comporterebbe una poderosa riduzione dei costi energetici della bolletta per cittadini ed imprese,

impegna il Governo:

ad introdurre nel primo provvedimento utile criteri chiari ai quali le regioni devono attenersi per stabilire che, le aree attualmente classificate idonee dal decreto legislativo n. 199 del 2021 ricomprendano anche le aree industriali ed artigianali, e « nelle more », diventino aree idonee minime valide in tutte le regioni;

di attenuare nel primo provvedimento utile il divieto di realizzare gli impianti fotovoltaici a terra in aree classificate agricole se sono destinati all'autoconsumo o localizzati in prossimità di aree produttive.

9/2416-A/**94**. Cappelletti.

La Camera,

premesso che:

la rete viaria provinciale e comunale riveste un'importanza cruciale per la mobilità e lo sviluppo del territorio italiano, collegando centri urbani, aree rurali e le principali arterie di comunicazione, come le strade statali e le autostrade;

si tratta di una tipologia di infrastruttura la cui importanza è centrale in Italia creando valore per il sistema Paese in termini di inclusione sociale, crescita economica e occupazione, in considerazione del ruolo strategico assolto dal trasporto stradale di passeggeri e merci. Inoltre, nell'immediato presente e tanto più nel futuro l'evoluzione della rete stradale e autostradale in ottica *smart* e *green* giocherà un ruolo fondamentale per lo sviluppo della mobilità sostenibile e dell'adduzione ad altre modalità di trasporto;

purtroppo alla rilevanza dell'infrastruttura viaria provinciale e comunale non sembra corrispondere un adeguata attenzione da parte del Governo che in più occasioni ha deciso per tagli alle risorse da destinare allo sviluppo nonché alla manutenzione ai fini della sicurezza delle stesse: ricordiamo infatti che – come rilevato dall'Unione province italiane (UPI) – la legge di Bilancio 2025 e il decreto – legge n. 202 del 2024 (cosiddetto Milleproroghe) hanno operato una grave riduzione dei fondi programmati per il 2025 e 2026 per gli investimenti di messa in sicurezza delle strade provinciali;

nonostante il Governo abbia aperto, anche recentemente, al ripristino delle risorse che sono state spostate alle strade provinciali e comunali per essere dirottate verso opere considerate strategiche, è innegabile l'impatto negativo di questo tipo di politica sulla programmazione degli interventi su tali infrastrutture viarie e – di conseguenza – sulla modalità di spesa efficace ed efficiente dei fondi assegnati;

questo è vero ancor più per regioni come l'Abruzzo, che su 305 comuni ne vede un significativo numero insistere nelle aree interne – definite dalla Strategia nazionale per le aree interne (SNAI) – e dunque contraddistinte da una maggiore distanza dai centri di offerta dei servizi essenziali (istruzione, salute, mobilità,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative volte a individuare le risorse finanziarie adeguate a garantire in maniera strutturale lo sviluppo e la messa in sicurezza dell'infrastruttura viaria provinciale e comunale, con particolare riferimento a quella presente nelle zone del Paese, come la regione Abruzzo, ove essa svolge un ruolo fondamentale nello sviluppo integrato e inclusivo delle comunità locali.

9/2416-A/**95**. Torto.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5 del provvedimento in esame, al comma 3-*ter*, introdotto in sede referente, reca una serie di modifiche all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge, 6 novembre 2023, n. 155, in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale;

la crescente preoccupazione per l'imminente restrizione della circolazione per gli autoveicoli immatricolati prima del 2015 nelle aree urbane in cui si registra una scarsa qualità dell'aria rende necessario ed urgente il rilancio di un'adeguata politica di mobilità urbana sostenibile;

il parco veicolare dell'Italia è decisamente obsoleto – l'età media delle vetture è di circa 13 anni – ed è importante un rinnovo del parco circolante almeno sotto due punti di vista:

ambientale, perché il 23 per cento del totale è rappresentato da vetture ante Euro 4, con emissioni inquinanti e climalteranti enormemente superiori alle vetture Euro 6;

della sicurezza stradale, perché solo negli ultimi anni si sono diffuse, grazie all'introduzione di nuove tecnologie in parte obbligatorie, dotazioni di sicurezza attiva e passiva;

il settore dei trasporti è responsabile di circa un terzo delle emissioni climalteranti e il trasporto stradale è il principale responsabile di queste emissioni, contribuendo con una percentuale che supera il 90 per cento del totale del settore;

l'impatto del settore dei trasporti – e in particolare del trasporto stradale – è altrettanto significativo per quanto riguarda la qualità dell'aria e la salute pubblica, considerato che l'esposizione cronica a NOx e PM è correlata a patologie respiratorie e cardiovascolari, nonché a un aumento della mortalità prematura: secondo l'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA), l'inquinamento atmosferico è la principale causa ambientale di morte prematura nell'UE; si calcola che l'esposizione al particolato fine (PM2.5) sia responsabile di circa 250.000 morti premature nell'Unione europea e circa 50.000 soltanto in Italia;

con questa consapevolezza negli anni sono state varate normative a livello europeo e a livello statale e avviate politiche di transizione verso un modello di mobilità sostenibile;

in particolare l'attuale Governo, alla luce delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019, rispettivamente in materia di particolato PM10 e biossido di azoto NO2, ha varato il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, con il dichiarato obiettivo di porre in essere le necessarie azioni per garantire il miglioramento del quadro emissivo inquinante e climalterante, con particolare attenzione al settore del trasporto stradale;

purtroppo, dopo quasi due anni, non sembra che le misure adottate siano state efficaci, ma ciò nonostante, durante l'esame in sede referente, è stata introdotta una disposizione che prevede un ulteriore slittamento delle misure previste dal decreto-legge dell'attuale Governo, in assenza di una concreta politica finalizzata al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane;

appare indifferibile rilanciare con forza ogni forma di mobilità alternativa al mezzo privato, spostando – grazie ad un'offerta adeguata e funzionale – la domanda di mobilità verso il trasporto pubblico locale, nonché verso forme di mobilità alternativa, quali lo *sharing mobility*, il *car pooling*, la mobilità ciclistica e le più recenti forme di mobilità « leggera »;

l'elettrificazione del sistema dei trasporti è un traguardo imprescindibile sia per la sua sostenibilità, sia per la competitività nazionale ed è necessario prenderne coscienza;

la transizione verso un sistema di mobilità a zero emissioni rappresenta una

delle sfide più rilevanti e ambiziose del prossimo decennio; il comparto dei veicoli elettrici dovrà crescere in modo esponenziale, con traguardi intermedi chiari e misurabili che traccino un percorso concreto verso la decarbonizzazione totale del trasporto su gomma:

2025 – Fase di Consolidamento: raggiungere almeno 0,4 milioni di veicoli elettrici circolanti, espandendo le infrastrutture di ricarica rapide e migliorando l'accessibilità dei veicoli elettrici per le flotte aziendali e il trasporto pubblico;

2030 – Svolta Decisiva: arrivare a 3,5 milioni di veicoli elettrici in Italia, integrando tecnologie di *Vehicle-to-Grid* e potenziando il parco di veicoli commerciali leggeri;

2035 – Decarbonizzazione Urbana: completare l'elettrificazione del trasporto urbano con oltre 10 milioni di veicoli elettrici in circolazione, rispettando le normative europee di zero emissioni nei centri urbani,

impegna il Governo:

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche normative, volte a:

supportare ed accelerare l'ormai irreversibile processo di elettrificazione del sistema dei trasporti, per rendere la mobilità elettrica alla portata di tutti i cittadini italiani e per garantire un concreto miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane, nel rispetto del quadro normativo europeo e nell'interesse della salute dei cittadini;

avviare una politica fiscale che consenta di supportare le imprese nel processo di decarbonizzazione delle proprie flotte, sia attraverso l'incremento degli importi detraibili per l'acquisto dei veicoli aziendali, sia introducendo la non imponibilità fiscale dei rimborsi delle ricariche elettriche ricevuti dal dipendente, equiparandoli al trattamento dei rifornimenti di carburante nel caso di veicoli endotermici assegnati ad uso promiscuo;

agevolare la transizione delle imprese di Trasporto pubblico locale (TPL) e di logistica, trasformando le agevolazioni attualmente previste per l'acquisto di carburanti tradizionali, ossia un sussidio ambientalmente dannoso, in un sussidio ambientalmente favorevole, ossia l'estensione degli aiuti previsti per le aziende energivore, attualmente regolate dal decreto Ministeriale 21 dicembre 2017, anche a questi soggetti come previsto dall'*Energy Taxation Directive*;

promuovere una riforma delle politiche pubbliche vigenti istituendo un fondo pluriennale dedicato, così come era stato originariamente previsto per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri con il cosiddetto « Fondo Automotive » del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, dotato di risorse sufficienti a garantire la competitività economica delle alimentazioni a zero emissioni a fronte di un costo più elevato dell'investimento iniziale;

sostenere in modo efficace la sostituzione della flotta del parco veicolare del settore dell'autotrasporto specificando la destinazione dei fondi ai mezzi ad alimentazione elettrica, aumentando al contempo le risorse disponibili;

implementare la rete infrastrutturale di ricarica e incentivare l'evoluzione tecnologica del sistema attraverso nuove modalità di ricarica.

