

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 51/2023: Disposizioni urgenti in materia di amministrazione di enti pubblici, di termini legislativi e di iniziative di solidarietà sociale. C. 1151 Governo (Parere alle Commissioni riunite I e V) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i>)	222
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	227

SEDE REFERENTE:

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince ». Doc. XXII, n. 9 Pittalis (<i>Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento delle proposte di inchiesta parlamentare Doc. XXII, n. 28 Riccardo Ricciardi e Doc. XXII, n. 29 Simiani</i>)	222
ALLEGATO 2 (<i>Emendamenti presentati</i>)	228
ALLEGATO 3 (<i>Emendamenti approvati</i>)	232

RELAZIONI AL PARLAMENTO:

Contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 – parte servizi e parte investimenti. Doc. CXCIX, n. 1 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 124 del Regolamento, e rinvio</i>)	224
ALLEGATO 4 (<i>Proposta di risoluzione del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra</i>)	233
ALLEGATO 5 (<i>Proposta di risoluzione del gruppo Partito Democratico – Italia Democratica e Progressista</i>)	237

RISOLUZIONI:

7-00092 Caroppo: Iniziative in materia di conseguimento della patente di guida.	
7-00104 Maccanti: Iniziative in materia di uffici della motorizzazione civile e di revisione dei veicoli pesanti.	
7-00108 Gaetana Russo: Iniziative in materia di conseguimento della patente di guida (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>)	224

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	225
---	-----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-00927 Barbagallo: Messa in sicurezza della strada statale 284 Occidentale Etna	225
ALLEGATO 6 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	242
5-00923 Ghirra: Aumenti delle tariffe per i trasporti da e per la Sardegna in vista della stagione estiva	225
ALLEGATO 7 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	243
5-00924 Frijia: Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese	226
ALLEGATO 8 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	244

5-00925 Iaria: Mantenimento dei fondi previsti nel PNRR per la realizzazione in Valle Ufita di un terminal scalo merci	226
ALLEGATO 9 (Testo integrale della risposta)	245
5-00926 Pastorella: Sistemi semaforici differenziati a tutela della mobilità leggera	226
ALLEGATO 10 (Testo integrale della risposta)	246

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 31 maggio 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 12.40.

DL 51/2023: Disposizioni urgenti in materia di amministrazione di enti pubblici, di termini legislativi e di iniziative di solidarietà sociale.

C. 1151 Governo.

(Parere alle Commissioni riunite I e V).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 30 maggio 2023.

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

Ricorda quindi che nella seduta di ieri è stata svolta la relazione introduttiva.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI), *relatore*, presenta e illustra una proposta di parere favorevole con un'osservazione (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Tullio FERRANTE formula un orientamento positivo sul parere favorevole con osservazione del relatore.

Antonino IARIA (M5S) fa presente che la sua forza politica aveva notato la criticità relativa ai termini per l'entrata in vigore del regolamento in materia di sal-

vamento acquatico, di cui ora il parere proposto dà conto in una specifica osservazione. Preannunzia dunque un voto di astensione.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) preannunzia l'astensione del Partito Democratico.

Francesca GHIRRA (AVS) preannunzia l'astensione della sua forza politica, non tanto in relazione alle parti di specifica competenza della Commissione, quanto piuttosto per il contenuto generale del provvedimento.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con un'osservazione del relatore (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 12.50.**SEDE REFERENTE**

Mercoledì 31 maggio 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 12.50.

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave «Moby Prince».

Doc. XXII, n. 9 Pittalis.

(Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento delle proposte di inchiesta parlamentare Doc. XXII, n. 28 Riccardo Ricciardi e Doc. XXII, n. 29 Simiani).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 17 maggio 2023.

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

Comunica che sono state assegnate alla Commissione le proposte di inchiesta parlamentare Doc. XXII, n. 28, di iniziativa del deputato Riccardo Ricciardi, e Doc. XXII, n. 29, di iniziativa del deputato Simiani, che, vertendo su identica materia, sono abbinate, a norma dell'articolo 77, comma 1, del Regolamento, alla proposta in esame.

Avverte altresì che sono stati presentati 16 emendamenti (*vedi allegato 2*).

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, raccomanda l'approvazione del proprio emendamento 1.2.

Formula un invito al ritiro sull'emendamento Ghirra 1.1, in quanto le diverse modifiche apportate al comma 2 sono oggetto di successivi emendamenti, sui molti dei quali il parere è favorevole.

Dichiara di non poter accogliere l'emendamento Simiani 1.3, in quanto riscrive integralmente la disposizione sui compiti della Commissione parlamentare d'inchiesta. Ritiene peraltro di potersi esprimere favorevolmente su singole modifiche in esso contenute. Esprime dunque parere favorevole sulla lettera *a*) dell'emendamento 1.3, a condizione che sia riformulata in un testo identico all'emendamento Ghirra 1.4; esprime parere favorevole sulla lettera *c*), a condizione che sia riformulata in un testo identico all'emendamento Ghirra 1.5; esprime parere favorevole sulla lettera *g*), a condizione che sia riformulata in un testo identico agli emendamenti Ghirra 1.8 e Fede 1.9; esprime infine parere favorevole sulla lettera *l*), a condizione che sia riformulata in un testo identico all'emendamento Ghirra 1.11.

Esprime quindi parere favorevole sugli emendamenti Ghirra 1.4 e 1.5.

Formula invece un invito al ritiro sull'emendamento Ghirra 1.6, in quanto l'eccessiva specificità della formulazione rischia di risultare limitativa dei compiti della Commissione.

Esprime poi parere favorevole sugli emendamenti Ghirra 1.7 e 1.8 e Fede 1.9.

Invita al ritiro dell'emendamento Ghirra 1.10, in quanto esso in alcune parti sembra, al contrario del precedente emendamento 1.6, ampliare eccessivamente i compiti della Commissione.

Esprime parere favorevole sugli emendamenti Ghirra 1.11, nonché Fede 1.12 a condizione che sia riformulato in un testo identico all'emendamento 1.2 della relatrice; raccomanda l'approvazione del proprio emendamento 1.13 ed esprime parere favorevole sull'emendamento Fede 1.14 a condizione che sia riformulato in un testo identico all'emendamento 1.13, precisando che gli emendamenti differiscono solo in ordine ai termini di presentazione delle eventuali relazioni intermedie della Commissione.

Passando ai due emendamenti riferiti all'articolo 4, raccomanda infine l'approvazione del proprio emendamento 4.1 ed esprime parere favorevole sull'emendamento Fede 4.2 a condizione che sia riformulato in un testo identico all'emendamento 4.1.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, prende atto che tutti i presentatori accolgono le proposte di riformulazione della relatrice.

La Commissione approva gli identici emendamenti 1.2 della relatrice e Fede 1.12 nel testo riformulato (*vedi allegato 3*).

Francesca GHIRRA (AVS) accoglie l'invito al ritiro del proprio emendamento 1.1.

La Commissione approva gli identici emendamenti Simiani 1.3 nel testo riformulato, Ghirra 1.4, 1.5 e 1.8, Fede 1.9 e Ghirra 1.11 (*vedi allegato 3*).

Francesca GHIRRA (AVS) accoglie l'invito al ritiro dei propri emendamenti 1.6 e 1.10, ricordando peraltro come essi siano

stati suggeriti dall'associazione dei familiari delle vittime.

La Commissione approva, con distinte votazioni, l'emendamento Ghirra 1.7, gli identici emendamenti 1.13 della relatrice e Fede 1.14 nel testo riformulato, nonché gli identici emendamenti 4.1. della relatrice e Fede 4.2 nel testo riformulato (*vedi allegato 3*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che, essendosi concluso l'esame degli emendamenti presentati, il testo risultante sarà trasmesso alle Commissioni competenti in sede consultiva per l'espressione del prescritto parere.

Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.

RELAZIONI AL PARLAMENTO

Mercoledì 31 maggio 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.

Contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 – parte servizi e parte investimenti.

Doc. CXCIX, n. 1.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 124 del Regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 30 maggio 2023.

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

Ricorda che nella seduta di ieri sono state presentate la proposta di risoluzione

della relatrice Gaetana Russo e la proposta di risoluzione del gruppo del Movimento 5 Stelle.

Avverte che sono state inoltre presentate le proposte di risoluzione del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra (*vedi allegato 4*) e del gruppo del Partito Democratico (*vedi allegato 5*).

Il sottosegretario Tullio FERRANTE chiede un rinvio dell'esame, per permettere di svolgere gli approfondimenti necessari, in quanto questa mattina è stata presentata una nuova risoluzione.

