

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 155/2024: Misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali. C. 2150 Governo, approvato dal Senato (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e conclusione</i> – <i>Parere favorevole</i>)	146
---	-----

<i>ALLEGATO 1 (Parere approvato)</i>	153
--	-----

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a Il Cairo il 22 gennaio 2024. C. 2101 Governo, approvato dal Senato (<i>Esame e conclusione</i> – <i>Parere favorevole</i>)	149
--	-----

<i>ALLEGATO 2 (Parere approvato)</i>	154
--	-----

INTERROGAZIONI:

5-01469 Fabrizio Rossi: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario di Trenitalia nella tratta Roma-Genova.	
---	--

5-02001 Fabrizio Rossi: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario di Trenitalia nella tratta Roma-Genova.	
---	--

5-03189 Fabrizio Rossi: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario di Trenitalia nella tratta Roma-Genova	150
--	-----

<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	155
--	-----

5-02958 Amendola: Interventi per la sicurezza stradale della SS 658 Potenza-Melfi	151
---	-----

<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	156
--	-----

5-02885 Barbagallo: Riconoscimento delle patenti di guida brasiliane nelle more della ratifica del relativo Accordo Italia-Brasile	151
--	-----

<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	157
--	-----

5-03046 Barbagallo: Cause dell'allagamento dell'aeroporto Falcone-Borsellino di Palermo ...	151
---	-----

<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	158
--	-----

5-03139 Caramiello: Eliminazione dell'obbligo di presentazione degli attestati di addestramento da parte degli operatori marittimi	152
--	-----

<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i>	159
--	-----

5-03192 Caramiello: Rilascio e rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento per i lavoratori del settore marittimo	152
--	-----

<i>ALLEGATO 8 (Testo della risposta)</i>	160
--	-----

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione informale di rappresentanti dell'Associazione italiana armatori trasporto passeggeri (AIATP), di Assarmatori, di Assiterminal e di Confitarma, nell'ambito dell'esame congiunto, in sede di atti dell'Unione europea, della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali (COM(2023)752 final) e della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione (COM(2023)753 final)	152
--	-----

SEDE CONSULTIVA

Martedì 3 dicembre 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 12.30.

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.

DL 155/2024: Misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali.

C. 2150 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Maria Grazia FRIJIA (FDI), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, per i profili di competenza, alla Commissione Bilancio sul disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 19 ottobre 2024, n. 155, recante misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali (C. 2150 Governo, approvato dal Senato).

Segnala che i profili di competenza della Commissione concernono, nello specifico, l'articolo 1, limitatamente ai commi 1, 2, 4, 5 e 6, nonché ai commi 5-*ter*, 6-*bis*, 6-*ter*, 6-*quater*, 6-*quinquies*, 6-*sexies*, 6-*septies* introdotti nel corso dell'esame in sede referente.

In via generale, i commi 1, 2, 4 e 5, prevedono, per l'anno 2024, diversi rifinanziamenti, che rivestono carattere di urgenza, ad alcune autorizzazioni di spesa vigenti, relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, al contratto di programma RFI S.p.A. e al rifinanziamento del Fondo unico per gli investimenti ANAS S.p.A., mentre il comma 6 reca delle disposizioni finanziarie.

I commi 5-*ter*, 6-*bis*, 6-*ter*, 6-*quater*, 6-*quinquies*, 6-*sexies* e 6-*septies* prevedono,

rispettivamente, un incremento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (TPL), del Fondo relativo al Programma patenti giovani autisti per l'autotrasporto, delle risorse volte a finanziare il cosiddetto buono veicoli sicuri, del Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni e della dotazione patrimoniale della società *in house* cui sono state trasferite alcune funzioni e attività di competenza di ANAS S.p.A.

Nello specifico, il comma 1, a seguito delle modifiche apportate in sede referente presso il Senato, incrementa di 300 milioni di euro, per l'anno 2024, il finanziamento destinato a RFI S.p.A. per la manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma parte servizi.

Il comma 2 integra di 750 milioni di euro, per l'anno 2024, l'autorizzazione di spesa relativa al finanziamento del contratto di programma, parte servizi 2022-2027, tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., mentre il comma 4 prevede che le risorse destinate a ANAS S.p.A. per il rifinanziamento del contratto di programma 2021-2025 siano incrementate di 183 milioni di euro per l'anno 2024.

Il comma 5 incrementa il Fondo unico per gli investimenti dell'ANAS S.p.A. di 117 milioni di euro per il 2024, da destinare agli interventi di manutenzione straordinaria di messa in sicurezza per la somma di 30 milioni di euro, al programma « ponti, viadotti e gallerie » per la somma di 74 milioni di euro ed agli interventi di ripristino della viabilità delle strade danneggiate da eventi sismici per 13 milioni di euro.

Il comma 5-*ter*, introdotto nel corso dell'esame in sede referente presso il Senato, prevede un incremento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (TPL) pari a 50 milioni di euro per l'anno 2024. Stabilisce, inoltre, che l'assegnazione delle risorse stesse alle Regioni a statuto ordinario avvenga sulla base delle percentuali già utilizzate per l'anno 2020, così come previsto dal decreto di riparto (articolo 27, comma 2, decreto-legge n. 50 del 2017).