9/2416-A/**96**. Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 15, del provvedimento in esame attribuisce all'amministratore delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a. funzioni di commissario straordinario per la realizzazione di ulteriori interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026. Le opere consistono nella posa di condotte e nuova opera di presa idrica dal fiume Boite; nella realizzazione di nuovo impianto a fune a

Cortina d'Ampezzo (BL); nella realizzazione del parcheggio interrato Mottolino località Bondi; nel nodo di Castione Andevenno, noto come « svincolo di Sassella » e nel collegamento dei versanti con realizzazione di parcheggio presso stazione intermedia;

la legge 8 maggio 2020, n. 31, di conversione del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, ha definito il modello di *governance* dei Giochi Olimpici Milano Cortina 2026, affidando alla società Simico s.p.a., quale centrale di committenza e stazione appaltante, la progettazione e realizzazione delle opere connesse;

per l'organizzazione dei giochi olimpici, in forza del *dossier* di candidatura, oltre alle infrastrutture indicate nel citato decreto-legge, era contemplata la realizzazione di ulteriori opere « olimpiche », individuate attraverso l'analisi e lo studio delle esigenze generali e future della città di Cortina e dell'area montana bellunese, con l'obiettivo di valorizzare il territorio in un arco temporale che tenga conto anche degli effetti successivi all'evento sportivo;

i territori interessati, per la loro particolare natura e conformazione, necessitano della massima attenzione da parte delle amministrazioni coinvolte, proprio in riferimento a tutti gli interventi strutturali e di viabilità e ai conseguenti impatti per i territori;

sono molte le opere previste per l'Olimpiade Milano Cortina, Giochi invernali del 2026, che hanno accumulato gravi ritardi, con particolare riferimento alle opere di *legacy*, al punto da comprometterne la realizzazione nei tempi prefissati;

i costi previsti per la realizzazione dell'impianto e dei connessi necessari servizi sono contestualmente considerevolmente lievitati e ammontano a circa 6 miliardi dei quali oltre 4 miliardi per opere e infrastrutture;

da fonti di stampa si apprende che, in base all'ultimo bilancio 2024, la Fondazione Milano-Cortina 2026 abbia accumulato un deficit patrimoniale di 150 milioni di euro in quattro anni, dato che suffraga gli allarmi e le criticità già evidenziate dalla Corte dei conti,

impegna il Governo:

ad inviare una relazione alle Camere sullo stato di avanzamento degli interventi e sull'utilizzo delle ingenti risorse pubbliche stanziate per le olimpiadi Milano Cortina 2026, con riferimento a tutti gli aggiornamenti, anche attesi, tenuto conto altresì di eventuali futuri deficit di bilancio per gli enti locali interessati dalla realizzazione delle opere;

ad adottare ogni utile iniziativa per garantire nelle fasi di esecuzione e completamento degli interventi il massimo coinvolgimento delle comunità locali interessate.

9/2416-A/**97**. Ferrara, Iaria.

La Camera,

premesso che:

il Capo III del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) dedica una parte significativa degli investimenti al miglioramento delle infrastrutture idriche, con l'obiettivo di modernizzare e rendere più efficienti, sicure e resilienti le reti idriche italiane. Questo include interventi per la riduzione delle perdite d'acqua, il potenziamento degli acquedotti e la digitalizzazione delle reti;

la realizzazione degli impianti di dissalazione nell'ambito degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza idrica richiede il rispetto di una serie di elementi imprescindibili tra cui quello della razionalità della spesa, del rispetto delle norme ambientali, paesaggistiche e, sopratutto avere un impatto sociale positivo;

il decreto-legge 30 giugno 2025, n. 95, recante Disposizioni urgenti per il finanziamento di attività economiche e imprese, nonché interventi di carattere sociale e in

materia di infrastrutture, trasporti ed enti territoriali dispone all'articolo 2, la realizzazione degli impianti di dissalazione, anche mobili, nei comuni di Porto Empedocle, Trapani, Gela;

la Regione Siciliana è interessata da una grave crisi idrica, riconosciuta con la dichiarazione di stato di emergenza nazionale del 6 maggio 2024, prorogata dal Consiglio dei ministri il 9 maggio 2025;

nella provincia di Agrigento la situazione è particolarmente critica, con interruzioni frequenti dell'approvvigionamento idrico, elevate perdite di rete e gravi ritardi nella messa in esercizio degli impianti previsti;

a Porto Empedocle è in fase di realizzazione un impianto temporaneo di dissalazione mediante l'installazione di moduli mobili con capacità complessiva pari a 96 litri al secondo, all'interno del sito privato dell'ex centrale termoelettrica ENEL, oggi solo parzialmente dismessa;

tale impianto, per quanto motivato dall'emergenza, presenta molteplici criticità, tra cui: l'assenza di una valutazione di impatto ambientale formalmente approvata; la localizzazione in un'area privata costiera prossima alla spiaggia balneabile di « Nisia » e di Marinella, luogo simbolico rispettivamente per la presenza del paesaggio letterario di Luigi Pirandello e per la celebre ambientazione della serie televisiva « Il Commissario Montalbano »; il rischio di inibizione della balneazione e di danni al turismo e alle attività economiche locali; l'assenza di uno studio sulla qualità delle acque prelevate nel porto e sulla salinità e composizione chimica dei reflui marini;

associazioni ambientaliste e rappresentanze locali, tra cui Mareamico e Legambiente, hanno segnalato che esiste già nel territorio un sito pubblico alternativo: l'area ASI di Porto Empedocle, dotata di infrastrutture idonee, presa a mare autorizzata, collegamento alla rete idrica regionale e localizzazione logisticamente più favorevole, inspiegabilmente non scelta per l'impianto mobile e, al contempo, tenuta in considerazione per la II Fase riguardante l'installazione di un impianto fisso di dissalazione;

non risultano al momento pubblici: uno studio di impatto ambientale completo e condiviso; un piano di monitoraggio degli effetti sugli ecosistemi marini e costieri; valutazioni tecniche ed economiche comparative tra il sito ENEL e l'area ASI; una pianificazione chiara della cosiddetta « Fase 2 » che dovrebbe prevedere l'impianto definitivo per il territorio;

la collocazione dell'impianto presso il sito ENEL, oltre a impattare su un tratto costiero balneabile e paesaggisticamente rilevante, comporterebbe maggiori costi di realizzazione, opere a mare aggiuntive e attraversamenti complessi, con probabili aggravi sulle tariffe per i cittadini;

il dissalatore mobile che dovrebbe essere ubicato in un sito scelto in pieno centro urbano, oltre a deturpare una spiaggia di grande valore paesaggistico, fruibile per la balneazione anche da parte dei cittadini meno abbienti attraverso l'accesso diretto dal centro cittadino, compromette gravemente lo sviluppo economico e le possibilità di riscatto di un territorio, già in difficoltà, legate alla vocazione turistica alla luce delle straordinarie bellezze paesaggistiche (vista la continuità costiera con la celebre « Scala dei Turchi ») e storico letterarie, vista anche l'immediata prossimità della Torre di Carlo V, luogo identitario e sito della famosa « strage dimenticata »;

la realizzazione delle opere nel sito prescelto hanno generato gravi disagi alla popolazione, con lo sventramento del centro abitato per circa tre chilometri con conseguenti danni alle attività ricettive e legate alla ristorazione già nei primi mesi estivi;

l'assenza di trasparenza e visione strategica, in un territorio già gravemente colpito dalla crisi climatica e al centro di recenti inchieste giudiziarie su presunti illeciti nella gestione degli appalti idrici, rischia di compromettere ulteriormente la fiducia dei cittadini e lo sviluppo sostenibile dell'area;

da cronoprogramma progettuale, il dissalatore temporaneo di Porto Empedo-

cle avrebbe dovuto essere operativo entro giugno 2025, termine oggi disatteso;

il protrarsi indefinito dei lavori sta compromettendo, di fatto, l'intera stagione estiva, periodo nel quale si realizzano la quasi totalità delle entrate delle attività economiche operanti nel borgo marinaro,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative di competenza volte a:

vigilare con la massima attenzione, per quanto di competenza, sulle scelte infrastrutturali legate all'emergenza idrica in Sicilia, e in particolare sul progetto di dissalatore temporaneo a Porto Empedocle;

verificare se sia stata effettuata una regolare valutazione di impatto ambientale, comprensiva delle modalità di prelievo e scarico in mare, dell'analisi degli impatti cumulativi sull'ambiente costiero e della previsione di un piano di monitoraggio costante e se tali studi siano stati sottoposti a consultazione pubblica ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

valutare l'idoneità del sito ASI di Porto Empedocle come alternativa al sito ENEL, in termini di minore impatto ambientale, migliore efficienza logistica e costi inferiori per la collettività;

prevedere idonee compensazioni economiche per la città di Porto Empedocle, per le attività economiche che stanno subendo una contrazione degli incassi, nonché ulteriori misure agevolative ovvero compensative in favore dei cittadini con riferimento alle tariffe idriche da questi sostenute;

favorire la partecipazione delle imprese locali nella realizzazione e gestione dell'impianto e garantire trasparenza sulla struttura dei costi di gestione;

promuovere una pianificazione chiara e dettagliata della FASE 2, finalizzata alla realizzazione di un impianto di dissalazione permanente a Porto Empedocle, sostenibile sotto il profilo ambientale, paesaggistico ed economico.

9/2416-A/**98**. Carmina, Iacono.