Antonino IARIA (M5S) chiede conferma che si terrà conto degli elementi recati dalle risoluzioni di minoranza.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde affermativamente al collega Iaria.

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

La seduta termina alle 13.05.

RISOLUZIONI

Mercoledì 31 maggio 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.05.

7-00092 Caroppo: Iniziative in materia di conseguimento della patente di guida.

7-00104 Maccanti: Iniziative in materia di uffici della motorizzazione civile e di revisione dei veicoli pesanti.

7-00108 Gaetana Russo: Iniziative in materia di conseguimento della patente di guida.

(Seguito della discussione e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni in oggetto, rinviata nella seduta del 24 maggio.

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

Avverte che è stato disposto l'esame congiunto delle risoluzioni Maccanti 7-00104 e Gaetana Russo 7-00108.

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE) fa presente di aver presentato la risoluzione 7-00103 che concerne temi connessi. Chiede dunque che essa possa essere discussa congiuntamente alle altre risoluzioni.

Antonino IARIA (M5S) richiede la discussione congiunta anche della propria risoluzione 7-00110.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, rimanda la discussione su questo punto all'ufficio di presidenza.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.10.

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

Mercoledì 31 maggio 2023.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.10 alle 13.25.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 31 maggio 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.25.

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

5-00927 Barbagallo: Messa in sicurezza della strada statale 284 Occidentale Etnea.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), replicando, manifesta particolare preoccupazione in merito alla copertura finanziaria dell'opera. Dichiarò che certamente la sua forza politica vigilerà sul rispetto del termine del mese di ottobre per l'approvazione del progetto definitivo, però chiede rassicurazioni anche sul finanziamento, che secondo quanto affermato dai dirigenti ANAS potrebbe oscillare tra i 250 e i 300 milioni di euro. Conclude annunciando la prossima presentazione di un'interpellanza in Aula sulla materia oggetto dell'interrogazione.

5-00923 Ghirra: Aumenti delle tariffe per i trasporti da e per la Sardegna in vista della stagione estiva.

Francesca GHIRRA (AVS) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Francesca GHIRRA (AVS), replicando, dichiara di essere assolutamente insoddisfatta della risposta del Governo. Ribadisce che occorre un impegno molto maggiore, perché l'unico modo di raggiungere la Sardegna è ricorrere alla nave o all'aereo e il servizio di continuità non sta funzionando come dovrebbe. Chi non può valersi di quest'ultimo, poi, è costretto ad affrontare costi elevati, che limitano non solo i turisti, ma anche i lavoratori o chi deve spostarsi per effettuare cure mediche.

Ricorda poi i problemi legati ai trasporti interni alla Sardegna, sia per quanto riguarda la viabilità che le ferrovie; cita in

proposito l'isolamento di Nuoro e la mancata elettrificazione delle linee. Occorre dunque un maggior impegno da parte del Governo, visto che in altri Stati, come la Francia e la Spagna, il servizio di continuità territoriale funziona molto meglio che in Italia. Continuerà dunque a sollecitare in questo senso il Governo.

5-00924 Frijia: Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese.

Maria Grazia FRIJIA (FDI), dopo aver sottolineato che nel territorio spezzino il tema del potenziamento della linea Pontremolese è da sempre assai sentito, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Gaetana RUSSO (FDI), replicando in qualità di cofirmataria, ringrazia in primo luogo il sottosegretario. Dichiarata che attenderà a questo punto le scadenze annunciate nella risposta, ovvero il 7 marzo la conferenza di servizi e poi la pubblicazione del bando di gara relativamente alla prima fase entro l'anno. Conclude esprimendo apprezzamento per l'impegno profuso dal Ministero per un'opera infrastrutturale così rilevante.

5-00925 Iaria: Mantenimento dei fondi previsti nel PNRR per la realizzazione in Valle Ufita di un terminal scalo merci.

Michele GUBITOSA (M5S), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 9*).

Michele GUBITOSA (M5S), replicando, dichiara che, in base alla risposta del Go-

verno, egli ha compreso che RFI partirà immediatamente con un progetto di fattibilità, che l'opera si farà, che i fondi necessari al completamento dell'opera verranno reperiti e che il rischio di perdere l'investimento non c'è. Manifesta sollievo, perché in settimana aveva sentito alcuni esponenti della maggioranza affermare che, visti i ritardi nel progetto, si rischiava di non finire nei tempi dettati dal PNRR. Prende dunque atto degli impegni del Governo; lamenta però di non aver ricevuto risposta sui tempi di trasferimento dei fondi FSC alle regioni.

5-00926 Pastorella: Sistemi semaforici differenziati a tutela della mobilità leggera.

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 10*).

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE), replicando, dichiara di essere soddisfatta della risposta perché vi è l'impegno ad adottare le soluzioni oggetto dell'interrogazione. Il problema, afferma, è che molte altre misure annunciate dal Ministro Salvini sembrano al contrario voler disincentivare la mobilità leggera: l'obbligo di casco anche per gli adulti, ad esempio, oppure la stretta sui cosiddetti motorini; ciò potrebbe penalizzare anche le imprese del settore, ad esempio quello che hanno investito sulle *e-bike*. Si ripromette dunque di continuare a vigilare e di tornare con prontezza sulla questione se ciò dovesse rendersi necessario.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata.

La seduta termina alle 13.55.

ALLEGATO 1

**DL 51/2023: Disposizioni urgenti in materia di amministrazione di enti pubblici, di termini legislativi e di iniziative di solidarietà sociale.
C. 1151 Governo.**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 10 maggio 2023, n. 51, recante « Disposizioni urgenti in materia di amministrazione di enti pubblici, di termini legislativi e di iniziative di solidarietà » (C. 1151 Governo);

rilevato che:

l'articolo 8 reca disposizioni relative ai termini in materia di occupazione nel settore del salvamento acquatico;

in particolare, la lettera *a*) del comma 1 proroga dal 30 giugno al 30 novembre 2023 il termine per l'entrata in vigore del regolamento di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture dei trasporti 29 luglio 2016, n. 206, recante norme per l'individuazione dei soggetti autorizzati alla tenuta dei corsi di formazione al salvamento in acque marittime, acque interne e piscine e al rilascio delle abilitazioni all'esercizio dell'attività di assistente bagnante;

la lettera *b*) del comma 1 autorizza invece il Ministro delle infrastrutture dei trasporti ad apportare modifiche al predetto regolamento con finalità di semplificazione delle procedure amministrative e di garanzia della sicurezza e della salute, stabilendo che fino alla data di entrata in vigore del decreto di modifica si applicano le disposizioni vigenti prima dell'emanazione del regolamento medesimo,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

alla luce di quanto evidenziato in premessa, appare opportuno chiarire che le modifiche da apportare al regolamento di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2016, n. 206, in materia di salvamento acquatico, ai sensi della lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 8, devono intervenire anteriormente alla data del 30 novembre 2023, termine di entrata in vigore del predetto regolamento ai sensi della lettera *a*) del medesimo comma 1.

ALLEGATO 2

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince ». Doc. XXII, n. 9 Pittalis.**EMENDAMENTI PRESENTATI**

ART. 1.

Al comma 1, dopo le parole: è istituita aggiungere le seguenti: , per la durata della XIX legislatura,

1.2. La Relatrice.

Sostituire il comma 2 con il seguente:

2. La Commissione ha i seguenti compiti:

a) accertare eventuali e ulteriori responsabilità relative al disastro della nave « Moby Prince » con riferimento a strutture, apparati od organizzazioni pubbliche o private, nonché a persone a essi appartenenti ovvero appartenute;