Il comma 6, così come modificato durante l'esame in sede referente presso il Se-

nato, individua la copertura finanziaria degli oneri derivanti dalle disposizioni di cui ai commi da 1 a 5-ter.

Il comma 6-bis dispone un incremento, per il 2024, del Fondo denominato « Programma patenti giovani autisti per l'autotrasporto » pari a 2,5 milioni di euro, finalizzato alla concessione, per il periodo dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2026, di un contributo, denominato « buono patente autotrasporto », pari all'80 per cento della spesa sostenuta, e comunque di importo non superiore a 2.500 euro, in favore dei cittadini di età compresa fra diciotto e trentacinque anni per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone e di merci.

Il comma 6-ter interviene sulla misura compensativa, denominata « buono veicoli sicuri », introdotta a seguito dell'aumento della tariffa relativa alla revisione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di un importo pari a 9,95 euro, a favore dei proprietari di veicoli a motore che, nei tre anni successivi all'adeguamento della suddetta tariffa, sottopongono il proprio veicolo o l'eventuale rimorchio alle operazioni di revisione. Il comma in questione aumenta la durata del buono, di importo anch'esso pari a 9,95 euro, a quattro anni ed incrementa il fondo che era stato appositamente istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un importo pari a 1,5 milioni di euro per l'anno 2024. Il comma 6-quater reca, invece, la copertura finanziaria del relativo onere, pari a 1,5 milioni di euro per il 2024.

Il comma 6-quinquies dispone un incremento del Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni per un importo pari a 1,5 milioni di euro per il 2024. Ricorda, in particolare, che le risorse di tale fondo sono destinate ai comuni per il finanziamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione di strade comunali.

Il comma 6-sexies reca alcune modifiche alla normativa riguardante la nuova società per la gestione *in house* di autostrade statali a pedaggio, Autostrade dello Stato S.p.A., la cui istituzione, prevista dal decreto-legge n. 121 del 2021, è avvenuta con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 9

aprile 2024. A tale società, controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono state trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS S.p.A. Il comma assegna alla medesima società la somma pari a 343 milioni di euro, al fine di rafforzarne la dotazione patrimoniale e realizzare le acquisizioni di tutti i diritti e gli obblighi da ANAS S.p.A. Il rafforzamento patrimoniale è realizzato mediante versamento in conto capitale, per l'acquisizione, anche in deroga a clausole di prelazione o di non trasferibilità previste negli statuti, nelle convenzioni o nelle norme istitutive, da parte della suddetta società di tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla titolarità delle partecipazioni azionarie detenute da ANAS S.p.A. nelle società Concessioni Autostradali Venete – CAV S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. – SITAF. Il medesimo comma stabilisce, inoltre, le modalità di liquidazione del corrispettivo che Autostrade dello Stato S.p.A. dovrà corrispondere ad ANAS S.p.A. per le partecipazioni azionarie, nonché la deroga ad alcune norme vigenti e l'esenzione da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse. Il comma 6-septies reca, invece, la copertura finanziaria del relativo onere, pari a 343 milioni di euro per l'anno 2024.

Formula quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) preannuncia il voto contrario della propria forza politica.

Si rammarica, in particolare, dell'insufficienza delle misure finanziarie predisposte dal Governo rispetto alle esigenze del Paese. Critica, pertanto, il provvedimento in esame sotto molteplici punti di vista.

In primo luogo, ritiene assolutamente non sufficiente l'incremento di 50 milioni di euro, per l'anno 2024, del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (TPL), facendo presente che il settore ne-

cessiterebbe di un finanziamento almeno dieci volte maggiore rispetto a quello stabilito. Ricorda, al riguardo, che molte città italiane, soprattutto ma non soltanto nel Mezzogiorno, si trovano ben lontane dagli *standard* medi europei, presentando gravi e persistenti carenze infrastrutturali.

In secondo luogo, non condivide la decisione di limitarsi a disporre un finanziamento di 750 milioni di euro, per l'anno 2024, del contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., anziché svolgere un'analisi approfondita delle specifiche esigenze di ammodernamento del sistema infrastrutturale, soprattutto alla luce delle carenze evidenziate dal proprio Gruppo nel corso dei lavori della Commissione. A tal riguardo, si rammarica della circostanza che il Governo non abbia manifestato alcuna disponibilità nel senso di attuare un confronto collaborativo con le altre forze politiche al fine di individuare tali esigenze specifiche, nonché i finanziamenti adeguati.

Infine, giudica limitate e insufficienti le risorse destinate al rifinanziamento del Fondo unico per gli investimenti di ANAS S.p.A.

Conclude ribadendo la necessità di destinare maggiori finanziamenti al settore dei trasporti, in quanto le gravi carenze infrastrutturali del Paese non saranno risolte soltanto con l'adozione di un Codice degli appalti che renda più veloce lo svolgimento dei lavori grazie agli affidamenti diretti, ma al contrario richiede una programmazione adeguata che, anche in questo caso, non è stata predisposta.

Antonino IARIA (M5S) preannuncia il voto contrario del gruppo del MoVimento 5 Stelle.