La Camera,

premesso che:

L'articolo 2 del provvedimento in esame interviene su alcune disposizioni del codice dei contratti pubblici, recando in particolare al comma 1, lettera *f)* una disciplina transitoria in materia di qualificazione, prorogando per i procedimenti in corso l'applicazione delle norme dell'articolo 119, comma 20, e dell'articolo 23 dell'allegato II.12, nel testo vigente al 1° luglio 2023;

l'articolo 23 dell'allegato II.12, nella formulazione in vigore al 1° luglio 2023, consente all'impresa affidataria di lavori comprensivi di lavorazioni in subappalto, ai fini dell'ottenimento dell'attestazione SOA, di utilizzare i lavori di ciascuna delle categorie scorporabili previste nel bando o nell'avviso di gara o nella lettera di invito, appartenenti alle categorie di cui alla Tabella A, per l'intero importo in ciascuna delle categorie scorporabili;

le Società organismi di attestazione (SOA) sono tenute alla verifica obbligatoria della veridicità e della sostanza delle dichiarazioni, delle certificazioni e delle documentazioni ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lettera *f)*, e dell'articolo 18, comma 2, dell'Allegato II.12 del Codice dei contratti pubblici;

il citato articolo 18, al comma 2 chiarisce che è l'ANAC, nel proprio Manuale sull'attività di qualificazione per l'esecuzione dei lavori pubblici di importo superiore a 150.000 euro, a stabilire mediante quale documentazione i soggetti che intendono qualificarsi dimostrano l'esistenza dei requisiti per la qualificazione;

nel detto Manuale, l'ANAC richiede che le dichiarazioni rese dalle imprese siano corredate, tra l'altro, anche dal permesso di costruire o la Dichiarazione di Inizio Attività (D.I.A.) dell'opera realizzata, da acquisire presso l'ente locale competente (v. Parte V Cap. I par. 5.1.1 del citato Manuale ANAC);

le SOA, nell'ambito della loro attività di qualificazione, si trovano spesso

impossibilitate ad assolvere tali obblighi per l'inerzia degli enti titolari o depositari dei titoli edilizi (prevalentemente enti locali), i quali, per motivazioni organizzative o interpretative, non evadono le richieste in tempi utili o non le evadono affatto;

tale circostanza genera ritardi nel rilascio delle attestazioni di qualificazione, obbligando le SOA a ridurre o rigettare le categorie richieste dalle imprese, pur in presenza di documentazione apparentemente completa e coerente, a danno soprattutto delle piccole e medie imprese;

nelle more dell'emanazione del regolamento sostitutivo dell'Allegato II.12 al Codice dei contratti pubblici (*ex* articolo 226-*bis*, comma 1, lettera *b)* del Codice), risulta, dunque, necessario colmare tale vuoto procedurale che compromette l'effettività del sistema di qualificazione;

la situazione di stallo si potrebbe superare stabilendo un periodo di tempo congruo, trascorso il quale, le SOA possano procedere al rilascio dell'attestazione di qualificazione, con una clausola di revoca nel caso in cui successivamente emerga la non veridicità del titolo abilitativo, che sia automatica per l'operatore economico iscritto nel casellario informatico tenuto dall'ANAC e, per gli altri casi, che sia a seguito di valutazione e provvedimento di revoca da parte della stazione appaltante;

ciò potrebbe garantire agli operatori economici il rilascio degli attestati di qualificazione in tempi utili per l'esecuzione dei lavori e dare efficacia alle disposizioni del codice che rimangono inattuate in caso di inerzia degli enti competenti,

impegna il Governo

a porre in atto le misure necessarie, ove possibile anche in via amministrativa, al fine di introdurre misure e meccanismi atti a superare il vuoto procedurale di cui in premessa, permettendo di dare piena attuazione alle disposizioni del Codice.

9/2416-A/**99**. Cortelazzo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure in materia di infrastrutture;

stando alle previsioni del Piano Nazionale Aeroporti, il bacino di traffico aeroportuale della regione Campania è stimato tendere alla cifra di 12 milioni di passeggeri l'anno con un orizzonte temporale al 2030;

l'aeroporto internazionale di Napoli-Capodichino, nel solo periodo da gennaio ad agosto del 2024, ha accolto 8.567.000 passeggeri, registrando un aumento del 17 per cento rispetto all'anno precedente e le previsioni di traffico previsto nel 2025, contenute nel Piano di Sviluppo e negli strumenti di programmazione della società di gestione, indicano che nel 2025 si raggiungeranno 22,5 milioni di passeggeri, contro i 18,8 milioni che venivano stimati dagli studi commissionati dall'ENAC per lo stesso periodo. Questi dati mettono in evidenza lo stato di saturazione;

l'aeroporto militare di Grazzanise è uno scalo militare che, pur non rientrando tra gli aeroporti classificabili come M.O.B. (*Main Operating Base,* classificazione risultante dal previgente decreto del Ministro della difesa in data 8 gennaio 2025), rappresenta installazione militare ove sono schierati reparti di volo dell'Aeronautica militare o delle altre Forze armate e del Corpo delle Capitanerie di porto, nel quale l'attività del traffico civile è mantenuta compatibile con le preminenti esigenze operative e addestrative degli stessi reparti (classificazione *ex* articolo 2, comma 1, lettera *c)* del decreto ministeriale del 19 marzo 2025);

l'aeroporto militare di Grazzanise, dotato di una pista di volo di lunghezza pari a 3000 metri, ove sono in itinere una serie di implementazioni logistico/infrastrutturali mirate a garantire la possibilità di accogliere aeromobili militari di 4° e 5° generazione, è ubicato in un'area agricola, pianeggiante e scarsamente urbanizzata, e sporadicamente viene utilizzato anche per scopi civili;

lo scalo, vista la vicinanza, è stato più volte valutato come potenziale aeroporto di alleggerimento per il traffico passeggeri e merci dell'Aeroporto di Capodichino, di cui peraltro è prevista nel 2026 una temporanea chiusura per i lavori di rifacimento della pista di volo, per garantire la sicurezza delle operazioni di volo e l'efficienza delle infrastrutture;

il decreto del Ministro della difesa in data 19 marzo 2025, pubblicato nella Gazzetta n. 90 del 17 aprile 2025, ha modificato il decreto 8 gennaio 2025 che prevedeva, sul sedime, un « uso pieno ed esclusivo militare su cui sono svolte le attività fondamentali dell'Aeronautica militare che non possono essere riallocate pena il decadimento operativo della funzione assolta e dove, tuttavia, l'atterraggio e il decollo occasionale di traffico civile può essere autorizzato dal Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare previa verifica da parte di ENAC della sussistenza dei requisiti previsti dalla vigente regolamentazione tecnico operativa per l'aviazione civile »,

impegna il Governo

sulla base dei presupposti creati dal decreto del Ministro della difesa in data 19 marzo 2025, alle più proficue interlocuzioni con tutti gli attori istituzionali coinvolti finalizzate a prospettare nel più breve tempo possibile, concretamente e coerentemente con i vincoli operativi imposti dall'evolversi del complesso quadro securitario, le azioni eventualmente necessarie per rendere l'aeroporto militare di Grazzanise valida alternativa di alleggerimento del traffico passeggeri e merci dell'Aeroporto di Capodichino.

9/2416-A/**100**. Zinzi, Cerreto, Cangiano, Patriarca, Santillo, Graziano, Rubano, Zoffili.

La Camera,

premesso che:

il capo III del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

le infrastrutture portuali rappresentano un *asset* strategico per lo sviluppo economico, commerciale e logistico del paese. La capacità di un Paese di gestire in modo efficiente i flussi di merci e di persone è un indicatore diretto della sua competitività;

porti efficienti contribuiscono a ridurre i costi logistici per le imprese, a velocizzare i tempi di import/export e a rendere più attrattivo il sistema produttivo nazionale per gli investitori esteri. Al fine di rafforzare la competitività del sistema paese appare imprescindibile sostenere la strategia del Governo sui porti, volta a superare la frammentazione gestionale, a favorire sinergie tra i diversi scali e a promuovere l'accesso ai finanziamenti europei;

nell'ambito delle politiche di innovazione e transizione digitale dei porti italiani, si rende necessario promuovere, anche mediante strumenti di coordinamento interistituzionale, l'adesione delle Autorità di Sistema Portuale a programmi e iniziative finalizzati all'adozione di tecnologie digitali avanzate;

in tale contesto, le architetture MPN5G (*Mobile Private Network* di quinta generazione) assumono un ruolo strategico in quanto abilitatori fondamentali per l'implementazione sicura, affidabile e a bassa latenza di sistemi automatizzati e intelligenti, tra cui veicoli a guida autonoma (AGV), modelli predittivi e sinottici (Digital Twin) e reti di videosorveglianza ad alta definizione;

l'integrazione delle architetture MPN5G nei contesti portuali contribuisce, inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di efficienza operativa, sostenibilità e resilienza infrastrutturale, in coerenza con le direttive europee in materia di digitalizzazione dei nodi logistici e con i principi del Piano nazionale di ripresa e resilienza,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative volte a incentivare le Autorità di Si-

stema Portuale a dotarsi, in tempi brevi, di infrastrutture di rete all'avanguardia, utili a consentire l'elevata digitalizzazione dei servizi, della gestione e della sicurezza.

9/2416-A/**101**. Furgiuele.

La Camera,

premesso che:

il capo III del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

le infrastrutture portuali rappresentano un *asset* strategico per lo sviluppo economico, commerciale e logistico del paese. La capacità di un Paese di gestire in modo efficiente i flussi di merci e di persone è un indicatore diretto della sua competitività;

porti efficienti contribuiscono a ridurre i costi logistici per le imprese, a velocizzare i tempi di import/export e a rendere più attrattivo il sistema produttivo nazionale per gli investitori esteri. Al fine di rafforzare la competitività del sistema paese appare imprescindibile sostenere la strategia del Governo sui porti, volta a superare la frammentazione gestionale, a favorire sinergie tra i diversi scali e a promuovere l'accesso ai finanziamenti europei;

nell'ambito delle politiche di innovazione e transizione digitale dei porti italiani, si rende necessario promuovere, anche mediante strumenti di coordinamento interistituzionale, l'adesione delle Autorità di Sistema Portuale a programmi e iniziative finalizzati all'adozione di tecnologie digitali avanzate;

in tale contesto, le architetture MPN5G (*Mobile Private Network* di quinta generazione) assumono un ruolo strategico in quanto abilitatori fondamentali per l'implementazione sicura, affidabile e a bassa latenza di sistemi automatizzati e intelligenti, tra cui veicoli a guida autonoma (AGV), modelli predittivi e sinottici (Digital Twin) e reti di videosorveglianza ad alta definizione;

l'integrazione delle architetture MPN5G nei contesti portuali contribuisce, inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di efficienza operativa, sostenibilità e resilienza infrastrutturale, in coerenza con le direttive europee in materia di digitalizzazione dei nodi logistici e con i principi del Piano nazionale di ripresa e resilienza,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, iniziative volte a incentivare le Autorità di Sistema Portuale a dotarsi, in tempi brevi, di infrastrutture di rete all'avanguardia, utili a consentire l'elevata digitalizzazione dei servizi, della gestione e della sicurezza.