*b) ricercare e valutare ulteriori e nuovi elementi che possano integrare i fatti sino a ora conosciuti ed evidenziati dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince », istituita nella XVIII legislatura, con delibera della Camera dei deputati 12 maggio 2021, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 117 del 18 maggio 2021, quali ad esempio i tracciati radar e le rilevazioni satellitari di qualsiasi provenienza riguardanti il tratto di mare prospiciente il porto di Livorno nei giorni immediatamente precedenti e successivi il 10 aprile 1991;*

c) accertare, con la massima precisione, le circostanze e le modalità della collisione tra il traghetto « Moby Prince » e la petroliera « Agip Abruzzo », ovvero lo scenario operativo con l'individuazione di tutte le unità navali e imbarcazioni presenti nei pressi della rada del Porto di Livorno tra il 9 e il 12 aprile 1991 e le attività da esse esercitate; in particolare, al

fine di definire univocamente la natura della « turbativa alla navigazione » citata nelle conclusioni di entrambe le precedenti Commissioni parlamentari di inchiesta, analizzare le deformazioni sul fianco della petroliera e sulla prua del traghetto per determinare le caratteristiche della collisione (velocità, angolo di impatto, etc.) e determinare la natura e l'origine dei danni alle gruette visibili sul lato sinistro del traghetto (ponte imbarcazioni) al fine di verificare la loro compatibilità con un impatto con altro natante;

d) verificare fatti, atti e condotte commissive od omissive che abbiano costituito o costituiscano ostacolo, ritardo o difficoltà per l'accertamento delle responsabilità relative al disastro della nave « Moby Prince »;

e) esaminare le procedure, le modalità e i mezzi con cui sono stati organizzati e attuati i soccorsi in mare in relazione alle disposizioni allora vigenti, le circostanze nelle quali essi sono stati condotti e ogni altro fatto utile a individuare eventuali responsabilità di individui o enti pubblici o privati in ogni fase, anche successiva allo svolgimento degli eventi;

f) accertare la natura del carico trasportato dalla petroliera (qualità e quantità) al momento della collisione, gli spostamenti della petroliera nel mese precedente la collisione e le attività che si svolgevano a bordo durante la sosta nella rada di Livorno;

g) approfondire i termini dell'accordo armatoriale sottoscritto a Genova il 18 giugno 1991 tra la Navigazione arcipelago madalenino (Nav.Ar.Ma.) Spa, l'Unione mediterranea di sicurtà e The Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited, da una parte,

e l'ENI Spa, la Società nazionale metanodotti (SNAM), l'AGIP, la Padana assicurazioni Spa e l'Assuranceforeningen Skuld, dall'altra, con particolare riferimento alle perizie in forza delle quali furono determinati gli importi erogati alle compagnie armatrici e ai familiari delle vittime, nonché analizzare i bilanci delle società SNAM/ENI e Nav.Ar.Ma. negli anni immediatamente precedenti e successivi il 1991.

1.1. Ghirra.

Sostituire il comma 2 con il seguente:

2. La Commissione ha i seguenti compiti:

a) accertare eventuali e ulteriori responsabilità relative al disastro della nave Moby Prince con riferimento a strutture, apparati od organizzazioni pubbliche e private;

b) ricercare e valutare ulteriori e nuovi elementi che possano integrare i fatti sino a ora accertati ed evidenziati dalle precedenti Commissioni parlamentari di inchiesta promosse dal Senato nel corso della XVII legislatura e dalla Camera dei deputati nel corso della XIX Legislatura, in particolare utilizzando i tracciati radar e le rilevazioni satellitari di qualsiasi provenienza riguardanti il tratto di mare prospiciente il porto di Livorno nei giorni immediatamente precedenti e successivi il 10 aprile 1991;

c) accertare la presenza di dati provenienti da radar delle navi internazionali militarizzate presenti nella rada nella notte dell'incidente, dati satellitari di origine militare o civile, dati relativi all'attività delle strutture militari italiane e NATO connesse al porto di Livorno;

d) accertare, con la massima precisione, le circostanze e le modalità della collisione tra il traghetto Moby Prince e la petroliera Agip Abruzzo, ovvero lo scenario operativo con l'individuazione di tutte le unità navali ed imbarcazioni presenti nella rada di Livorno tra il 9 ed il 12 aprile 1991 e le attività da esse esercitate;

e) analizzare con precisione le deformazioni sul fianco della petroliera e sulla prua del traghetto per determinare le caratteristiche della collisione e verificare la natura e origine dei danni alle gruette visibili sul lato sinistro del traghetto al fine di appurare la loro compatibilità con impatto con altro natante;

f) verificare fatti, atti e condotte commissive od omissive che abbiano costituito o costituiscano ostacolo, ritardo o difficoltà per l'accertamento delle responsabilità relative al disastro della nave Moby Prince;

g) esaminare le procedure, le modalità e i mezzi con cui sono stati organizzati e attuati i soccorsi in mare in relazione alle disposizioni di legge allora vigenti, le circostanze nelle quali essi sono stati condotti e ogni altro fatto utile a individuare eventuali responsabilità di individui o enti pubblici o privati in ogni fase, anche successiva allo svolgimento degli eventi;

h) accertare la natura del carico trasportato dalla petroliera (qualità e quantità) al momento della collisione, gli spostamenti della petroliera nel mese precedente la collisione e le attività che si svolgevano a bordo durante la sosta nella rada di Livorno;

i) approfondire i termini dell'accordo armatoriale sottoscritto a Genova il 18 giugno 1991 tra la Navigazione arcipelago madalenino (Nav.Ar.Ma.) Spa, l'Unione mediterranea di sicurezza e *The Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited*, da una parte, e l'ENI Spa, la Società nazionale metanodotti (SNAM), l'AGIP, la Padana assicurazioni Spa e l'Assuranceforeningen Skuld, dall'altra, con particolare riferimento alle perizie sulla base delle quali furono determinati gli importi erogati alle compagnie armatrici e ai familiari delle vittime;

l) analizzare i bilanci delle società SNAM/ENI e Navarma negli anni immediatamente precedenti e successivi il 1991.

1.3. Simiani.

Al comma 2, lettera a), dopo la parola: organizzazioni aggiungere le seguenti: pubbliche o private.

1.4. Ghirra.

Al comma 2, lettera b), aggiungere, in fine, le parole: , quali ad esempio i tracciati radar e le rilevazioni satellitari di qualsiasi provenienza riguardanti il tratto di mare prospiciente il porto di Livorno nei giorni immediatamente precedenti e successivi il 10 aprile 1991.

1.5. Ghirra.

Al comma 2, sostituire la lettera c) con la seguente:

c) accertare, con la massima precisione, le circostanze e le modalità della collisione tra il traghetto « Moby Prince » e la petroliera « Agip Abruzzo », ovvero lo scenario operativo con l'individuazione di tutte le unità navali e imbarcazioni presenti nei pressi della rada del Porto di Livorno tra il 9 e il 12 aprile 1991 e le attività da esse esercitate; in particolare, al fine di definire univocamente la natura della « turbativa alla navigazione » citata nelle conclusioni di entrambe le precedenti Commissioni parlamentari di inchiesta, analizzare le deformazioni sul fianco della petroliera e sulla prua del traghetto per determinare le caratteristiche della collisione (velocità, angolo di impatto, etc.) e determinare la natura e l'origine dei danni alle gruette visibili sul lato sinistro del traghetto (ponte imbarcazioni) al fine di verificare la loro compatibilità con un impatto con altro natante;

1.6. Ghirra.

Al comma 2, lettera d), sopprimere la parola: giurisdizionale.

1.7. Ghirra.

Al comma 2, lettera e), dopo le parole: soccorsi in mare aggiungere le seguenti: in relazione alle disposizioni allora vigenti.

1.8. Ghirra.

Al comma 2, dopo la lettera e), aggiungere la seguente:

e-bis) verificare i motivi del mancato coordinamento nella gestione del soccorso delle vittime;

1.9. Fede, Riccardo Ricciardi, Iaria, Cantone, Traversi.

Al comma 2, sostituire la lettera f) con la seguente:

f) accertare la natura del carico trasportato dalla petroliera (qualità e quantità) al momento della collisione, gli spostamenti della petroliera nel mese precedente la collisione e le attività che si svolgevano a bordo durante la sosta nella rada di Livorno.

1.10. Ghirra.

Al comma 2, lettera g), sostituire la parola: valutare con la seguente: approfondire;

Conseguentemente, aggiungere, in fine, le parole: , nonché analizzare i bilanci delle società Snam/Eni e Nav.Ar.Ma. negli anni immediatamente precedenti e successivi il 1991.

1.11. Ghirra.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

3. La Commissione conclude i propri lavori entro la fine della XIX legislatura.

1.12. Fede, Riccardo Ricciardi, Iaria, Cantone, Traversi.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

3. La Commissione, ogni qualvolta ne ravvisi la necessità e comunque al termine dei propri lavori, presenta una relazione alla Camera dei deputati sui risultati dell'attività di inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza.

1.13. La Relatrice.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

3. La Commissione presenta annualmente alla Camera una relazione sulle attività di indagine e una relazione finale, al termine dei suoi lavori, sulle conclusioni dell'inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza.

1.14. Fedè, Riccardo Ricciardi, Iaria, Cantone, Traversi.

ART. 4.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. La Commissione acquisisce integralmente gli atti della Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince », di cui

all'articolo 1, comma 2, lettera *b*), nonché i materiali e la documentazione raccolti o formati dalla stessa, anche se coperti da segreto.