Esprime riprovazione per la scarsità delle risorse che il Governo sta destinando al settore dei trasporti, accusandolo di adottare provvedimenti come quello in esame al solo fine di porre rimedio all'inadeguatezza della propria programmazione generale e alle problematiche causate nel settore ferroviario e del trasporto pubblico locale, nonché sulla rete stradale.

Giudica, nello specifico, insufficiente il finanziamento di 50 milioni di euro del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (TPL), facendo presente che il settore richiede risorse molto più ingenti per porre rimedio alle gravi carenze esistenti. Ritiene, inoltre, sostanzialmente inutile l'incremento di 2,5 milioni di euro del Programma patenti giovani autisti per il settore del trasporto pubblico locale, rilevando come le problematiche all'interno di questo settore siano determinate per lo più dalla scarsa appetibilità dei relativi posti di lavoro. Ritiene, pertanto, che per risolvere il problema della carenza di personale nel settore del trasporto pubblico locale sarebbe opportuno piuttosto intervenire rafforzando il rispetto del contratto collettivo di lavoro, nonché attraverso l'incremento di un fondo destinato all'aumento degli stipendi, come proposto dalla propria forza politica mediante la presentazione di un apposito emendamento alla legge di bilancio per il 2025.

Esprime, poi, apprezzamento in ordine alla scelta di costituire e finanziare una società *in house* per la gestione delle autostrade statali a pedaggio, ricordando come la medesima opzione sia stata valutata anche dalla Città metropolitana di Torino. Manifesta, tuttavia, la propria preoccupazione in ordine alle modalità con cui verrà data attuazione alla relativa operazione.

Conclude stigmatizzando il Governo per la mancanza di una visione d'insieme che tenga adeguatamente conto delle effettive esigenze del settore dei trasporti, ricollegando tale carenza all'Accordo che il Presidente del Consiglio dei ministri ha concluso a livello europeo, giudicato fallimentare per la scarsità delle risorse che ne sono conseguite.

Elena MACCANTI (LEGA) preannuncia il voto favorevole del gruppo della Lega.

Esprime particolare apprezzamento soprattutto per tre rifinanziamenti contemplati all'interno del provvedimento in esame.

In primo luogo, giudica positivamente l'incremento del Fondo relativo al Programma patenti giovani autisti, ritenendo che ciò consentirà di intervenire efficace-

mente sul problema della carenza di personale, emerso anche nel corso dell'esame della riforma del Codice della strada, sottolineando in proposito come la misura non riguardi specificamente il settore del trasporto pubblico locale ma più in generale tutto il comparto dell'autotrasporto.

In secondo luogo, condivide la scelta di rifinanziare il buono veicoli sicuri, finalizzato a sostenere i cittadini a fronte dell'adeguamento della tariffa relativa alla revisione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

Accoglie, infine, con favore l'incremento di 1,5 milioni di euro disposto a favore del Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni.

Conclude ricordando ai colleghi che la legge di bilancio per il 2025 contempla già un finanziamento, di importo pari a 120 milioni di euro, del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (TPL), a cui si va ad aggiungere l'incremento contemplato all'interno del provvedimento in esame.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole della relatrice (*vedi allegato 1*).

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a Il Cairo il 22 gennaio 2024.

C. 2101 Governo, approvato dal Senato.

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Antonio BALDELLI (FDI), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, per i profili di competenza, alla Commissione Affari esteri sul disegno di legge, di iniziativa governativa, recante la ratifica dell'«Accordo con la Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con

l'uso di servizi di traghettamento marittimo, sottoscritto a Il Cairo il 22 gennaio 2024» (C. 2101 Governo, approvato dal Senato).

Premette che l'Accordo mira a regolare i trasporti su strada dei soli veicoli trainati per il trasporto di merci, ovvero rimorchi e semirimorchi, da parte di operatori del settore dei due Paesi, tenendo conto dell'attivazione di servizi di traghetto (*roll-on e roll-off*) tra i porti italiani ed egiziani, nel rispetto del principio della reciprocità di trattamento nonché dei principi di sostenibilità ambientale. L'Accordo consentirà, in particolare, ai rimorchi e semirimorchi, una volta trasportati via mare, di circolare nei viaggi di destinazione trainati da motrici di targa italiana sul territorio italiano e da operatori egiziani con motrici aventi targa egiziana nel Paese africano.

Tale testo, come precisato dal Governo nella relazione illustrativa allegata al provvedimento, costituirà, una volta entrato in vigore, la normativa fondamentale per la disciplina del trasporto su strada delle merci fra i due Paesi, contribuendo in modo sostanziale a rafforzare l'interscambio commerciale.

In merito al contenuto specifico dell'Accordo, fa presente che esso si compone di un preambolo e di 12 articoli.

L'articolo 1 chiarisce le definizioni utilizzate ed identifica le autorità competenti per la sua applicazione. Per l'Italia tale autorità è individuata nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 2 individua lo scopo dell'Accordo, consistente nella facilitazione dei trasporti e del transito di beni sui territori sovrani di entrambe le Parti.

L'articolo 3 descrive le modalità di concessione delle varie tipologie di permesso per il trasporto di merci, in linea con la legislazione della Parte nella quale i rimorchi e semirimorchi circolano.