9/2416-A/**101**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Furgiuele.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure volte al corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada;

ai sensi dell'articolo 1 comma 6 del decreto legislativo 35 del 2011, le regioni e le province autonome erano tenute ad adottare, entro il 31 dicembre 2024, una disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di propria competenza;

a causa delle tempistiche legate all'iter approvativo di una norma regionale, della necessità di preliminari interlocuzioni con gli enti locali del territorio, nonché del reperimento delle eventuali risorse necessarie, molte regioni hanno evidenziato di non aver potuto rispettare il termine fissato, confermando la necessità di una proroga;

la richiesta è già stata oggetto di una nota del Presidente della Conferenza delle regioni e le province autonome, il 18 dicembre 2024, oltre ad essere stata proposta dalla Conferenza stessa in occasione di

diversi provvedimenti, anche successivamente alla scadenza del predetto termine,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative normative volte a prevedere un ragionevole differimento del termine di cui all'articolo 1 comma 6, del decreto legislativo 35 del 2011, al fine di consentire agli enti territoriali interessati di adottare una disciplina efficace per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di propria competenza.

9/2416-A/**102**. Dara.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure volte al corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada;

ai sensi dell'articolo 1 comma 6 del decreto legislativo 35 del 2011, le regioni e le province autonome erano tenute ad adottare, entro il 31 dicembre 2024, una disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di propria competenza;

a causa delle tempistiche legate all'iter approvativo di una norma regionale, della necessità di preliminari interlocuzioni con gli enti locali del territorio, nonché del reperimento delle eventuali risorse necessarie, molte regioni hanno evidenziato di non aver potuto rispettare il termine fissato, confermando la necessità di una proroga;

la richiesta è già stata oggetto di una nota del Presidente della Conferenza delle regioni e le province autonome, il 18 dicembre 2024, oltre ad essere stata proposta dalla Conferenza stessa in occasione di diversi provvedimenti, anche successivamente alla scadenza del predetto termine,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative volte a prevedere un ragionevole differimento del termine di cui all'articolo 1 comma 6, del decreto legislativo 35 del 2011, al fine di consentire agli enti territoriali interessati di adottare una disciplina efficace per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di propria competenza.

9/2416-A/**102**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Dara.

La Camera,

premesso che:

durante l'esame del provvedimento in sede referente era stato approvato un articolo aggiuntivo del Governo (4.013) volto a modificare le norme attualmente vigenti in materia di esercizio della professione di autotrasportatore: attualmente la disciplina in vigore in materia di esercizio della professione di autotrasportatore prevede che in presenza di informativa prefettizia antimafia venga meno l'onorabilità necessaria per gli autotrasportatori per esercitare la professione, con l'emendamento governativo invece si sostituiva l'informativa con le comunicazioni prefettizie;

dare rilevanza soltanto alle comunicazioni interdittive della prefettura e non più alle informazioni interdittive significava restringere di molto il campo dei controlli antimafia, e abbassare pericolosamente la soglia di attenzione e aumentare il rischio di infiltrazioni mafiose nei cantieri pubblici;

con un subemendamento, respinto, il gruppo del Partito democratico riportava alla situazione attuale;

con un emendamento dei relatori, però, è stato poi soppresso proprio l'articolo aggiuntivo in questione: passare dall'informativa alla comunicazione avrebbe ristretto la platea di coloro che non avrebbero i requisiti per partecipare alle gare e avrebbe aumentato il rischio di permeabilità rispetto alle infiltrazioni mafiose, depotenziando gli strumenti a disposizione

dello Stato per il contrasto alle infiltrazioni della criminalità organizzata,

impegna il Governo

nell'ambito delle sue proprie prerogative, a garantire la piena efficacia delle attività finalizzate alla prevenzione e al contrasto delle infiltrazioni della criminalità organizzata nell'affidamento e nell'esecuzione dei contratti pubblici e di quelli privati che fruiscono di contribuzione pubblica, applicando le rigorose regole ordinarie previste dalla legislazione in vigore per le opere strategiche di interesse nazionale relative ai controlli antimafia, nonché assicurando la piena e completa applicazione del Codice Antimafia evitando ogni iniziativa volta a depotenziarne l'azione e l'efficacia.

9/2416-A/**103**. Provenzano, Barbagallo, Ghio, Serracchiani.

La Camera

impegna il Governo

nell'ambito delle sue proprie prerogative, a garantire la piena efficacia delle attività finalizzate alla prevenzione e al contrasto delle infiltrazioni della criminalità organizzata nell'affidamento e nell'esecuzione dei contratti pubblici e di quelli privati che fruiscono di contribuzione pubblica, applicando le rigorose regole ordinarie previste dalla legislazione in vigore per le opere strategiche di interesse nazionale relative ai controlli antimafia, nonché assicurando la piena e completa applicazione del Codice Antimafia evitando ogni iniziativa volta a depotenziarne l'azione e l'efficacia.

9/2416-A/**103**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Provenzano, Barbagallo, Ghio, Serracchiani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 58 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, istituisce un Fondo di garanzia per la realizzazione di infrastrutture finalizzate al potenziamento della rete idrica e delle reti di fognatura e depurazione, su tutto il territorio nazionale;

il Fondo è stato alimentato, fino al 1° luglio 2023, tramite una specifica componente della tariffa del servizio idrico integrato, da indicare separatamente in bolletta, determinata dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico;

a valere sulle disponibilità del Fondo, con l'articolo 1, comma 706, della legge 30 dicembre 2024, è stata autorizzata la spesa di 35 milioni di euro per l'anno 2025 e di 15 milioni di euro per l'anno 2026 per la realizzazione del progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera;

inoltre, l'articolo 2, comma 1 del decreto-legge 30 giugno 2025, n. 95, destina 23 milioni per il 2025 in favore del comune di Venezia, per il potenziamento delle infrastrutture idriche comunali, e 10 milioni per l'anno 2025 e 11 milioni per l'anno 2026 alla realizzazione degli impianti di dissalazione, anche mobili, nei comuni di Porto Empedocle, trapani e Gela;

con l'approvazione di un articolo aggiuntivo dei relatori confluito nell'articolo 1-*ter* del provvedimento in esame, una ulteriore quota del Fondo pari a 20 milioni di euro per l'anno 2025 e 30 milioni di euro per l'anno 2026, sono stati destinati al completamento dei lavori inerenti all'impianto idrico-fognario del collettore primario del Garda;

nel territorio della regione Veneto si segnala un'ulteriore emergenza nell'Ambito territoriale ottimale della destra Piave, ove il gestore del servizio idrico integrato di 51 comuni deve realizzare 3 opere a carattere prioritario per la messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico, in coerenza con gli interventi PNRR relativi all'ampliamento di impianti di depurazione e alla realizzazione di nuovi schemi fognari;

tale progetto, di importanza strategica, è finalizzato all'interconnessione delle reti, alla riduzione delle perdite idriche,

alla tutela della falda sotterranea e all'ottimizzazione della gestione della risorsa, mediante la realizzazione delle seguenti opere:

Condotta Montana del Grappa: Lunghezza tratta 5.200 metri, costo dell'opera 5.950.000 euro. Progetto esecutivo che consentirà di mettere in sicurezza un'area di 20.000 abitanti soggetta a frequenti rotture della condotta esistente;

Serbatoio Pieve del Grappa: 2.000.000 euro è un serbatoio che alimentato dalla condotta montana del Grappa consente di accumulare acqua per i paesi circostanti;

MASERADA-TREVISO: Lunghezza 12 chilometri, costo dell'opera 8.700.000 euro. Con questa condotta verrebbero alimentati comuni attualmente solo in minima parte serviti di rete acquedottistica quali Maserada, Breda, Carbonera interconnettendoli con la rete di Treviso,

impegna il Governo

in linea con le finalità di tutela della risorsa idrica perseguite nel citato articolo 1-*ter* del provvedimento in esame, ad adottare gli opportuni provvedimenti diretti ad utilizzare ulteriori finanziamenti che si renderanno disponibili, per la realizzazione del progetto strategico di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico connesso al fiume Piave nell'ambito territoriale ottimale della destra Piave e, in particolare, della condotta Montana del Grappa, del serbatoio Pieve del Grappa e della condotta Maserada-Treviso, ai fini della riduzione delle perdite idriche, la tutela della falda sotterranea e l'ottimizzazione della gestione della risorsa.

9/2416-A/**104**. Bof, Stefani.