4.1. La Relatrice.

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

5-*bis*. La Commissione svolge i compiti di cui all'articolo 1 anche avvalendosi del lavoro istruttorio e della relazione finale della Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince » istituita nella XVIII legislatura con deliberazione della Camera dei deputati 12 maggio 2021, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 117 del 18 maggio 2021.

4.2. Fedè, Riccardo Ricciardi, Iaria, Cantone, Traversi.

ALLEGATO 3

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince ». Doc. XXII, n. 9 Pittalis.

EMENDAMENTI APPROVATI

ART. 1.

Al comma 1, dopo le parole: è istituita aggiungere le seguenti: , per la durata della XIX legislatura,

* **1.2.** La Relatrice.

* **1.12.** (Nuova formulazione) Fede, Riccardo Ricciardi, Iaria, Cantone, Traversi.

Apportare le seguenti modificazioni:

al comma 2, lettera a), dopo la parola: organizzazioni aggiungere le seguenti: pubbliche o private.

al comma 2, lettera b), aggiungere, in fine, le parole: , quali ad esempio i tracciati radar e le rilevazioni satellitari di qualsiasi provenienza riguardanti il tratto di mare prospiciente il porto di Livorno nei giorni immediatamente precedenti e successivi il 10 aprile 1991.

al comma 2, lettera e), dopo le parole: soccorsi in mare aggiungere le seguenti: in relazione alle disposizioni allora vigenti.

al comma 2, dopo la lettera e), aggiungere la seguente:

e-bis) verificare i motivi del mancato coordinamento nella gestione del soccorso delle vittime;

al comma 2, lettera g), sostituire la parola: valutare con la seguente: approfondire e aggiungere, in fine, le parole: , nonché analizzare i bilanci delle società SNAM/ENI e Nav.Ar.Ma. negli anni immediatamente precedenti e successivi il 1991.

** **1.3.** (Nuova formulazione) Simiani.

** **1.4.** Ghirra.

** **1.5.** Ghirra.

** **1.8.** Ghirra.

** **1.9.** Fede, Riccardo Ricciardi, Iaria, Cantone, Traversi.

** **1.11.** Ghirra.

Al comma 2, lettera d), sopprimere la parola: giurisdizionale.

1.7. Ghirra.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

3. La Commissione, ogni qualvolta ne ravvisi la necessità e comunque al termine dei propri lavori, presenta una relazione alla Camera dei deputati sui risultati dell'attività di inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza.

* **1.13.** La Relatrice.

* **1.14.** (Nuova formulazione) Fede, Riccardo Ricciardi, Iaria, Cantone, Traversi.

ART. 4.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. La Commissione acquisisce integralmente gli atti della Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince », di cui all'articolo 1, comma 2, lettera b), nonché i materiali e la documentazione raccolti o formati dalla stessa, anche se coperti da segreto.

* **4.1.** La Relatrice.

* **4.2.** (Nuova formulazione) Fede, Riccardo Ricciardi, Iaria, Cantone, Traversi.

ALLEGATO 4

**Contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 – parte servizi e parte investimenti.
Doc. CXCIX, n. 1.**

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL GRUPPO ALLEANZA VERDI E SINISTRA

La IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni),

esaminati i Contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo regolatorio 2022-2026 – Parte servizi e Parte investimenti (Doc. CXCIX, n. 1);

premesso che:

il Contratto di programma 2022-2026, Parte servizi e Parte INVESTIMENTI, in esame, è stato sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI il 19 dicembre 2022;

il Contratto di programma – Parte servizi e Parte investimenti, che regola i rapporti tra il concessionario Rete Ferroviaria Italiana – RFI S.p.A. e il concedente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è valido per il periodo regolatorio 2022-2026, cosiddetto primo quinquennio, e sottoposto ad aggiornamenti annuali, anche se l'orizzonte della programmazione è almeno decennale;

l'oggetto del Contratto di programma – Parte investimenti è prioritariamente quello di regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e al suo adeguamento agli obblighi di legge, mentre la Parte servizi riguarda le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, nonché le attività di *safety*, *security*, navigazione, assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità;

si evidenzia che, con riguardo al PNRR e in attuazione della Missione 3:

« Infrastrutture per una mobilità sostenibile », e in coerenza con gli indirizzi generali stabiliti nel Documento strategico di mobilità ferroviaria (DSMF), particolare attenzione viene dedicata al tema della sostenibilità ambientale e al maggiore peso che deve avere sempre di più il trasporto su ferro rispetto al trasporto su gomma (c.d. « cura del ferro ») al fine di ridurre le emissioni di CO₂ e aumentare la sostenibilità dei trasporti. Obiettivi importanti anche alla luce del fatto che, come riporta il Documento, attualmente circa il 90 per cento dei passeggeri in Italia si muove ancora su strada, e che anche il trasporto merci su rotaia è ad oggi davvero troppo basso, circa il 12 per cento del trasporto merci totale;

il rapporto *Pendolaria* di Legambiente mostra che il monte dei trasferimenti dallo Stato alle regioni per il trasporto pubblico si è ridotto di oltre 1 miliardo rispetto al 2009 (da 6,2 a 5,1 miliardi nel 2023), con le regioni stesse che per i servizi ferroviari, in media, spendono meno dello 0,6 per cento del bilancio;

sempre Legambiente ha calcolato che tra il 2010 e il 2020 siano stati costruiti 78 chilometri di ferrovie nazionali e regionali (esclusa l'alta velocità). Nella stessa decade, i chilometri in più di autostrade sono stati 310;

ulteriore criticità è altresì rinvenibile negli eccessivi squilibri territoriali qualitativi e quantitativi della rete ferroviaria nazionale. Sotto questo aspetto, è necessario accelerare sull'obiettivo della riduzione dei divari territoriali, che rappresenta uno degli obiettivi fondamentali del *Next Gene-*

ration EU, riequilibrando il trasporto ferroviario nel nostro Paese, sia relativamente ai servizi di alta velocità che per quelli di trasporto Intercity, interregionale, regionale e locale;

il PNRR prevede di « ammodernare » diversi tratti delle ferrovie del Mezzogiorno a partire dall'elettrificazione della rete. Di questo obiettivo si devono quindi far carico anche gli aggiornamenti al Contratto di programma 2022-2026 in esame;

se si considera solo il parametro dell'elettrificazione della rete, se nel 2020 in Italia la rete non elettrificata incideva per quasi il 28 per cento sul totale, nel Mezzogiorno la percentuale delle linee non elettrificate, le cosiddette « linee diesel », arrivavano a ben il 42 per cento del totale;

lo squilibrio maggiore e i contesti più arretrati si riscontrano soprattutto in Sicilia e in Sardegna e nei territori geograficamente più periferici. In Sardegna la rete gestita da RFI S.p.A. è interamente non elettrificata nonché in larga parte a binario singolo. La stessa situazione si rileva in Sicilia, per le Province di Trapani e Ragusa, e in Calabria per la Provincia di Crotona e il versante ionico;

riguardo alla carenza infrastrutturale della regione Sardegna, è indispensabile garantire l'esigenza e il diritto di mobilità delle aree più interne della regione. Sotto questo aspetto, giova ricordare che Nuoro è uno dei pochi capoluoghi di provincia del nostro Paese dove manca qualsivoglia servizio ferroviario degno di questo nome che lo colleghi al resto della regione, e dove è attiva solo una ferrovia a scartamento ridotto costruita quasi due secoli fa, che da Nuoro arriva a Macomer. Nuoro è l'unico capoluogo di provincia a non essere ancora servito da una linea della Rete ferroviaria italiana;

va peraltro evidenziato che a ottobre 2022 è stato firmato un Protocollo d'Intesa tra MIT, regione Sardegna, RFI e ANAS per costituire un gruppo di lavoro finalizzato a monitorare gli *iter* progettuali e realizzativi degli interventi già pianificati, e reperire risorse per lo sviluppo di nuovi

progetti di *upgrading* infrastrutturale sulla rete di mobilità RFI e ANAS;

tra gli interventi pianificati in Sardegna da RFI, è stato previsto il raddoppio Decimomannu-Villamassargia, per migliorare prestazioni e regolarità del servizio Cagliari-Iglesias/Carbonia;