L'articolo 4 fissa i requisiti assicurativi, mentre l'articolo 5 definisce lo scambio dei dati statistici tra le autorità competenti.

Ai sensi dell'articolo 6, l'Accordo sarà attuato nel rispetto della legislazione delle due Parti, nonché del diritto internazionale applicabile e, per quanto riguarda l'Italia,

degli obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione europea. Prevede, inoltre, che i trasportatori dei veicoli saranno soggetti alla normativa in materia di circolazione stradale e di trasporto in vigore nel territorio di ciascuna Parte ed impone obblighi di assistenza e collaborazione reciproca in caso di violazione delle suddette norme.

L'articolo 7 stabilisce le condizioni per l'entrata nel territorio di ciascuna delle Parti dei veicoli trainati, senza restrizioni o diritti doganali per i veicoli e i pezzi di ricambio, quali in particolare l'efficacia fino alla riesportazione delle garanzie doganali accettate e l'applicazione di una targa temporanea, previo pagamento di una somma concordata tra le Parti.

L'articolo 8 sancisce l'applicazione della legislazione fiscale, doganale e valutaria dello Stato di circolazione dei veicoli, anche in relazione agli eventuali pedaggi e altri costi imposti nei territori di ciascuna Parte. Prevede, inoltre, l'applicazione di una tassa di circolazione ridotta per i veicoli circolanti nel territorio dell'altro Stato.

L'articolo 9 contempla l'istituzione di una Commissione mista, composta da rappresentanti nominati dalle competenti autorità, incaricata dell'attuazione e dell'implementazione dell'Accordo, nonché della decisione in merito al numero e alla tipologia dei permessi da rilasciare.

L'articolo 10 definisce infine le modalità di risoluzione delle eventuali controversie interpretative o applicative tra le Parti, l'articolo 11 consente la sospensione temporanea dell'intesa esclusivamente per motivi di ordine e sicurezza pubblica, l'articolo 12 definisce i termini per l'entrata in vigore, la durata e l'emendabilità dell'Accordo.

Passando all'esame del disegno di legge di ratifica, rileva che esso si compone di 4 articoli.

Gli articoli 1 e 2 contengono le consuete clausole di autorizzazione alla ratifica e di ordine di esecuzione.

L'articolo 3 reca la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 4 fissa al giorno successivo a quello della pubblicazione in *Gazzetta Uf-*

ficiale l'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica.

Formula quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 2*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 12.50.

INTERROGAZIONI

Martedì 3 dicembre 2024. — Presidenza del vicepresidente Andrea CAROPPO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.15.

Andrea CAROPPO, *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.

5-01469 Fabrizio Rossi: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario di Trenitalia nella tratta Roma-Genova.

5-02001 Fabrizio Rossi: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario di Trenitalia nella tratta Roma-Genova.

5-03189 Fabrizio Rossi: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario di Trenitalia nella tratta Roma-Genova.

Andrea CAROPPO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Fabrizio ROSSI (FDI), replicando, si dichiara soddisfatto dell'attenzione che il Governo sta finalmente riservando al corridoio tirrenico, alla luce del fatto che per

molti anni tale direttrice non è stata presa adeguatamente in considerazione dell'Esecutivo.

Ribadisce, poi, le carenze infrastrutturali della costa tirrenica, ricordando quanto le medesime penalizzino sia il trasporto su gomma sia il trasporto ferroviario.

Accoglie, infine, con favore la disponibilità del Governo di prendere in considerazione l'opportunità di sviluppare un itinerario alternativo nell'ambito del Documento di fattibilità delle alternative progettuali « Tirrenica Nord: Roma-Genova », incluso nel contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., rilevando come ciò consenta di dare seguito alle richieste formulate da Unioncamere e dalle singole Camere di commercio.

5-02958 Amendola: Interventi per la sicurezza stradale della SS 658 Potenza-Melfi.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Vincenzo AMENDOLA (PD-IDP), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per aver fornito i dati richiesti, che ritiene opportuno portare alla conoscenza dell'opinione pubblica, soprattutto perché i drammatici episodi che continuamente si verificano sulla S.S. 658 Potenza-Melfi, come quello che il 13 ottobre ha provocato la morte di quattro persone, hanno generato una particolare preoccupazione in seno alla popolazione, trattandosi di un tratto stradale altamente frequentato.

Esprime, tuttavia, perplessità in ordine allo stato di avanzamento dei relativi progetti di fattibilità, facendo presente che le dichiarazioni rese dal Ministro Salvini, in occasione della visita avvenuta nell'anno in corso, lasciavano intendere che la fase di progettazione si fosse già conclusa e che fosse vicino, invece, il passaggio alla fase attuativa. Sollecita, pertanto, il Governo alla rapida conclusione dei progetti già avviati e di quelli in corso di trattazione con ANAS S.p.A., al fine di porre al più

presto rimedio alle carenze in termini di sicurezza del tratto stradale in esame.

Si dichiara, in conclusione, non soddisfatto per il fatto che il Governo non abbia provveduto a normalizzare i rapporti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione, ANAS S.p.A. e comuni, mostrandosi più attento alle esigenze della propaganda elettorale che alla necessità di trovare una soluzione concreta ai problemi.