La Camera,

premesso che:

allo scopo di garantire il corretto funzionamento del sistema di trasporti su strada, il provvedimento in esame è stato arricchito in sede referente da una serie di interventi infrastrutturali sul territorio nazionale;

al fine di rendere funzionale la bretella della Valtrompia nel territorio della regione Lombardia, di competenza dell'ANAS S.p.A., in provincia di Brescia, occorre realizzare con urgenza le opere connesse di collegamento con il territorio, importanti per lo sviluppo economico e sociale del paese;

a tal fine occorre individuare le opportune risorse, da destinare alla provincia di Brescia, ai fini sia della realizzazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del tratto a 2 corsie per senso di marcia tra l'autostrada della Valtrompia e il raccordo autostradale cosiddetto « Corda Molle » all'uscita dell'A4, in località Franciacorta, sia della realizzazione, quale opera connessa all'autostrada della Valtrompia, del nuovo collegamento tra la zona industriale di Lumezzane e il fondo valle;

il tratto del raccordo autostradale tra la A4 e l'autostrada della Valtrompia interessa i comuni franciacortini di Rodengo Saiano e Gussago. Attualmente, la strada interessata, la SP 19, costituisce un tratto lungo 7 chilometri ad una sola corsia per senso di marcia, tra il raccordo autostradale cosiddetto « Corda Molle », a due corsie, e l'autostrada della Valtrompia che raddoppia la storica SP 345. Per diverse ore della giornata, il traffico su tale tratto supera i 50.000 veicoli equivalenti al giorno e opera ad un livello di servizio « E » ovvero con densità veicolari al limite della capacità della strada;

l'intervento proposto prevede l'adeguamento della carreggiata, portandola a due corsie per senso di marcia e la realizzazione di una nuova galleria con direzione verso Concesio di circa 3 chilometri, oltre a diversi miglioramenti alla sicurezza e scorrevolezza del traffico;

la zona industriale di Lumezzane è attualmente servita di tutte le reti tecnologiche, come acqua, metano, energia elettrica, telefonia ecc. distribuite sotto l'unica sede stradale di collegamento con il paese e il fondo valle in località Faidana, e tale

impostazione viaria e distributiva dei servizi pone criticità all'intera zona qualora si verifichino incidenti sulla strada o guasti alle reti; a ciò si aggiungono le caratteristiche del tratto stradale iniziale, contrassegnato da un tornante e da una curva stretta, con pendenza di circa 12-15 per cento che, soprattutto nel periodo invernale, creano serie problematiche al transito dei mezzi pesanti;

il nuovo collegamento tra la zona industriale di Lumezzane e il fondo valle, dallo sviluppo di circa 1.246,50 milioni, in continuazione alla viabilità esistente, costituisce un secondo collegamento al fondo valle, sempre in località Faidana, con l'obiettivo di espandere l'area produttiva lumezzanese, creando un « anello » della strada e delle reti tecnologiche, in modo da garantire all'intera Zona Produttiva una migliore continuità del flusso viario e della fornitura dei servizi stessi, anche attraverso l'autostrada della Valtrompia,

impegna il Governo

in linea con le citate finalità del provvedimento in esame, ad individuare le opportune risorse da destinare alla provincia di Brescia ai fini della realizzazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del tratto a 2 corsie per senso di marcia tra l'autostrada della Valtrompia e il raccordo autostradale cosiddetto « Corda Molle » all'uscita dell'A4, in località Franciacorta, nonché ai fini della realizzazione del nuovo collegamento tra la zona industriale di Lumezzane e il fondo valle, quale opera connessa all'autostrada della Valtrompia.

9/2416-A/**105**. Formentini, Bordonali, Dara.

La Camera,

premesso che:

allo scopo di garantire il corretto funzionamento del sistema di trasporti su strada, il provvedimento in esame è stato arricchito in sede referente da una serie di interventi infrastrutturali sul territorio nazionale;

al fine di rendere funzionale la bretella della Valtrompia nel territorio della regione Lombardia, di competenza dell'ANAS S.p.A., in provincia di Brescia, occorre realizzare con urgenza le opere connesse di collegamento con il territorio, importanti per lo sviluppo economico e sociale del paese;

a tal fine occorre individuare le opportune risorse, da destinare alla provincia di Brescia, ai fini sia della realizzazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del tratto a 2 corsie per senso di marcia tra l'autostrada della Valtrompia e il raccordo autostradale cosiddetto « Corda Molle » all'uscita dell'A4, in località Franciacorta, sia della realizzazione, quale opera connessa all'autostrada della Valtrompia, del nuovo collegamento tra la zona industriale di Lumezzane e il fondo valle;

il tratto del raccordo autostradale tra la A4 e l'autostrada della Valtrompia interessa i comuni franciacortini di Rodengo Saiano e Gussago. Attualmente, la strada interessata, la SP 19, costituisce un tratto lungo 7 chilometri ad una sola corsia per senso di marcia, tra il raccordo autostradale cosiddetto « Corda Molle », a due corsie, e l'autostrada della Valtrompia che raddoppia la storica SP 345. Per diverse ore della giornata, il traffico su tale tratto supera i 50.000 veicoli equivalenti al giorno e opera ad un livello di servizio « E » ovvero con densità veicolari al limite della capacità della strada;

l'intervento proposto prevede l'adeguamento della carreggiata, portandola a due corsie per senso di marcia e la realizzazione di una nuova galleria con direzione verso Concesio di circa 3 chilometri, oltre a diversi miglioramenti alla sicurezza e scorrevolezza del traffico;

la zona industriale di Lumezzane è attualmente servita di tutte le reti tecnologiche, come acqua, metano, energia elettrica, telefonia ecc. distribuite sotto l'unica sede stradale di collegamento con il paese e il fondo valle in località Faidana, e tale impostazione viaria e distributiva dei servizi pone criticità all'intera zona qualora si

verifichino incidenti sulla strada o guasti alle reti; a ciò si aggiungono le caratteristiche del tratto stradale iniziale, contrassegnato da un tornante e da una curva stretta, con pendenza di circa 12-15 per cento che, soprattutto nel periodo invernale, creano serie problematiche al transito dei mezzi pesanti;

il nuovo collegamento tra la zona industriale di Lumezzane e il fondo valle, dallo sviluppo di circa 1.246,50 milioni, in continuazione alla viabilità esistente, costituisce un secondo collegamento al fondo valle, sempre in località Faidana, con l'obiettivo di espandere l'area produttiva lumezzanese, creando un « anello » della strada e delle reti tecnologiche, in modo da garantire all'intera Zona Produttiva una migliore continuità del flusso viario e della fornitura dei servizi stessi, anche attraverso l'autostrada della Valtrompia,

impegna il Governo

in linea con le citate finalità del provvedimento in esame, a valutare l'opportunità di destinare delle risorse alla provincia di Brescia, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, ai fini della realizzazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del tratto a 2 corsie per senso di marcia tra l'autostrada della Valtrompia e il raccordo autostradale cosiddetto « Corda Molle » all'uscita dell'A4, in località Franciacorta, nonché ai fini della realizzazione del nuovo collegamento tra la zona industriale di Lumezzane e il fondo valle, quale opera connessa all'autostrada della Valtrompia.

9/2416-A/**105**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Formentini, Bordonali, Dara.

La Camera,

premesso che:

una rete infrastrutturale efficiente e moderna è fondamentale per lo sviluppo del nostro Paese. Il rafforzamento e la promozione del sistema logistico, il sostegno alle attività di impresa e la semplificazione delle procedure burocratiche sono elementi decisivi per il rilancio della competitività e del *made in Italy*;

in tale ottica, il capo III del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

il porto di Marina di Carrara è un centro logistico di rilievo per la Toscana e l'Italia Settentrionale nonché per i comparti produttivi strategici del territorio quali il settore lapideo, manifatturiero e della nautica. Le problematiche e le opportunità di rilancio per il porto e per il territorio sono tali da richiedere una visione integrata e un coordinamento efficace tra istituzioni nazionali, regionali e locali;

l'*iter* di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara costituisce un passaggio necessario per lo sviluppo dello scalo, ma solleva legittime preoccupazioni in merito agli effetti erosivi delle opere a mare previste su un tratto di costa già fortemente interessato da fenomeni regressivi. Risulta essenziale garantire un approfondimento tecnico-scientifico di alto profilo volto a valutare gli impatti con la massima accuratezza, oltre che eventuali alternative progettuali e misure di compensazione ambientale, coinvolgendo i soggetti istituzionalmente competenti;

inoltre, l'insabbiamento dei fondali portuali costituisce un ostacolo rilevante all'efficienza operativa dello scalo: è pertanto urgente procedere ai dragaggi necessari, considerando anche l'impiego virtuoso dei sedimenti dragati per il ripascimento delle spiagge, in coerenza con una logica di economia circolare;

il distretto della nautica apuana è riconosciuto a livello internazionale per la qualità delle produzioni ma la mancanza di un *travel lift* di adeguata capacità penalizza la competitività del settore e limita le potenzialità operative nell'area portuale;

il porto di Marina di Carrara ricade attualmente sotto la giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale nonostante il porto di Carrara sia

collocato entro i confini territoriali della Toscana e sia ricompreso nella zona logistica semplificata Toscana, strumento funzionale ad una precisa strategia di sviluppo regionale che comprende anche i porti gestiti dall'autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale;

l'assetto attuale dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Orientale, con due porti ricadenti nei territori di due regioni differenti complica enormemente i percorsi amministrativi;

in merito alla opportunità di ricondurre il Porto di Marina di Carrara sotto la gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, si ricorda, è stata approvata all'unanimità dal Consiglio Regionale della Toscana, in data 2 ottobre 2024, la risoluzione n. 370;

accanto a un sistema portuale efficiente e organizzato, anche una rete ferroviaria integrata e connessa rappresenta un *asset* per il nostro sistema logistico e rafforza la posizione dell'Italia come *hub* strategico in Europa e nel Mediterraneo;

il raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, in particolare, è un'opera attesa da decenni, fondamentale per l'interconnessione tra il versante tirrenico e il corridoio padano e con positive ricadute sull'intermodalità, la logistica e la sostenibilità dei trasporti,

impegna il Governo:

a valutare, nell'ambito di una riforma complessiva della portualità italiana, le scelte sulla *governance* del porto di Marina di Carrara che ne consentano la migliore valorizzazione nell'ambito della strategia nazionale, tenendo conto delle più utili sinergie territoriali e logistiche;

ad attivare, nell'ambito del procedimento di approvazione del Piano regolatore portuale di Marina di Carrara, un tavolo tecnico con la partecipazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, della regione Toscana e dell'Autorità di Sistema Portuale competente, con l'obiettivo di approfondire, sentiti i comuni interessati, gli impatti erosivi delle opere previste a mare con i migliori strumenti disponibili, valutando anche eventuali soluzioni progettuali alternative e/o misure di compensazione idonee;

a garantire la tempestiva esecuzione delle operazioni di dragaggio necessarie al porto di Marina di Carrara, valutando la possibilità di impiegare i sedimenti per la predisposizione di un piano strutturale di ripascimenti costieri, anche in considerazione della mole di sabbia depositata dalle correnti a largo della costa;

a sostenere, ove possibile, anche mediante strumenti finanziari adeguati, le richieste avanzate dal comparto della nautica apuana per la realizzazione di un *Travel Lift* nel porto di Marina di Carrara, infrastruttura indispensabile per rafforzare la competitività del settore e per sostenere l'occupazione e l'indotto locale;

ad accelerare quanto più possibile l'iter di realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, tanto nella prima fase (raddoppio fra Parma e Vicofertile, con variante di tracciato e affiancamento alla linea storica), quanto nella seconda fase (raddoppio tra Vicofertile e Fornovo, realizzazione della Galleria di Valico tra Berceto e Pontremoli e nuova tratta Pontremoli-Chiesaccia a doppio binario).