il tracciato, che ha provocato la contrarietà degli amministratori locali (mai coinvolti nella definizione dell'*iter* dell'intervento) dovrebbe passare sopra un cantiere per la realizzazione di un nuovo polo scolastico nel comune di Uta e sopra alcune abitazioni. Il suddetto importante polo scolastico dovrebbe poter contare su un finanziamento di 11 milioni nell'ambito dell'Asse 1-Scuole del Nuovo Millennio del piano straordinario per l'edilizia scolastica promosso dalla Regione Sardegna. Peraltro il comune di Uta ha anche ottenuto due finanziamenti per interventi nella medesima area: uno per recupero dei vecchi edifici dell'Agris per trasformarli in centro di educazione ambientale, e un altro a valere sui fondi PNRR per realizzare una scuola dell'infanzia;

alla luce di una gravissima carenza infrastrutturale ferroviaria che vede ancora oggi coinvolti molti territori del nostro Paese, risultano ancora più inconcepibile i tanti miliardi che il Governo ha deciso di spendere nei prossimi anni per la realizzazione del ponte sullo Stretto;

conseguentemente nel contratto di programma MIT e RFI in esame, si fa riferimento al progetto ponte sullo Stretto di Messina. Tra le risorse certe viene riportata la cifra di 6,85 milioni di euro, in funzione della partecipazione di RFI del 13 per cento, conseguente al riavvio del progetto ponte sullo Stretto stabilito dalla legge di bilancio 2023 (legge n. 197 del 2022, articolo 1, commi 487-493);

il ruolo centrale di RFI nella realizzazione del progetto ponte sullo Stretto, è altresì confermato e rafforzato dal decreto-legge n. 35 del 2023, là dove RFI S.p.A. fa parte del nuovo assetto societario della Stretto di Messina S.p.A. e le vengono altresì affidate la gestione degli impianti ferroviari del ponte e le relative spese;

peraltro è davvero preoccupante la sostanziale indeterminatezza di quelli che saranno i costi finali di questa opera, e soprattutto su dove, e a spese di chi, saranno trovati i tanti miliardi necessari alla copertura finanziaria della sua realizzazione. Il Documento di economia e finanza 2023 specifica che le risorse necessarie saranno reperite solo successivamente con la futura legge di bilancio, e che il costo dell'opera risulterebbe di 13,5 miliardi a cui aggiungere circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria;

il totale del costo per la realizzazione dell'opera sarà quindi di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto costante aumento rispetto alle diverse stime precedenti. Gli stessi uffici del Servizio Bilancio della Camera, in occasione dell'esame del citato decreto-legge n. 35 del 2023, hanno evidenziato come «risultò necessario acquisire elementi conoscitivi circa gli effetti finanziari che le disposizioni in esame produrranno sul costo complessivo dell'opera »;

la realtà è che le enormi risorse destinate alla futura realizzazione del Ponte sullo Stretto potrebbero essere, come già evidenziato, più proficuamente finalizzate al recupero del fortissimo ritardo infrastrutturale della rete ferroviaria e viaria che interessa gran parte dei territori del Mezzogiorno,

impegna il Governo:

fin da subito e comunque con riferimento ai successivi aggiornamenti del Contratto di programma 2022-2026:

a) ad adottare tutte le iniziative volte a garantire maggiormente i collegamenti tra aree del Paese a domanda debole o comunque poco servite dai servizi a mercato, rafforzando a tal fine il regime di obblighi di servizio pubblico;

b) a prevedere ulteriori iniziative e maggiori investimenti finalizzati al potenziamento infrastrutturale a favore delle regioni a minore accessibilità trasportistica, al fine di garantire realmente il diritto alla

mobilità di persone e merci in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale, accelerando sull'obiettivo della riduzione dei divari territoriali;

c) a prevedere maggiori investimenti per garantire la messa in sicurezza e l'ammodernamento della rete ferroviaria del Mezzogiorno, incrementando fortemente la dotazione di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario;

d) ad adottare tutte le iniziative necessarie, e le opportune risorse, finalizzate al potenziamento della rete infrastrutturale ferroviaria e stradale del Mezzogiorno, con particolare riferimento alle infrastrutture ferroviarie della Sardegna, anche dando soluzione alla linea ferroviaria Nuoro-Macomer prevedendone, previa intesa con la regione Sardegna, il trasferimento a titolo gratuito a Rete ferroviaria italiana S.p.A. per il suo inserimento nella rete nazionale italiana in quanto linea di interesse nazionale;

e) a potenziare le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria che dovranno riguardare l'intera rete, sia per quanto riguarda le linee a più intenso traffico che le linee interessate da un minor traffico e a carattere prettamente regionale;

f) a incrementare strutturalmente le risorse a favore delle regioni per il trasporto pubblico e per i servizi ferroviari regionali;

g) al fine di favorire la mobilità dolce e conseguentemente l'intermodalità fra la bicicletta e il trasporto pubblico su ferro, a prevedere negli aggiornamenti ai contratti di programma, misure e risorse specifiche per consentire una migliore integrazione bici più treno anche attraverso una maggiore qualità e accessibilità delle stazioni ferroviarie;

h) a riconsiderare la realizzazione del progetto ponte sullo Stretto, i cui enormi e lievitanti costi di realizzazione possono essere spostati in maniera assai più proficua per l'ammodernamento della rete ferroviaria di molti di quei territori del Mez-

zogiorno che si trovano in una situazione di ritardo infrastrutturale drammatico, rispetto ad altre aree del nostro Paese;

i) a dare soluzione, anche con il coinvolgimento degli amministratori locali, alle criticità esposte in premessa, circa la progettazione del raddoppio Decimomannu-Villamassargia, che attualmente dovrebbe passare sopra il nuovo plesso scolastico e su alcune abitazioni, in un'area naturalistica di grande pregio;

l) a prevedere e garantire un costante proficuo coinvolgimento delle Commissioni parlamentari competenti per materia, relativamente alle politiche trasportistiche, gli investimenti, e le risorse stan-

ziate per il miglioramento della rete ferroviaria del nostro Paese;

m) ad adottare il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), quale importante documento di pianificazione dei trasporti e strumento di raccordo tra le infrastrutture e la politica di trasporti nazionale, nonché il Documento pluriennale di pianificazione (DPP) contenente l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento.

Ghirra.

ALLEGATO 5

**Contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 – parte servizi e parte investimenti.
Doc. CXCIX, n. 1.**

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL GRUPPO PARTITO DEMOCRATICO – ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato l'atto del Governo doc. CXCIX n. 1, recante i Contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo regolatorio 2022-2026 – Parte servizi e Parte investimenti;

premesso che:

questo è il primo Contratto di programma cui si applica il nuovo *iter* procedurale introdotto dall'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021 caratterizzato, rispetto al passato, dal fatto che al Parlamento non è più trasmesso lo schema di Contratto di programma, ai fini dell'espressione di un parere prima della sua sottoscrizione definitiva, bensì il Contratto di programma definitivo, già sottoscritto;

il nuovo Contratto di programma è redatto sulla base del Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) del MIMS, oggi MIT, che illustra le esigenze di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, le attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari *standard* di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici;

in attuazione della Missione 3: « Infrastrutture per una mobilità sostenibile »

del PNRR e in linea con gli indirizzi generali stabiliti nel Documento strategico di mobilità ferroviaria, particolare attenzione deve essere riservata al tema della sostenibilità ambientale e, in generale, all'obiettivo di conseguire una maggiore efficienza nel servizio di trasporto ferroviario, al fine di disincentivare il ricorso ai mezzi di trasporto privato e maggiormente inquinanti ed ottenere, così, la transizione dalla gomma al ferro (c.d. « cura del ferro »);