Andrea CAROPPO, *presidente*, esprime il proprio cordoglio per le quattro giovani vittime dell'incidente verificatosi lo scorso 13 ottobre sulla S.S. 658 Potenza-Melfi.

5-02885 Barbagallo: Riconoscimento delle patenti di guida brasiliane nelle more della ratifica del relativo Accordo Italia-Brasile.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), replicando, si dichiara soddisfatto per la risposta fornita dal rappresentante del Governo, invitando il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a fornire tale notizia anche all'opinione pubblica, data l'importanza che la medesima riveste per gli operatori del settore.

Auspica, comunque, la rapida conclusione del processo di ratifica dell'Accordo Italia-Brasile.

5-03046 Barbagallo: Cause dell'allagamento dell'aeroporto Falcone-Borsellino di Palermo.

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

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), ringrazia il sottosegretario Ferrante per la risposta, di cui prende atto conservando, comunque, le proprie preoccupazioni in ordine allo stato in cui versano gli aeroporti siciliani.

Ribadisce, in particolare, che il sistema aeroportuale siciliano non risulta essere adeguatamente attrezzato, sotto il profilo infrastrutturale e dei servizi offerti, a far fronte agli eventi calamitosi che, con sempre maggiore frequenza e a testimonianza del cambiamento climatico in atto, interessano il territorio del Paese. Ritiene, peraltro, che la decisione di escludere il sistema aeroportuale dal programma di finanziamenti contemplato dal PNRR mostri, oggi, tutta la sua debolezza.

Dichiara, infine, che la propria forza politica continuerà ad incalzare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ENAC affinché pongano in essere un maggiore controllo sull'attività delle società incaricate di gestire gli aeroporti siciliani.

5-03139 Caramiello: Eliminazione dell'obbligo di presentazione degli attestati di addestramento da parte degli operatori marittimi.

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

Alessandro CARAMIELLO (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per la sua risposta e ribadisce la necessità di una semplificazione burocratica nell'ambito della documentazione richiesta agli operatori del settore marittimo.

Fa presente, infatti, che la duplicazione della documentazione richiesta a tali operatori non soltanto costituisce un inutile aggravio per i medesimi, ma rischia anche di generare errori materiali in sede di riscrittura.

Auspica, pertanto, che la modifica normativa prospettata dal Governo venga rapidamente attuata, al fine di agevolare l'intero comparto marittimo.

5-03192 Caramiello: Rilascio e rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento per i lavoratori del settore marittimo.

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

Alessandro CARAMIELLO (M5S), replicando, ribadisce che la problematica concernente il rinnovo della certificazione di competenza attiene principalmente al suo profilo burocratico.

Ricorda, nello specifico, che mentre fino alla circolare emanata il 29 gennaio 2024 e alla sentenza del Consiglio di Stato del 2023, un istruttore marittimo era obbligato, ai fini del rinnovo del certificato di competenza, ad imbarcarsi per un certo periodo di tempo, con i suddetti atti tale necessità è, invece, venuta meno.

Fa presente, tuttavia, che nella pratica gli istruttori marittimi che richiedono il rinnovo del certificato di competenza riscontrano ancora notevoli difficoltà, dovendo far fronte a prolungati ritardi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Evidenzia in conclusione la necessità di conoscere le circostanze che determinano tali ritardi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Andrea CAROPPO, *presidente*, nel ringraziare il sottosegretario Ferrante per la sua disponibilità, precisione e celerità, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.50.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 3 dicembre 2024.

Audizione informale di rappresentanti dell'Associazione italiana armatori trasporto passeggeri (AIATP), di Assarmatori, di Assiterminal e di Confitarma, nell'ambito dell'esame congiunto, in sede di atti dell'Unione europea, della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali (COM(2023)752 final) e della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione (COM(2023)753 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 16 alle 17.

ALLEGATO 1

DL 155/2024: Misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali. C. 2150 Governo, approvato dal Senato.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 19 ottobre 2024, n. 155, recante « Misure urgenti in materia econo-

mica e fiscale e in favore degli enti territoriali » (C. 2150 Governo, approvato dal Senato),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a Il Cairo il 22 gennaio 2024. C. 2101 Governo, approvato dal Senato.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica Araba d'Egitto sul trasporto internazionale di merci per mezzo di vei-

coli trainati (rimorchi e semirimorchi) con l'uso di servizi di traghettamento marittimo, fatto a Il Cairo il 22 gennaio 2024 » (C. 2101 Governo, approvato dal Senato),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 3

5-01469 Fabrizio Rossi: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario di Trenitalia nella tratta Roma-Genova.

5-02001 Fabrizio Rossi: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario di Trenitalia nella tratta Roma-Genova.

5-03189 Fabrizio Rossi: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario di Trenitalia nella tratta Roma-Genova.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo in modo congiunto alle interrogazioni n. 5-01469, 5-02001 e 5-03189 dell'Onorevole Rossi poiché vertono su analogo argomento.