9/2416-A/**106**. Barabotti, Cavandoli.

La Camera,

premesso che:

una rete infrastrutturale efficiente e moderna è fondamentale per lo sviluppo del nostro Paese. Il rafforzamento e la promozione del sistema logistico, il sostegno alle attività di impresa e la semplificazione delle procedure burocratiche sono elementi decisivi per il rilancio della competitività e del *made in Italy*;

in tale ottica, il capo III del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

il porto di Marina di Carrara è un centro logistico di rilievo per la Toscana e

l'Italia Settentrionale nonché per i comparti produttivi strategici del territorio quali il settore lapideo, manifatturiero e della nautica. Le problematiche e le opportunità di rilancio per il porto e per il territorio sono tali da richiedere una visione integrata e un coordinamento efficace tra istituzioni nazionali, regionali e locali;

l'*iter* di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara costituisce un passaggio necessario per lo sviluppo dello scalo, ma solleva legittime preoccupazioni in merito agli effetti erosivi delle opere a mare previste su un tratto di costa già fortemente interessato da fenomeni regressivi. Risulta essenziale garantire un approfondimento tecnico-scientifico di alto profilo volto a valutare gli impatti con la massima accuratezza, oltre che eventuali alternative progettuali e misure di compensazione ambientale, coinvolgendo i soggetti istituzionalmente competenti;

inoltre, l'insabbiamento dei fondali portuali costituisce un ostacolo rilevante all'efficienza operativa dello scalo: è pertanto urgente procedere ai dragaggi necessari, considerando anche l'impiego virtuoso dei sedimenti dragati per il ripascimento delle spiagge, in coerenza con una logica di economia circolare;

il distretto della nautica apuana è riconosciuto a livello internazionale per la qualità delle produzioni ma la mancanza di un *travel lift* di adeguata capacità penalizza la competitività del settore e limita le potenzialità operative nell'area portuale;

accanto a un sistema portuale efficiente e organizzato, anche una rete ferroviaria integrata e connessa rappresenta un *asset* per il nostro sistema logistico e rafforza la posizione dell'Italia come *hub* strategico in Europa e nel Mediterraneo;

il raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, in particolare, è un'opera attesa da decenni, fondamentale per l'interconnessione tra il versante tirrenico e il corridoio padano e con positive ricadute sull'intermodalità, la logistica e la sostenibilità dei trasporti,

impegna il Governo:

a valutare, nell'ambito di una riforma complessiva della portualità italiana, le scelte sulla *governance* del porto di Marina di Carrara che ne consentano la migliore valorizzazione nell'ambito della strategia nazionale;

a valutare un tavolo tecnico con l'obiettivo di approfondire, sentiti i comuni interessati, gli impatti erosivi delle opere previste a mare con i migliori strumenti disponibili, valutando anche eventuali soluzioni progettuali alternative e/o misure di compensazione idonee;

a promuovere la tempestiva esecuzione delle operazioni di dragaggio necessarie al porto di Marina di Carrara, valutando la possibilità di impiegare i sedimenti per la predisposizione di un piano strutturale di ripascimenti costieri, anche in considerazione della mole di sabbia depositata dalle correnti a largo della costa;

a sostenere, ove possibile, anche mediante strumenti finanziari adeguati, le richieste avanzate dal comparto della nautica apuana per la realizzazione di un *Travel Lift* nel porto di Marina di Carrara, infrastruttura indispensabile per rafforzare la competitività del settore e per sostenere l'occupazione e l'indotto locale;

ad accelerare quanto più possibile l'iter di realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, tanto nella prima fase (raddoppio fra Parma e Vicofertile, con variante di tracciato e affiancamento alla linea storica), quanto nella seconda fase (raddoppio tra Vicofertile e Fornovo, realizzazione della Galleria di Valico tra Berceto e Pontremoli e nuova tratta Pontremoli-Chiesaccia a doppio binario).

9/2416-A/**106**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Barabotti, Cavandoli.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 15 del provvedimento in esame apporta modifiche al decreto-legge

11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, al fine di garantire, mediante la nomina di apposito Commissario straordinario, la realizzazione, in tempi rapidi e coerenti con la data di inizio dell'evento, di interventi strettamente funzionali all'organizzazione dei Giochi olimpici e paraolimpici invernali Milano Cortina 2026 e imprescindibili per lo svolgimento degli eventi sportivi;

in particolare, si prevede l'attribuzione all'amministratore delegato della Società « Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. » delle funzioni di Commissario straordinario per la realizzazione di ulteriori interventi funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici;

in relazione alle funzioni e ai poteri che si intendono attribuire al Commissario, l'Autorità Nazionale Anticorruzione in sede di audizione davanti le Commissioni VIII e IX della Camera ha manifestato perplessità in quanto allo stesso soggetto, amministratore delegato della Società « Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. » sono state attribuite le funzioni di Commissario per altri cinque ulteriori interventi indicati nel nuovo Allegato I-*ter* al decreto-legge n. 16 del 2020;

lo stesso Comitato per la legislazione nel Parere in merito al provvedimento all'esame dell'Assemblea ha invitato il legislatore a circoscrivere meglio i poteri dei Commissari straordinari;

l'amministratore delegato della SIMICO ha promosso e approvato lo studio di fattibilità della funivia Apollonio-Socrepes di Cortina d'Ampezzo e ora come Commissario straordinario ha affidato, a seguito dell'esperimento di una procedura negoziata, l'appalto integrato per la progettazione e realizzazione della stessa, per un importo di 22 milioni di euro, ben sopra la soglia comunitaria. Il medesimo soggetto, dunque, assume le funzioni di proponente, validatore, appaltatore e controllore dell'esecuzione dell'opera, senza alcuna revisione o verifica da parte di soggetti terzi, finendo per far coincidere la figura di controllore e controllato,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a circoscrivere meglio i poteri del Commissario straordinario per la realizzazione di interventi funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici Milano Cortina 2026 in modo da garantire nelle procedure di affidamento e realizzazione delle opere il rigoroso rispetto dei princìpi di trasparenza, imparzialità e libera concorrenza secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti pubblici.

9/2416-A/**107**. Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento de quo reca disposizioni urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

in particolare, l'articolo 1-*bis* del decreto reintegra le risorse, già oggetto di finanziamento nell'ambito del Piano nazionale complementare, per l'incremento della capacità di stoccaggio del gas naturale liquido e di rigassificazione nel territorio nazionale mediante uno stanziamento di risorse pari a 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028 ed a 5 milioni di euro per l'anno 2029;

la summenzionata disposizione alimenta di nuova linfa vitale la politica di sfruttamento delle fonti fossili senza alcun coordinamento con i tempi e gli obiettivi della transizione ecologica – che dovrebbe

decarbonizzare l'energia e non favorire processi energetici a base di carbonio come quello delle fonti fossili e relativa realizzazione di opere e infrastrutture finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione – rilanciando una risorsa non rinnovabile e climalterante come il gas a discapito di ulteriori e massicci investimenti in nuova capacità di energia rinnovabile capaci di coniugare l'indipendenza e l'autonomia energetica nazionale con la sostenibilità ambientale e sociale, nel rispetto dei diritti costituzionalmente garantiti e in coerenza con gli obiettivi geopolitici e climatici;

secondo l'analisi dell'*Institute for Energy Economics And Financial Analysis* (IEEFA), mentre la domanda di gas nel nostro Paese è diminuita del 19 per cento dal 2021 al 2024, il governo italiano insiste per realizzare un'eccessiva capacità di rigassificazione, che si prevede triplicherà entro il 2026. Dati riguardanti il *trend* degli ultimi anni e le proiezioni su quelli a venire, mostrano che il sostegno governativo italiano riguardo questo settore sta inutilmente portando investimenti in progetti infrastrutturali che saranno sottoutilizzati, incoraggiando un'eccessiva spesa in conto capitale per infrastrutture ridondanti dedicate al gas e al Gnl che mal si conciliano con il recente calo della domanda italiana di entrambi i combustibili;

il gas naturale liquefatto, inoltre, impone maggiori emissioni rispetto a quelle che arrivano attraverso i gasdotti, principalmente per via dei processi di liquefazione, trasporto e rigassificazione e comporta costi operativi iniziali più elevati anche per via dell'utilizzo di mezzi appositamente attrezzati per il trasporto (navi metaniere), che hanno un impatto ambientale e climatico nettamente maggiore;

uno studio della *Cornell University* di New York del 3 ottobre 2024, ha calcolato che l'impatto in termini di emissioni di CO_2 del Gnl è del 33 per cento più alto rispetto perfino al carbone ovvero al combustibile fossile in assoluto più dannoso per il clima. Le emissioni di metano e anidride carbonica rilasciate durante l'estrazione, la lavorazione, il trasporto e lo stoccaggio del Gnl rappresentano circa la metà dell'impronta totale di gas ad effetto serra rispetto al gas che arriva attraverso le pipeline;

la disposizione in esame finanzia nuovi terminali di rigassificazione senza una chiara previsione e pianificazione di quelli che possono essere gli effettivi impatti sul sistema produttivo e ambientale territoriale, perlopiù sottraendo 10 milioni di euro per il 2027 e il 2028 al Fondo per la strategia di mobilità sostenibile per la lotta al cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni che finanzia interventi destinati ad interventi sulla mobilità urbana nelle Città metropolitane e nei comuni con più di 100.000 abitanti, tra i quali l'acquisto di veicoli elettrici per il trasporto pubblico locale e la realizzazione delle infrastrutture per la ricarica, interventi di pedonalizzazione di aree urbane, la realizzazione di infrastrutture digitali per la gestione e il monitoraggio dei flussi di traffico, la realizzazione di ciclovie urbane e turistiche e lo sviluppo del trasporto merci intermodale su ferro,

impegna il Governo

ad adottare iniziative volte a ripristinare con urgenza la dotazione del Fondo per la strategia di mobilità sostenibile per la lotta al cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni di cui in premessa, definanziato delle risorse destinate ad interventi mirati alla trasformazione del sistema dei trasporti in chiave sostenibile sotto il profilo sociale, economico e ambientale.