è necessario sviluppare appieno l'intermodalità combinando nel modo più efficiente diversi modi di trasporto, sfruttando i punti di forza di ciascuno di essi, quali comodità, velocità, costi, affidabilità e prevedibilità, migliorando la sostenibilità ambientale e riducendo l'impronta dei trasporti. In particolare l'intermodalità fra la bicicletta e il trasporto pubblico su ferro e su gomma è centrale per sviluppare una mobilità al servizio della transizione energetica; rileviamo tuttavia che nei contratti di programma, sia parte servizi che investimenti, non è citata l'integrazione bici più treno e non sono indicati interventi in questo ambito come, ad esempio, la realizzazione di cicloparcheggi e/o velostazioni presso le stazioni ferroviarie o l'accessibilità al binario e al treno per chi decide di proseguire il viaggio con la bicicletta al seguito;

far funzionare il servizio ferroviario metropolitano e regionale per ridurre l'impatto dell'inquinamento atmosferico su base locale e metropolitana, oltre che regionale, è cruciale. È necessario quindi che il servizio sia attrattivo per gli utenti e competitivo rispetto all'uso dell'auto e quindi ve-

loce, confortevole, frequente e accessibile. Lo *shift* modale risulta ancora una visione non pienamente sviluppata;

infatti, come rilevato in audizione, nei paesi del Nord Europa il TPL va a completare con la mobilità ciclopedonale il servizio per l'utenza, mentre in Italia vi è concorrenza tra le due forme di mobilità che non operano in sinergia. In pratica un servizio ferroviario che funziona bene, come nei paesi del Nord, favorisce la mobilità attiva nelle aree urbane riducendo drasticamente l'utilizzo del mezzo privato e la richiesta di trasporto pubblico a livello locale con conseguente riduzione della spesa pubblica;

rilevato che:

il Contratto in esame è quindi connesso agli indirizzi del Documento strategico mobilità ferroviaria (DSMF) il quale è in linea, in particolare, con uno dei tre obiettivi fondamentali del *Next Generation EU*, ossia quello della riduzione dei divari territoriali;

ciò pone in risalto la necessità di riequilibrare l'accessibilità al trasporto ferroviario sia sui servizi di alta velocità che per quelli di trasporto Intercity, interregionale, regionale e locale per i passeggeri, unitamente all'accesso e la connessione di ultimo miglio a porti, aeroporti, terminali e piattaforme logistiche per il trasporto delle merci;

come evidenziato nell'ambito delle audizioni, per la riduzione dei divari territoriali è necessario migliorare sia le opere puntuali e le reti sia i servizi ferroviari per quei territori che hanno un *gap* rilevante rispetto ad altri contesti maggiormente dotati, contribuendo così a migliorarne la qualità di vita e la capacità reddituale e contrastarne lo spopolamento che risulta localizzato territorialmente nelle aree interne, soprattutto appenniniche e alpine, ma anche nella quasi totalità del Mezzogiorno con l'eccezione solo di alcune zone, in particolare, nelle città più grandi;

al riguardo il decreto-legge n. 243 del 2016 prevede che le Amministrazioni

centrali dello Stato, e per estensione anche RFI S.p.a., debbano destinare alle regioni del Mezzogiorno il 34 per cento delle risorse ordinarie in conto capitale;

in audizione, le organizzazioni sindacali hanno evidenziato in relazione ai programmi con risorse territorializzabili: a) il probabile mancato rispetto settoriale della clausola del 34 per cento per gli investimenti destinati al Mezzogiorno; b) la mancata riduzione del *gap* settoriale, esistente da circa 20 anni, rappresentato dalla ridotta elettrificazione delle linee regionali (RFI) del Mezzogiorno, rispetto al resto del Paese ma, anzi con molta probabilità, l'aumento del divario. In particolare, nel periodo temporale dal 2020 al 2026 verrebbero sottratti al Mezzogiorno: investimenti per 1,39 miliardi di euro in relazione ai Programmi prioritari ferrovie Valorizzazione Reti regionali (A05); investimenti per circa 1 miliardo di euro in relazione ai Programmi Città Metropolitane (A06); 570 milioni di euro da destinare ai collegamenti ferroviari per gli aeroporti nel Mezzogiorno (A08 Programmi Aeroporti – Accessibilità su ferro). Inoltre, rimane ancora da comprendere cosa accade nella ripartizione in termini di risorse non territorializzabili destinate tra macroaree, ossia se sia stata o meno rispettata la destinazione del 34 per cento degli investimenti verso le aree del Mezzogiorno;

considerato che:

dei 119,4 miliardi di euro del CDP (Portafoglio attivo), poco meno della metà (57,1 miliardi) è destinato a Interventi prioritari sulle direttrici d'interesse nazionale, quasi il 27 per cento (32,1 miliardi) è destinato a Programmi prioritari, di cui l'8,9 per cento (10,6 miliardi) allo Sviluppo tecnologico della rete, mentre appena l'1,3 per cento (1,5 miliardi) a porti e interporti, per le connessioni e l'infrastrutturazione di ultimo/penultimo miglio;

per quanto concerne la sezione del Contratto relativa alla Parte servizi che disciplina le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, nonché le attività di *safety*, *security* e Na-

vigazione si fa presente quanto segue: la mancata condivisione metodologica, con particolare riferimento al ruolo e all'azione che è svolta dalle organizzazioni sindacali per quanto concerne le attività di *safety*; esse hanno condiviso le preoccupazioni connesse all'esiguità delle cd. finestre manutentive, ritenendo invece essenziale il rafforzamento previsto in termini di *security*, anche sulla scorta del fenomeno aggressioni al personale e in ambito stazioni;

in particolare viene ribadita l'importanza che le attività di manutenzione riguardino l'intera rete e siano svolte con la stessa attenzione sia sulle linee a più intenso traffico (linee « Alta Velocità » e principali direttrici) che sulle linee interessate da un minor traffico a carattere prettamente regionale. Non ci devono essere linee di serie A e linee di serie B;

al riguardo è stato richiesto un intervento da parte dell'ART per disciplinare in maniera più efficace finestre temporali senza treni, indispensabili per realizzare i processi di mantenimento in efficienza e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e garantire nel contempo il diritto alla mobilità di persone e merci;

per quanto riguarda la Parte investimenti del Contratto di programma, finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e al suo adeguamento agli obblighi di legge, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico finanziaria nazionale e comunitaria: da più parti è stata rilevata una incongruenza tra l'obiettivo del Contratto di programma 2022-2026, Parte investimenti, che è quello di realizzare gli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, e la soppressione dei due documenti programmatori fondamentali per centrare il suddetto obiettivo, quali il PGTL (Piano generale dei trasporti e della logistica) e il DPP (Documento di programmazione pluriennale) attraverso il nuovo codice dei contratti pubblici;

tra i principali interventi che contribuiranno al miglioramento delle prestazioni e dell'accessibilità del servizio ferroviario, vi sono: la piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T, per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli *standard* prestazionali europei e di potenziamento delle reti TEN-T e dei valichi alpini;

l'Italia per la sua posizione strategica è interessata da quattro dei nove corridoi della rete *core* TEN-T, fondamentali per incrementare le connessioni fra i mercati europei e che includono diverse opere tra cui la galleria di base del Brennero e del Gottardo. Tuttavia, le recenti proposte della Commissione europea tendono a modificare l'equilibrio stabilito nel 2013;

riteniamo però che vada data certezza nei tempi e nelle fasi di realizzazione anche allo sviluppo dell'intermodalità e al collegamento con *hub* strategici del nostro Paese, in particolare i porti di Napoli, Gioia Tauro e Palermo, che rivestono un ruolo centrale nelle intenzioni definite dal piano europeo originale. Troppo esigui in tal senso sono i circa 390 milioni di euro stanziati per il « Programma porti e interporti – Accessibilità su Ferro »;

l'attenzione per la realizzazione dei corridoi TEN-T deve essere massima e vanno seguiti con attenzione i lavori di infrastrutturazione e velocizzazione delle linee interessate, ma bisogna garantire la piena operatività anche delle infrastrutture non strategiche a tal fine: tante linee sono ancora caratterizzate da ponti e viadotti che non risultano più adeguati alle caratteristiche richieste dal moderno materiale rotabile, anche quello utilizzato per il trasporto regionale; lo stesso dicasi per le sagome di tante gallerie. Anche in questo caso va fatta una attenta valutazione rispetto alla congruità delle somme stanziati, che a nostro avviso, potrebbero essere insufficienti;

risultano assolutamente insufficienti i 640 milioni stanziati per l'adeguamento dell'infrastruttura rispetto al rischio idrogeologico;