La linea Genova-Roma, nella sua interezza, presenta una velocità massima pari a 180/200 km/h, raggiungibili dai servizi della lunga percorrenza che, ad oggi, sono pari a 42 treni al giorno: 10 Freccia Bianca sulla tratta Genova-Pisa-Grosseto-Roma, 4 Freccia Argento e 2 Freccia Rossa sulla tratta Genova-Firenze-Roma, 26 *Intercity* sulla tratta Roma-Grosseto-Livorno-Genova, di cui 16 con prosecuzione per Milano.

In premessa, rappresento che i servizi di lunga percorrenza sono effettuati in regime di mercato e la definizione degli istradamenti, delle fermate e delle relazioni da servire sono esclusivamente orientate da valutazioni di carattere commerciale delle imprese ferroviarie.

Per quanto attiene alla tratta in oggetto, la possibilità di istituire nuovi eventuali collegamenti veloci è soggetta a valutazioni che tengono conto della presenza dei numerosi servizi che percorrono l'intera direttrice, nonché dell'elevato traffico regionale a servizio del territorio, in particolare nelle Cinque Terre.

Con riferimento agli sviluppi futuri, rappresento che attualmente sono in corso

investimenti per l'adeguamento prestazionale e l'*upgrading* della Direttrice Tirrenica nell'ambito del corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo.

Inoltre, a seguito dell'attivazione del Terzo Valico dei Giovi e del Sottotraversamento di Firenze, i collegamenti veloci tra Roma e Genova potranno realizzarsi anche via Piacenza-Bologna-Firenze, lasciando la linea Tirrenica al potenziamento dei servizi di lunga percorrenza e regionali, che consentirà uno sviluppo del trasporto passeggeri più capillare e funzionale alle esigenze di mobilità dei territori.

Contestualmente, sarà potenziato il sistema di trasporto intermodale, in particolare quello connesso al settore del trasporto ferroviario delle merci e della logistica, a servizio delle infrastrutture portuali e aeroportuali che insistono sulla suddetta direttrice.

In merito alle valutazioni sullo sviluppo di un itinerario alternativo, rappresento che queste potranno essere condotte nell'ambito del Documento di fattibilità delle alternative progettuali « Tirrenica Nord: Roma-Genova », che è stato incluso nell'Appendice 10 al Contratto di programma – Parte Investimenti MIT-RFI, il cui avvio è pianificato nei prossimi anni.

ALLEGATO 4

**5-02958 Amendola: Interventi per la sicurezza stradale della SS 658
Potenza-Melfi.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue sulla base degli elementi forniti dalla società ANAS.

In premessa ricordo che la strada statale 658 Potenza-Melfi, attraversando i comuni del Nord Potentino e del Vulture-Melfese, collega le province di Potenza e Foggia e l'autostrada A16 Napoli-Bari, sviluppandosi prevalentemente ad una quota collinare tra i 200 ed i 1.000 metri d'altitudine.

Per quanto riguarda la manutenzione programmata sull'arteria, negli ultimi 5 anni, sono stati eseguiti 19 interventi di manutenzione su opere d'arte e sul piano viabile per un investimento di 35,6 milioni di euro e sono attualmente in corso di esecuzione ulteriori 12 interventi per un investimento di circa 32,7 milioni.

Sono di prossimo avvio 4 interventi su opere d'arte, piano viabile e segnaletica per un investimento di circa 12 milioni ed è in corso la progettazione di altrettanti interventi per un valore di circa 15 milioni.

Per quanto concerne le nuove opere, l'arteria è stata oggetto negli ultimi anni di specifici interventi per la messa in sicurezza e il miglioramento funzionale della stessa, con l'apertura al traffico di tre tratti ampliati con la corsia aggiuntiva di arrampicamento, che hanno portato la larghezza della carreggiata da 9 a 14 metri in tratti saltuari nei comuni di Atella, Rionero e Avigliano.

Con le medesime finalità, sono in corso i lavori per la realizzazione della corsia aggiuntiva in altri due tratti della strada statale 658, tra il chilometro 17 ed il chilometro 19 e al chilometro 27 nonché il prolungamento della corsia esistente al chilometro 16. Tali interventi, già finanziati, saranno completati entro la fine del 2025.

Inoltre, nell'ambito del vigente Contratto di Programma MIT-ANAS sono previsti ulteriori interventi, attualmente in corso di progettazione, riguardanti la realizzazione di ulteriori tre tratti con corsia di arrampicamento per i veicoli lenti tra il chilometro 8+300 ed il chilometro 9+600, tra i chilometri 24 e 26 e tra i chilometri 41 e 42, caratterizzati da elevate pendenze della strada che inducono rallentamenti nella circolazione. La convocazione della conferenza dei servizi per l'acquisizione dei pareri da parte degli enti territoriali relativamente a tali lavori, è prevista entro il primo trimestre del prossimo anno.

Sempre allo scopo di migliorare il livello di sicurezza e facilitare le manovre di sorpasso, è in corso di redazione il progetto di fattibilità tecnico-economica per l'inserimento di una corsia aggiuntiva in tratti saltuari lungo i primi sette chilometri dell'arteria e per il miglioramento funzionale dello svincolo tra la strada statale 658 e la strada statale 407 Basentana, con il conseguente allargamento della sede stradale.