9/2416-A/**108**. Pavanelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in oggetto contiene disposizioni volte a imprimere una forte accelerazione alla realizzazione di infrastrutture strategiche per il Paese, ottimizzare la gestione dei contratti pubblici, assicurare l'efficienza del sistema dei trasporti e valorizzare il demanio, in linea con

gli obiettivi del PNRR e gli impegni in sede europea;

l'articolo 4 reca « Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto » e contiene anche disposizioni relative alla disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è l'ente attuatore della Missione 3, Componente 2, Investimento 2.1 del PNRR, relativo alla digitalizzazione della catena logistica, con particolare riferimento a porti, interporti e PLN-eFTI, che prevede anche la realizzazione della piattaforma logistica nazionale (PLN);

Nell'ambito dell'investimento di cui sopra, il Ministero citato si accinge a finanziare le imprese singole o associate che si doteranno di piattaforme interoperabili per introdurre digitalizzazione all'interno delle filiere intermodali sostenibili;

la proposta di una nuova Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), riferibile al regolamento (UE) 2020/1056 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci, noto anche come regolamento eFTI (*electronic freight transport information*), si propone come strumento in grado di armonizzare e semplificare le procedure di scambio delle informazioni per lo spostamento e il monitoraggio delle merci, di incrementare la dotazione digitale e l'utilizzo delle tecnologie sicure da parte delle imprese di trasporto e logistica e di realizzare un ambiente digitale per lo scambio di informazioni nel settore dei trasporti;

la gestione in forma digitale dei flussi informativi e documentali di cui all'articolo 4, comma 1 del provvedimento in oggetto permetterebbe di assicurare maggiore efficienza ed efficacia nell'espletamento delle operazioni di carico e scarico, oltre a garantire che i dati utilizzati ai fini dell'indennizzo siano certi e certificati;

risulta opportuno prevedere la gestione delle operazioni di cui sopra mediante una piattaforma informatica interoperabile o un altro sistema autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere la gestione completa dei flussi informativi, nonché dei relativi flussi documentali, delle attività di carico e scarico del servizio di autotrasporto anche mediante una piattaforma informatica interoperabile o un altro sistema autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quale quella prevista dalla Missione 3, Componente 2 del PNRR, volto a facilitare il monitoraggio delle tempistiche e garantire che i dati utilizzati ai fini dell'indennizzo siano certi e certificabili.

9/2416-A/**109**. Lupi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in oggetto contiene disposizioni volte a imprimere una forte accelerazione alla realizzazione di infrastrutture strategiche per il Paese, ottimizzare la gestione dei contratti pubblici, assicurare l'efficienza del sistema dei trasporti e valorizzare il demanio, in linea con gli obiettivi del PNRR e gli impegni in sede europea;

l'articolo 4 reca « Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto » e contiene anche disposizioni relative alla disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è l'ente attuatore della Missione 3, Componente 2, Investimento 2.1 del PNRR, relativo alla digitalizzazione della catena logistica, con particolare riferimento a porti, interporti e PLN-eFTI, che prevede anche la realizzazione della piattaforma logistica nazionale (PLN);

Nell'ambito dell'investimento di cui sopra, il Ministero citato si accinge a finanziare le imprese singole o associate che si doteranno di piattaforme interoperabili

per introdurre digitalizzazione all'interno delle filiere intermodali sostenibili;

la proposta di una nuova Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), riferibile al regolamento (UE) 2020/1056 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci, noto anche come regolamento eFTI (*electronic freight transport information*), si propone come strumento in grado di armonizzare e semplificare le procedure di scambio delle informazioni per lo spostamento e il monitoraggio delle merci, di incrementare la dotazione digitale e l'utilizzo delle tecnologie sicure da parte delle imprese di trasporto e logistica e di realizzare un ambiente digitale per lo scambio di informazioni nel settore dei trasporti;

la gestione in forma digitale dei flussi informativi e documentali di cui all'articolo 4, comma 1 del provvedimento in oggetto permetterebbe di assicurare maggiore efficienza ed efficacia nell'espletamento delle operazioni di carico e scarico, oltre a garantire che i dati utilizzati ai fini dell'indennizzo siano certi e certificati;

risulta opportuno prevedere la gestione delle operazioni di cui sopra mediante una piattaforma informatica interoperabile o un altro sistema autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di prevedere la gestione completa dei flussi informativi, nonché dei relativi flussi documentali, delle attività di carico e scarico del servizio di autotrasporto anche mediante una piattaforma informatica interoperabile o un altro sistema autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quale quella prevista dalla Missione 3, Componente 2 del PNRR, volto a facilitare il monitoraggio delle tempistiche e garantire che i dati utilizzati ai fini dell'indennizzo siano certi e certificabili.

9/2416-A/**109**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Lupi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca interventi volti al corretto funzionamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali;

il ponte di Maria Luigia che attraversa il fiume Taro, sulla SS 9 – via Emilia, 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. Il ponte, in laterizio, costituito da venti arcate di 24 metri a tre centri, ha una lunghezza di 565,5 metri e si trova ormai in una condizione di forte usura necessitando di urgenti interventi di manutenzione straordinaria che i comuni non possono sostenere da soli;

si tratta di un bene culturale di interesse storico e artistico, riconosciuto sia dalla regione Emilia-Romagna sia dal Ministero della cultura, e 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;

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. Negli ultimi anni si sono riscontrati distacchi e cadute di calcinacci e mattoni che hanno richiesto l'intervento dei vigili del fuoco e lavori straordinari. A seguito delle indagini effettuate dai tre comuni, 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;

alcuni lavori si sono già effettuati ma è molto importante reperire le opportune risorse, per garantire i lavori di consolidamento delle arcate del ponte e interventi risolutivi sulla carreggiata e anche per la realizzazione di una passerella ciclope-

donale a sbalzo per mettere in sicurezza un tratto di passaggio sulla via Francigena e il flusso dei pellegrinaggi a piedi verso il Santuario di Fontanellato,

impegna il Governo

ad accompagnare gli interventi recati dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative volte ad individuare le opportune risorse da destinare ai comuni di Parma, Noceto e Fontevivo per la realizzazione del ponte storico di Maria Luigia sul fiume Taro, sulla SS 9 – via Emilia, anche ai fini del collegamento ad una rete di mobilità dolce di carattere strategico tra la via Francigena e il Santuario di Fontanellato.

9/2416-A/**110**. Cavandoli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca interventi volti al corretto funzionamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali;

il ponte di Maria Luigia che attraversa il fiume Taro, sulla SS 9 – via Emilia, 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. Il ponte, in laterizio, costituito da venti arcate di 24 metri a tre centri, ha una lunghezza di 565,5 metri e si trova ormai in una condizione di forte usura necessitando di urgenti interventi di manutenzione straordinaria che i comuni non possono sostenere da soli;

si tratta di un bene culturale di interesse storico e artistico, riconosciuto sia dalla regione Emilia-Romagna sia dal Ministero della cultura, e 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;

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. Negli ultimi anni si sono riscontrati distacchi e cadute di calcinacci e mattoni che hanno richiesto l'intervento dei vigili del fuoco e lavori straordinari. A seguito delle indagini effettuate dai tre comuni, 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;

alcuni lavori si sono già effettuati ma è molto importante reperire le opportune risorse, per garantire i lavori di consolidamento delle arcate del ponte e interventi risolutivi sulla carreggiata e anche per la realizzazione di una passerella ciclopedonale a sbalzo per mettere in sicurezza un tratto di passaggio sulla via Francigena e il flusso dei pellegrinaggi a piedi verso il Santuario di Fontanellato,

impegna il Governo

ad accompagnare gli interventi recati dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative volte ad individuare, qualora ne ricorrano le condizioni di fattibilità tecnica ed economica, le opportune risorse da destinare ai comuni di Parma, Noceto e Fontevivo per la realizzazione del ponte storico di Maria Luigia sul fiume Taro, sulla SS 9 – via Emilia, anche ai fini del collegamento ad una rete di mobilità dolce di carattere strategico tra la via Francigena e il Santuario di Fontanellato.