è fondamentale il potenziamento infrastrutturale dei nodi ferroviari delle città

metropolitane, che rappresentano il vero collo di bottiglia di tutto il sistema di trasporto ferroviario. Occorrono scelte strategiche, oltre che investimenti, nella consapevolezza che le aree urbane delle città metropolitane non consentono uno sviluppo infrastrutturale incondizionato, e puntare al miglioramento prestazionale dovuto alla decongestione di alcuni nodi e alla conseguente possibile diminuzione di ritardi dovuta alla maggiore capacità delle infrastrutture. Al riguardo desta preoccupazione la mancanza di chiarezza di RFI relativa alla realizzazione dell'anello ferroviario di Roma con la progettazione e la realizzazione della Cintura Sud rimandata ad una fase successiva, e su cui continua ad essere presente l'ipotesi progettuale di un quadruplicamento dell'attuale linea Roma-Formia attraverso il Parco degli Acquedotti, comprensorio ambientale e storico archeologico unico al mondo che deve essere in ogni modo preservato;

il contratto pone una grande enfasi sulla tecnologia, concentrandosi più sull'ERTMS (il sistema di circolazione detto « radioblocco » senza segnali in linea) che sui binari. Da qui l'impegno di voler coprire con l'ERTMS tutta la rete entro il 2035 invece del 2050, previsto come termine ultimo in Europa; tale obiettivo non può in ogni caso essere disgiunto dalla realizzazione materiale dell'infrastruttura ferroviaria che dal 1990 in poi è stata sempre più ridotta, come in Toscana, per risparmiare sulla manutenzione. Al riguardo è necessario migliorare l'integrazione e l'accessibilità tra le principali aree urbane del Paese, affiancando lo sviluppo tecnologico alla realizzazione di nuove linee, nonché interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione; sarà possibile massimizzare l'offerta di collegamenti veloci Nord-Sud/Est-Ovest;

preso atto che:

gli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria sono in grado di produrre un sensibile miglioramento della quantità, qualità e competitività del trasporto su ferro e quindi dei servizi di trasporto collettivo che possono e devono rappresentare una valida

alternativa alle altre modalità di trasporto, sia di persone (soprattutto dell'auto privata) che di merci (soprattutto trasporto su gomma) in un contesto di maggiore sostenibilità ambientale; e, in tale contesto, l'incremento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura ferroviaria e il miglioramento dell'accessibilità alla rete ferroviaria possono anche contribuire fattivamente a ridurre il *gap* economico tra le diverse aree geografiche del Paese, in particolare del Sud rispetto al Centro ed al Nord e delle aree interne rispetto a quelle costiere,

impegna il Governo:

1) a perseguire l'impegno di ridurre i divari territoriali tra Nord e Sud e lungo gli assi trasversali Est-Ovest del Paese verificando il rispetto settoriale della clausola del 34 per cento per gli investimenti destinati al Mezzogiorno;

2) ad investire sull'elettrificazione nei contesti più arretrati che afferiscono soprattutto alle due isole maggiori e a territori più complicati, sul piano orografico e in quanto geograficamente periferici, e riequilibrando i divari territoriali esistenti nel Paese attraverso il rafforzamento infrastrutturale e tecnologico delle linee minori che collegano le aree interne e periferiche del Paese;

3) a dare certezza nei tempi e nelle fasi di realizzazione allo sviluppo dell'intermodalità e al collegamento con *hub* strategici del nostro Paese, portuali e aeroportuali, incrementando le risorse previste;

4) a garantire la piena operatività e risorse sufficienti anche per le infrastrutture non strategiche, ancora oggi caratterizzate da ponti e viadotti che non risultano più adeguati alle caratteristiche richieste dal moderno materiale rotabile, anche quello utilizzato per il trasporto regionale;

5) a prevedere risorse sufficienti per l'adeguamento dell'infrastruttura rispetto al rischio idrogeologico, che risultano invece al momento ancora sottostimate (ad oggi circa 640 milioni di euro);

6) ad agire nell'ambito territoriale del versante ionico, doppiamente penalizzato

sul piano della quantità e della qualità sia delle opere infrastrutturali che dei servizi ferroviari; a partire dal versante calabrese, con particolare riferimento alla provincia di Crotone e di Catanzaro, ad esempio intervenendo e valorizzando la linea Reggio Calabria-Taranto, ma anche sulla trasversale Metaponto-Sibari-Paola;

7) a prevedere l'elettrificazione della linea Foggia-Manfredonia, che, contrariamente ad altre linee inserite nel programma A05 Valorizzazioni Reti regionali, non risulta inserita tra le linee da elettrificare;

8) ad inserire nella programmazione degli investimenti, in relazione al porto industriale alti fondali di Manfredonia e all'attigua area retroportuale, il raccordo ferroviario alla infrastruttura ferroviaria nazionale con il nodo urbano di Foggia, ai due corridoi TEN-T, attraverso la stazione ferroviaria di Frattarolo che è dotata di fascio binari e punto di incrocio, e alla linea ferroviaria Foggia-Manfredonia anch'essa esistente, unitamente agli altri due porti esistenti, commerciale e turistico;

9) a dare spazio nei Contratti di programma, sia Parte servizi che investimenti, all'integrazione della bici con il treno indicando interventi in questo ambito come, ad esempio, la realizzazione di cicloparcheggi e/o velostazioni presso le stazioni ferroviarie o l'accessibilità al binario e al treno per chi decide di proseguire il viaggio con la bicicletta al seguito;

10) ad indicare quali siano i programmi di RFI per la realizzazione della Cintura merci sud dell'area metropolitana di Roma, quali i tempi di realizzazione dell'opera chiarendo definitivamente di non voler utilizzare le linee esistenti dalla Tuscolana che avrebbero un grosso impatto ambientale, sociale ed urbanistico sulla città di Roma;

11) nell'ambito degli investimenti previsti per la mobilità sostenibile urbana, a soddisfare le esigenze di mobilità delle persone negli spostamenti quotidiani garantendo l'accessibilità piena ai servizi di trasporto per tutte le persone, con particolare attenzione a quelle portatrici di disabilità;

12) a far realizzare a RFI gli studi di fattibilità previsti originariamente nel DSMF, come integrati dal parere parlamentare approvato dalla IX commissione il 2 marzo 2022, con particolare riferimento alla progettazione di fattibilità tecnico-economica del collegamento veloce Firenze-Pisa e al completamento della progettazione definitiva del quadruplicamento della tratta Empoli-Pisa;

13) a dare priorità agli interventi di ripristino, manutenzione e implementazione delle reti infrastrutturali dei territori delle regioni Emilia-Romagna, Marche e Toscana, colpiti dalla recente alluvione.

Barbagallo, Bakkali, Casu, Ghio, Morassut.

ALLEGATO 6

5-00927 Barbagallo: Messa in sicurezza della strada statale 284 Occidentale Etnea.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto dagli onorevoli interroganti la società ANAS ha rappresentato quanto segue.

Nel 2018 è stata avviata la progettazione di fattibilità tecnica economica dell'intervento relativo alla sistemazione e messa in sicurezza della strada statale 284 « Occidentale Etnea », nel tratto Adrano – Paternò, prevedendo alla luce degli studi di traffico svolti un adeguamento della sezione stradale in sede a due corsie per senso di marcia nel tratto tra Adrano sud e Paternò di circa 13 km e un allargamento per 1,4 km del tratto tra Adrano e Adrano sud, per complessivi 14,4 km; lungo il tracciato è, inoltre, prevista la realizzazione di sei svincoli.

L'approvazione del progetto definitivo è prevista entro il prossimo mese di ottobre e sarà immediatamente avviata dalla struttura commissariale la progettazione esecutiva, che potrà procedere per stralci funzionali.

ANAS, nelle more della realizzazione del suddetto intervento di nuova realizzazione, continuerà ad eseguire tutte le attività di manutenzione ordinaria e straordi-

naria finalizzate a garantire la percorribilità in sicurezza della strada statale.

Nello specifico, sta imprimendo una forte accelerazione di tutte le attività di manutenzione programmata nelle arterie stradali siciliane al fine di contemperare il più celere sviluppo dei lavori, l'eliminazione delle attuali soggezioni di traffico e la mitigazione dei disagi all'utenza.

In merito alle iniziative necessarie a garantire la sicurezza della viabilità e la fruibilità del tratto stradale in argomento, ANAS prevede di realizzare una serie di misure prioritarie all'avvio dei lavori, tra le quali la riduzione degli scambi di carreggiata, il differimento degli interventi per evitare il congestionamento della rete e il miglioramento della segnaletica dei cantieri.

Concludo evidenziando che la modernizzazione delle infrastrutture rappresenta una priorità per garantire la mobilità dei cittadini e favorire la vocazione turistica e imprenditoriale dei territori e che deve avvenire nel rispetto dei più alti *standard* di sicurezza.

ALLEGATO 7

5-00923 Ghirra: Aumenti delle tariffe per i trasporti da e per la Sardegna in vista della stagione estiva.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito alla necessità di garantire un adeguato numero di collegamenti aerei con una maggiore concorrenza nella gestione delle tratte, ricordo che nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto aereo i vettori titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea hanno la possibilità di scegliere le rotte sulle quali operare e di fissare liberamente le tariffe per il trasporto passeggeri e merci, come stabilito dal regolamento europeo 1008/2008. Tale quadro regolatorio, quindi, non consente agli Stati membri di intervenire presso le compagnie aeree per indirizzarne le politiche tariffarie e di traffico.