Infine, è previsto a breve l'avvio del progetto di fattibilità tecnico-economica di un intervento per il collegamento tra la strada statale 658 e l'area interna del Vulture, la cui competenza sarà trasferita al comune di Rionero in Vulture al termine del suo completamento.

Nel confronto con i territori interessati dall'infrastruttura e i soggetti istituzionali coinvolti, confermo l'impegno del MIT a monitorare la realizzazione degli interventi previsti per un'arteria di particolare rilevanza quale la strada statale 658 Potenza-Melfi, necessari per garantire la mobilità dei cittadini lucani nel rispetto dei più alti *standard* di sicurezza e favorire la vocazione turistica e imprenditoriale dei territori.

ALLEGATO 5

5-02885 Barbagallo: Riconoscimento delle patenti di guida brasiliane nelle more della ratifica del relativo Accordo Italia-Brasile.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il quesito posto mi consente di fornire un aggiornamento rispetto all'interrogazione discussa in questa Commissione il 28 settembre 2023, presentata dai medesimi onorevoli interroganti.

Il negoziato sul rinnovo dell'Accordo di conversione delle patenti di guida tra Italia e Brasile ha costituito un tema rilevante nel quadro delle relazioni bilaterali, in quanto considerato di primaria importanza per le collettività presenti nei due Paesi.

A seguito del negoziato avviato già dal 2021, lo scorso 15 luglio è stato finalmente firmato a Brasilia il nuovo accordo, in sostituzione di quello scaduto il 13 gennaio del 2023, in occasione della storica visita in Brasile del Presidente della Repubblica Mattarella.

Il negoziato tecnico si è svolto tra la Senatran, l'Autorità competente brasiliana in tema di patenti di guida, e la Direzione Generale per la Motorizzazione del MIT.

Come riportato anche dagli onorevoli interroganti, l'Accordo necessita di ratifica parlamentare da parte brasiliana in quanto la firma è avvenuta dopo la scadenza del precedente e viene pertanto considerato come uno strumento nuovo.

Le autorità brasiliane hanno comunicato che il testo sarà sottoposto a breve dall'Esecutivo all'esame del Congresso Nazionale del Brasile, per l'approvazione e la successiva ratifica. Rappresento che il tema viene costantemente seguito con le controparti brasiliane al più alto livello.

Nelle more del completamento del suddetto *iter* istituzionale, preciso che i cittadini che in passato hanno già beneficiato dell'Accordo in materia di conversione di patenti di guida precedentemente in vigore, possono continuare ad esercitare il diritto di condurre autoveicoli nel nostro territorio nazionale poiché sono titolari di regolare patente di guida italiana. Le licenze italiane rilasciate per conversione di patente di guida brasiliana, in applicazione dell'Accordo precedentemente in vigore, seguono a tutti gli effetti la normativa di settore vigente in Italia che i titolari delle stesse sono tenuti a rispettare.

Conseguentemente, coloro che hanno ottenuto una patente di guida italiana beneficiando del precedente Accordo non hanno limitazione alcuna dovuta al ritardo dell'entrata in vigore del nuovo.

ALLEGATO 6

5-03046 Barbagallo: Cause dell'allagamento dell'aeroporto Falcone-Borsellino di Palermo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rispondo sulla base degli elementi forniti dalla Società ENAC.

L'aeroporto di Palermo è stato interessato lo scorso 19 ottobre da un fenomeno piovoso di straordinaria intensità che ha comportato, in meno di mezz'ora, il riversamento di circa 100 mm/orari medi di acqua. Lo scalo ha subito l'allagamento di alcuni locali sotterranei e l'interruzione dell'erogazione dell'energia elettrica con inevitabili ripercussioni sull'operatività dello scalo.

Le precipitazioni straordinarie come quelle registrate recentemente, hanno comportato il superamento delle capacità di smaltimento progettate per i sistemi di drenaggio esistenti, realizzati secondo le normative vigenti e dimensionati per gestire le precipitazioni medie storiche.

In ogni caso, come rappresentato anche dall'onorevole interrogante, la risposta della struttura aeroportuale è stata efficace, con la pronta attivazione del piano di emergenza *terminal* che ha mitigato i disagi per l'utenza.

Per prevenire il ripetersi dei fenomeni verificatisi, Gesap sta attuando alcuni mirati interventi tecnici di adeguamento nelle aree interessate di recente da interventi di ampliamento, quali quelle del sistema di

smistamento bagagli (BHS) alle partenze e della nuova cabina elettrica interna al *terminal* passeggeri (Cabina C2).

Attualmente la società è impegnata nella elaborazione del Piano delle manutenzioni straordinarie che sarà sottoposto a breve all'ENAC per la sua approvazione.

Tali azioni vanno ad aggiungersi a quelle già in corso.

Ricordo, infatti, che Gesap, nell'ambito del piano di sviluppo 2023-2033 approvato da ENAC per l'aeroporto Falcone-Borsellino di Palermo, ha avviato un piano di interventi strutturali per il prossimo quadriennio, con significativi investimenti previsti per la realizzazione di nuove opere e l'adeguamento delle strutture esistenti.