9/2416-A/**110**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Cavandoli.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame apporta diverse modifiche al decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, come convertito dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, con il quale è stato riavviato l'*iter* realizzativo del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria attraverso la prosecuzione del rap-

porto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il Contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, nonché la risoluzione del contenzioso pendente;

con un emendamento dei Relatori approvato in sede referente la Società Stretto di Messina S.p.A. è stata inserita di diritto, ai sensi dell'articolo 63, comma 4, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, nell'elenco delle stazioni appaltanti qualificate di cui all'articolo 63, comma 1, del medesimo codice dei contratti pubblici, consentendo alla predetta società di operare quale stazione appaltante nella fase di progettazione, affidamento ed esecuzione dei contratti pubblici funzionali all'espletamento dei compiti assegnati alla società per legge;

ad aprile scorso la Procura della Repubblica di Caltanissetta ha aperto un fascicolo d'indagine per rivelazione di segreto d'ufficio nei confronti del procuratore aggiunto della Direzione nazionale antimafia Michele Prestipino, già a capo della Procura di Roma, che avrebbe riferito notizie riservate sullo stato delle indagini sulle cosche calabresi e sulle infiltrazioni dei clan nelle imprese del Nord, all'ex capo della polizia Gianni di Gennaro ora presidente di Eurolink – General Contractor per la progettazione e costruzione del Ponte – e a Francesco Gratteri, consulente della stessa Società per le questioni legate alla sicurezza;

durante una conferenza stampa convocata per illustrare la relazione annuale della Dia di Catanzaro, il direttore Beniamino Fazio ha detto senza mezzi termini: « Voi sapete che c'è un mondo [...] io vi dico soltanto che gli appetiti della 'Ndrangheta sono fortissimi da sempre sullo Stretto. Se voi pensate che il ponte sullo Stretto di Messina si possa fare tranquillamente, senza che la 'Ndrangheta metta lo zampino ve lo potete levare dalla mente. Perché sullo Stretto di Messina la 'Ndrangheta ha sempre pesato e inciso nel tempo »;

la stessa Autorità Nazionale Anticorruzione in sede di audizione davanti le Commissioni VIII e IX della Camera, ha avuto modo di porre in evidenza come per tutti i contratti connessi alla realizzazione dell'infrastruttura, anche in considerazione del fatto che trattasi di un'opera ad alto rischio di infiltrazioni criminali, debbano essere garantiti in particolare, la massima trasparenza delle procedure e dei cantieri, nonché verifiche sistematiche e controlli rafforzati, da effettuarsi mediante strumenti digitali, su tutte le imprese coinvolte nella realizzazione dell'opera, inclusi i subappaltatori, anche ai fini del rispetto della normativa in materia di sicurezza dei lavoratori, prevedendo contestualmente la possibilità di stabilire limiti al ricorso al subappalto,

impegna il Governo:

a garantire che la Società Stretto di Messina nell'operare in qualità di stazione appaltante nella fase di progettazione, affidamento ed esecuzione dei contratti pubblici funzionali alla realizzazione del Collegamento stabile tra Sicilia e Calabria:

1) acquisisca l'informazione antimafia di cui all'articolo 91 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, prima di stipulare, approvare o autorizzare qualsiasi contratto e subcontratto connesso alla realizzazione dell'opera, anche di importo inferiore a 150.000 euro;

2) effettui controlli rafforzati e verifiche sistematiche, mediante strumenti digitali, anche in relazione al rispetto della normativa in materia di sicurezza sul lavoro, su tutti gli operatori economici coinvolti negli appalti e nei subappalti connessi alla realizzazione dell'opera;

3) adotti, secondo quanto previsto dall'articolo 43 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 metodi e strumenti di gestione digitale delle costruzioni per la progettazione e la realizzazione delle opere a tutti gli affidamenti realizzati in proprio, nonché per quelli realizzati dai soggetti affida-

tari di contratti da parte della medesima società.

9/2416-A/**111**. Borrelli, Bonelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame apporta diverse modifiche al decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35 (decreto-legge n. 35 del 2023), come convertito dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, con il quale è stato riavviato l'iter realizzativo del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il Contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, nonché la risoluzione del contenzioso pendente;

l'articolo 1, comma 1, lettera *a)*, numero 1), del testo in esame integra l'articolo 2, comma 8, lettera *c)*, numero 5), del decreto-legge 35/2023, prevedendo che il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, comprensivi degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell'opera, sono rideterminati ai sensi del comma 8-*bis* dello stesso decreto-legge n. 35 del 2023, sulla base del costo dell'opera indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012, pari a 8,549 miliardi di euro;

il 24 novembre 2005 a seguito di bando con procedura ristretta il raggruppamento temporaneo di imprese con a capo Impregio S.p.A., oggi Webuild S.p.A., si aggiudicò la gara per la realizzazione del Collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, per un importo di 3,9 miliardi di euro, a seguito della quale il 27 marzo 2006 venne sottoscritto il contratto tra la SdM S.p.A. e lo stesso raggruppamento temporaneo di imprese. Nel 2011 con Atto Aggiuntivo è stato aggiornato l'importo di contratto, portandolo a 6,7 miliardi di euro, con un aumento del 72 per cento;

l'articolo 72, paragrafo 1, lettera *c)* della direttiva 2014/24/UE, cui rinvia il comma 8-*bis* del decreto-legge 35/2023, opportunamente citato all'interno della disposizione in esame, prescrive che l'eventuale aumento di prezzo determinato da una modifica contrattuale successiva alla stipula non deve essere superiore al 50 per cento del valore del contratto iniziale;

appare palesemente incongrua la scelta di calcolare il limite del 50 per cento di rincaro consentito senza obbligo di nuova gara su un importo molto più alto di quello originario (8,549 miliardi), ed in più basandosi non su un atto avente natura negoziale stipulato fra le parti, ma su un documento programmatorio di spesa del Governo, per sua natura non equiparabile ad un accordo contrattuale;

la Commissione europea, in qualità di custode dei trattati, è chiamata a monitorare l'attuazione del diritto dell'Unione da parte degli Stati membri sotto il controllo della Corte di giustizia dell'Unione europea. In ragione di ciò, le autorità nazionali competenti degli Stati membri possono chiedere alla Commissione di esprimere il proprio parere sull'applicazione di disposizioni specifiche dei pertinenti atti giuridici o di fornire orientamenti sulla loro attuazione,

impegna il Governo:

a chiedere, prima di sottoporre all'esame del CIPESS il progetto definitivo, formale parere alla Commissione europea sull'applicazione intertemporale del richiamato articolo 72 della direttiva 2014/24/UE ad un contratto stipulato prima della sua entrata in vigore e se per il calcolo del limite del 50 per cento si possa far riferimento ad un importo diverso rispetto a quello risultante dal contratto iniziale, utilizzando in sua vece un documento di finanza pubblica successivo, quale la Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanze;

ad esercitare un rigoroso controllo sul concessionario affinché sia osservata la disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE, disponendo che qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provveda alla selezione di un nuovo contrente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo n. 36 del 2023, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.

9/2416-A/**112**. Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento modifica numerose disposizioni del Codice dei Contratti pubblici (decreto legislativo n. 36 del 2023), riguardanti: gli incentivi per le funzioni tecniche a favore del personale con qualifica dirigenziale; le procedure per l'esecuzione di lavori in circostanze di somma urgenza e per gli eventi di protezione civile; gli attestati di qualificazione per l'esecuzione di appalti pubblici; la composizione del Collegio consultivo tecnico per gli appalti pubblici. Si introduce inoltre il nuovo articolo 46-*bis* del Codice della protezione civile (decreto legislativo n. 1 del 2018), al fine di disciplinare le procedure di affidamento di contratti pubblici in occasione delle emergenze di protezione civile;

nello specifico, il provvedimento in esame apporta significative modifiche all'articolo 140 del Codice dei contratti pubblici in materia di somma urgenza e protezione civile, introducendo la possibilità di affidamento diretto di lavori – per un arco temporale limitato – anche oltre la soglia europea e di affidamento diretto di servizi e forniture anche oltre il triplo della soglia europea (limiti tuttora previsti, invece, all'articolo 140, per le procedure in somma urgenza);

vengono poi introdotte rilevanti semplificazioni per i controlli antimafia, mediante l'inserimento dell'articolo 46-*bis* nel Codice della protezione civile, prevedendo che le verifiche antimafia siano svolte mediante il rilascio della informativa liberatoria provvisoria, immediatamente conseguente alla consultazione della Banca dati nazionale unica della documentazione antimafia. Ciò consente di stipulare i contratti sotto condizione risolutiva, ferme restando le ulteriori verifiche da effettuarsi entro 60 giorni, determinando in caso di esito negativo il recesso degli stessi;

a giudizio dell'Autorità nazionale anticorruzione, ascoltata in audizione dalle Commissioni VIII e IX della Camera suscita perplessità il ricorso frequente e reiterato a strumenti derogatori rispetto al Codice ordinario. Accanto ai casi legati a calamità naturali e situazioni impreviste, si è infatti consolidata una prassi normativa eccezionale anche in relazione a grandi eventi (Giubileo, Olimpiadi Milano Cortina) e a programmi straordinari di ricostruzione, con la nomina di commissari straordinari;

si reputa che non sia opportuno introdurre disposizioni derogatorie per quanto attiene alle verifiche antimafia e alle relative modalità di espletamento, tenuto anche conto della attrattività degli appalti connessi alle emergenze per le organizzazioni criminali;

in riferimento alle procedure per l'affidamento dei contratti di importo inferiore alle soglie europee, finora non è stato accolto il suggerimento proveniente da più parti, a cominciare dall'Autorità Nazionale Anticorruzione, di ridurre le soglie per l'affidamento diretto al fine di stimolare il confronto competitivo, anche nell'ottica del perseguimento del principio del risultato, né sono state previste, in sede di Correttivo appalti, misure rafforzate di trasparenza e neppure è stata prevista espressamente la possibilità di ricorrere

alle procedure ordinarie anche per gli affidamenti di importo inferiore alle soglie europee,

impegna il Governo:

a prevedere nel primo provvedimento utile di carattere normativo:

1) la sostituzione della deroga rispetto alle ordinarie modalità di verifica antimafia con la previsione che, per gli appalti pubblici in materia di somma urgenza e protezione civile, si utilizzino solo imprese già iscritte alle *White List* di cui all'articolo 1, comma 52, della legge 6 novembre 2012, n. 190, o all'Anagrafe di cui articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189 (decreto sisma Italia Centrale), cui si fa riferimento in diversi ambiti emergenziali, ed il cui processo di verifica sia stato effettivamente concluso, o che le prefetture accelerino le procedure di verifica, tenuto conto delle ragioni di urgenza e della particolare rilevanza degli affidamenti di che trattasi;

2) una riduzione delle soglie per l'affidamento diretto dei servizi e forniture e la possibilità da parte delle stazioni appaltanti di ricorrere alle procedure ordinarie anche per gli affidamenti di importo inferiore alle soglie europee.

9/2416-A/**113**. Dori, Bonelli, Borrelli, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.

19ALA0152270