La possibilità di calmierare il costo dei biglietti aerei è consentita esclusivamente attraverso l'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP) qualora ricorrano i presupposti di cui all'articolo 16 del regolamento citato.

Per quanto riguarda le tariffe applicate sulle rotte sarde, l'attuale impianto impositivo introdotto con decreto ministeriale del 25 novembre 2021, prevede un sistema che contempla agevolazioni tariffarie per i residenti e per alcune categorie particolari (quali ad esempio studenti e disabili) equiparate ai residenti.

In previsione della revisione degli OSP che subentreranno allo scadere di quelli attuali, il MIT è al lavoro, nel confronto con le autorità comunitarie, per definire un sistema di continuità territoriale aerea più

confacente alle esigenze di mobilità del territorio e che garantisca la difesa non solo del diritto alla mobilità – in particolare dei residenti della regione Sardegna – ma anche altri diritti – parimenti degni di tutela – quali il diritto di accessibilità e di stabilimento.

Per quanto attiene al sistema marittimo, in vista della scadenza della Convenzione con CIN, il MIT ha dato avvio ad una lunga e complessa procedura per l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto marittimo con OSP per la continuità territoriale marittima, nel rispetto della vigente normativa comunitaria e nazionale (regolamento n. 3577/92/CEE e delibera ART n. 22/2019). A seguito della consultazione del mercato per la definizione delle esigenze di servizio pubblico, si è reso necessario interrompere qualsiasi forma di sovvenzionamento per quattro delle dieci linee previste dalla Convenzione, in quanto l'istruttoria ha mostrato che la libera iniziativa economica è in grado di soddisfare le esigenze di continuità territoriale senza necessità di alcun intervento pubblico; le linee sono state dunque restituite integralmente al mercato.

In esito a tale determinazione, il MIT ha previsto una procedura di monitoraggio puntuale dei servizi e delle tariffe applicate ai fini di una valutazione complessiva della situazione e delle eventuali azioni da intraprendere a tutela dell'utenza.

ALLEGATO 8

5-00924 Frija: Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'intervento di raddoppio della tratta ferroviaria Pontremolese rientra tra le opere strategiche, infrastrutture necessarie alla competitività del Paese e alla mobilità nelle aree urbane. Il completamento dell'opera contribuirà all'incremento di capacità della linea a supporto della portualità dell'alto Tirreno e dei collegamenti infra-regionali, con significativi benefici sulla regolarità della circolazione e miglioramento delle caratteristiche prestazionali della linea.

Al fine di accelerare il completamento del raddoppio di detta linea ferroviaria, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 16 aprile 2021 è stato nominato un Commissario straordinario.

Nel Contratto di Programma – Parte Investimenti MIT/RFI 2022-2026 il « Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese » è ripartito in due fasi.

La prima fase riguarda il raddoppio fra Parma e Vicofertile che si sviluppa, in uscita da Parma, in variante di tracciato per i primi 5 km circa e per i restanti 3 km in affiancamento alla linea esistente fino all'ingresso a Vicofertile.

Con ordinanza dello scorso 31 gennaio, il Commissario ha avviato la procedura per l'approvazione del progetto definitivo e convocato il 7 marzo la Conferenza dei Servizi, i cui esiti saranno resi noti a breve. Entro la fine del corrente anno è prevista la pubblicazione del bando di gara per l'affidamento dell'appalto di progettazione e

realizzazione dei lavori per i quali sono già disponibili 360 milioni di euro.

La seconda fase prevede il raddoppio principalmente in affiancamento all'attuale linea a semplice binario tra Vicofertile e Fornovo, la realizzazione della Galleria di Valico in variante tra Berceto e Pontremoli e una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli e Chiesaccia.

Sono in corso le attività preparatorie per lo sviluppo della progettazione che consentiranno di rivalutare il costo a vita intera dell'intervento e di individuare un eventuale ordine di priorità realizzativa dei lotti costruttivi. Il MIT è al lavoro per il reperimento delle risorse necessarie.

Tali interventi comporteranno benefici per il traffico passeggeri, con un incremento della capacità della linea nei due sensi di marcia sulle tratte oggetto di raddoppio e una maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario.

Per quello che attiene al traffico merci, con la realizzazione della Galleria di Valico si registrerà un bilanciamento dei traffici nei due sensi (La Spezia-Parma e viceversa) e sarà garantita una maggiore attrattività del corridoio Pontremolese rispetto agli itinerari via Genova e Firenze per i traffici da e per La Spezia. La realizzazione della Galleria di Valico potrà, inoltre, essere utilizzata anche per il trasporto viaggiatori in aggiunta ai servizi viaggiatori sull'attuale tracciato ferroviario che collega Berceto-Borgo Val di Taro e Pontremoli.

ALLEGATO 9

5-00925 Iaria: Mantenimento dei fondi previsti nel PNRR per la realizzazione in Valle Ufita di un *terminal* scalo merci.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla realizzazione di un *terminal* intermodale in Valle Ufita, la società Rete Ferroviaria Italiana ha rappresentato che, nel corso di un recente incontro del 10 maggio 2023 tra la medesima RFI e la regione Campania, è stata condivisa la necessità di individuare la migliore soluzione progettuale allineata alle esigenze di tutti i soggetti coinvolti.

Tali approfondimenti hanno evidenziato che la parte complessa e onerosa, anche in termini economici, è rappresentata dalle opere di raccordo e di viabilità, tenuto conto che la realizzazione della piattaforma si innesta su lavori oggi in corso di realizzazione per la futura stazione Hirpinia.

Sulla base delle intese raggiunte in sede di incontro, RFI si è impegnata ad avviare, con tempestiva urgenza, le attività di Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica dell'intervento.

Nella riunione è stata ribadita la strategicità dell'intervento e riconosciuta la necessità di individuare coperture finanziarie in misura adeguata all'intervento ed ai suoi tempi di progettazione ed attuazione.

La realizzazione degli investimenti previsti nell'ambito della ZES Campania, compreso quello che interessa lo snodo intermodale di Valle Ufita, rivestono una priorità strategica a beneficio delle aree interne dell'Irpinia e del Sannio e in quanto cerniera tra le aree metropolitane di Napoli e di Bari, alla luce anche degli investimenti per il potenziamento ferroviario su quest'asse.

A conferma dell'impegno del MIT e dell'importanza strategica dell'opera, informo che proprio in queste ore si sta tenendo un incontro presso il Ministero con tutti gli *stakeholders* del progetto al fine di valutare tutte le soluzioni più adeguate per la sua realizzazione.

ALLEGATO 10

5-00926 Pastorella: Sistemi semaforici differenziati a tutela della mobilità leggera.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il miglioramento della sicurezza stradale è un obiettivo primario della politica dei trasporti del Governo nazionale nella consapevolezza che una mobilità sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale passa anche attraverso la riduzione degli incidenti stradali.

Il MIT ha avviato da tempo un confronto interistituzionale con i ministri dell'interno e dell'istruzione ed un tavolo tecnico che ha coinvolto oltre 90 tra esperti di sicurezza stradale e le principali associazioni di categoria.

D'intesa con gli altri Ministeri interessati, stiamo lavorando ad un pacchetto organico di misure normative e amministrative finalizzate a migliorare la sicurezza stradale con regole più efficaci negli ambiti in cui si registrano le criticità maggiori e i più alti tassi di incidentalità. Tra queste, prevediamo misure di potenziamento dell'azione di controllo e repressione, interventi di miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e campagne di comunicazione e sensibilizzazione mirate.

Particolare attenzione sarà rivolta alla mobilità dolce, considerato che il maggior

uso di biciclette e veicoli di micromobilità genera effetti positivi in termini di riduzione dell'inquinamento e del traffico ma richiede apposite strategie per il contenimento del rischio stradale.

Pertanto, stiamo prevedendo interventi sul Codice della strada, nel senso auspicato dall'onorevole interrogante, volti ad incentivare l'introduzione delle cosiddette « Zone 30 » e isole ambientali, nonché disposizioni finalizzate a meglio definire lo spazio stradale dedicato ai velocipedi e regolare la loro circolazione. Altri interventi riguardano norme comportamentali, quali, ad esempio, l'obbligo per i veicoli a motore di mantenersi ad una adeguata distanza laterale dai velocipedi nelle manovre di sorpasso.

Inoltre, all'interno di una revisione organica del Codice, volto alla razionalizzazione, al riordino e al coordinamento delle disposizioni vigenti, rientra anche la regolazione delle intersezioni semaforiche per le quali sono al vaglio soluzioni tecnologiche innovative volte a introdurre maggiori garanzie per tutti gli utenti della strada.