Tra i progetti in corso di realizzazione segnalo quelli per il recupero e il riutilizzo delle acque piovane per le utenze aeroportuali e per il potenziamento degli impianti per la fornitura della rete elettrica, nonché quelli per l'adeguamento sismico, il miglioramento degli *standard* di sicurezza e lo sviluppo dell'area *extra* Schengen.

Si tratta di investimenti volti a garantire la sicurezza dei viaggiatori e la piena efficienza dei servizi di uno scalo aeroportuale in forte crescita infrastrutturale nonché di traffico dei passeggeri.

ALLEGATO 7

5-03139 Caramiello: Eliminazione dell'obbligo di presentazione degli attestati di addestramento da parte degli operatori marittimi.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

Il tema delle difficoltà affrontate dal personale di bordo in merito all'obbligo di presentazione dei cosiddetti attestati di addestramento, composti dall'allegato I e dall'allegato II come disciplinato dall'articolo 9 del decreto ministeriale n. 51 del 2016 è all'attenzione del MIT.

In seguito alla fase applicativa del suddetto decreto, sono pervenute diverse richieste da parte del personale marittimo per una sua modifica, con riferimento a situazioni concrete, tra cui, a titolo esemplificativo, quelle legate ai meri errori ma-

teriali riscontrati nella compilazione di tali allegati.

A tal proposito, il MIT sta valutando l'opportunità di giungere ad una complessiva semplificazione delle procedure, che includa anche l'abrogazione dei suddetti allegati, attraverso apposite modifiche al decreto legislativo n. 194 del 2021, come auspicato dall'onorevole interrogante.

Tale intervento, da veicolare con i prossimi provvedimenti normativi utili in materia, sarà volto a una sburocratizzazione della disciplina per la procedura di presentazione dei certificati.

ALLEGATO 8

5-03192 Caramiello: Rilascio e rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento per i lavoratori del settore marittimo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento ai quesiti posti, rappresento in premessa che i decreti relativi ai corsi di addestramento emessi dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto prevedono la validità quinquennale della certificazione, con l'obbligo di dimostrare, in sede di rinnovo, di aver mantenuto il livello di addestramento richiesto mediante la frequenza di un corso di aggiornamento. Tali disposizioni sono in linea con la Direttiva europea n. 993 del 2022 e con le previsioni della Convenzione STCW.

A titolo esemplificativo, segnalo che il decreto nazionale « Istruzione e addestramento per il personale in servizio su navi passeggeri », prevede nello specifico che l'attestato abbia « validità quinquennale e si rinnova per ulteriori cinque anni ai marittimi che abbiano effettuato almeno un anno di navigazione su navi passeggeri ed abbiano frequentato il corso di aggiornamento ».

La Convenzione STCW alla Regola V/2 paragrafo 3 stabilisce, infatti, che il personale in servizio a bordo delle navi da passeggeri deve completare i *refresher training* in linea con i propri compiti e le proprie responsabilità. In connessione a tale disposizione, la sezione B-I/2 stabilisce che i marittimi che hanno completato la formazione su specifiche tematiche, tra le quali la gestione delle crisi, la sicurezza dei passeggeri, la sicurezza del carico e la protezione dello scafo, devono intraprendere un adeguato corso di aggiornamento ad intervalli non superiori a cinque anni o fornire prova di aver conseguito i richiesti *standard* di competenza nei cinque anni precedenti.

Per quanto attiene ai centri di formazione che operano sul territorio nazionale, si ricorda, come correttamente riportato dagli onorevoli interroganti, che si tratta di

centri privati che operano in regime di concorrenza. Ciò implica una diversificazione dei prezzi ed una distribuzione dei centri su tutto il territorio nazionale, come si evince dall'elenco di quelli autorizzati pubblicato sul sito istituzionale del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto. In siffatto regime, il personale militare del Corpo svolge specifica attività di vigilanza, attraverso sistematiche ispezioni su tutto il territorio nazionale per verificare la qualifica degli istruttori, l'organizzazione delle strutture, nonché l'adeguatezza del materiale didattico e delle lezioni.

Tutto ciò premesso per evidenziare che non si rilevano contrasti nel trattamento normativo tra ufficiali italiani e stranieri, data l'aderenza a quanto previsto dalla Convenzione STCW.

Il MIT considera la portualità nazionale un elemento chiave per lo sviluppo competitivo del Paese e a tal proposito ha in corso un confronto con tutti gli operatori del comparto per una riforma del settore.

I porti svolgono, infatti, un ruolo cruciale nella distribuzione delle merci, sia a livello nazionale che internazionale. Per questo motivo, è fondamentale adottare una visione sistemica della portualità, superando le prospettive localistiche per creare un sistema logistico portuale efficiente e integrato.

L'intensificarsi della globalizzazione dei traffici e le attuali dinamiche geopolitiche richiedono un nuovo modello che possa migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale. Questo deve facilitare la crescita dei traffici delle persone e delle merci, incentivando l'intermodalità e semplificando i processi procedurali, istituzionali e amministrativi.

In tale contesto, il MIT è impegnato sul fronte del lavoro portuale, in particolare per gli aspetti che riguardano la formazione permanente e la riqualificazione dei profili pro-

fessionali degli operatori del settore, nell'ottica di avere personale altamente qualificato, all'altezza delle sfide in termini di competitività dei nostri porti nel contesto globale.