IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'ingegnere Raffaele Latrofa a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale. Nomina n. 95 *(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio)* 48

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione dell'ingegnere Raffaele Latrofa, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale (Nomina n. 95) 49

SEDE CONSULTIVA:

DL 84/2025: Disposizioni urgenti in materia fiscale. C. 2460 Governo (Parere alla VI Commissione) *(Esame e rinvio)* 50

DL 96/2025: Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento di grandi eventi sportivi, nonché ulteriori disposizioni urgenti in materia di sport. C. 2488 Governo (Parere alla VII Commissione) *(Esame e rinvio)* 51

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 52

INTERROGAZIONI:

5-03713 Ghio: Integrazione del porto di Imperia Oneglia nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale 52

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 55

5-04001 Casu: Ritardi e disservizi del sistema ferroviario in conseguenza del guasto verificatosi nel Nodo di Roma il 21 maggio 2025 52

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 56

5-04009 Santillo: Chiusura dell'Aeroporto di Napoli-Capodichino dal 19 gennaio al 1° marzo 2026 53

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 58

5-04153 Ruffino: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario nella tratta Torino-Chivasso-Ivrea 53

ALLEGATO 4 (Testo della risposta) 59

5-04170 Casu: Attuazione dei piani per il potenziamento della connettività ferroviaria 53

ALLEGATO 5 (Testo della risposta) 60

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 15 luglio 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 12.45.

Proposta di nomina dell'ingegnere Raffaele Latrofa a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale.
Nomina n. 95.

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

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina.

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

Maria Grazia FRIJIA (FDI), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata a esaminare la proposta di nomina dell'ingegnere Raffaele Latrofa a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, ai fini dell'espressione del prescritto parere (Nomina n. 95).

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

L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale è stata istituita dalla riforma del sistema portuale del 2016 (decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169) e comprende i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

In particolare, il procedimento di nomina dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale è disciplinato dall'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, modificato dalla riforma del 2016, che prevede la nomina da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata. Resta ferma l'applicazione della disciplina generale di cui alla legge 24 gennaio 1978, n. 14, che prevede l'acquisizione del parere parlamentare sulle nomine negli enti pubblici.

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

Sulla proposta di nomina dell'ingegnere Raffaele Latrofa è stata acquisita l'intesa della regione Lazio.

Passando all'esame del *curriculum*, fa presente che, dopo aver conseguito la laurea in ingegneria civile indirizzo idraulico presso l'Università degli studi di Pisa, Raffaele Latrofa ha conseguito l'abilitazione alla professione di ingegnere nel 1998 ed esercita attualmente la professione di ingegnere civile, nell'ambito della quale si è occupato di diverse opere relative al porto di Viareggio.

L'ingegnere Raffaele Latrofa ha inoltre ricoperto diversi ruoli presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e dal 2024 è componente della Commissione tecnica nazionale di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS, in ragione delle sue competenze quale ingegnere civile idraulico in ambito portuale.

Dal 2013 al 2018 è stato consigliere comunale di Pisa e dal 2018 al 2023 è stato assessore del comune di Pisa, con deleghe in materia di lavori pubblici e cura della qualità urbana, edilizia scolastica e infrastrutture sportive, protezione civile, navigabilità dell'Arno e dei canali, parchi e verde pubblico, logistica e grandi interventi di edilizia residenziale pubblica. Dal 2023 è vicesindaco del comune di Pisa.

Per informazioni più dettagliate, rinvia al *curriculum vitae* allegato alla proposta di nomina.

Conclude ribadendo l'importanza delle competenze possedute dall'ingegnere Raf-

faele Latrofa sotto il profilo della tutela ambientale, soprattutto alla luce degli interventi previsti per i territori interessati, tra i quali richiama, in particolare, il processo di graduale dismissione e di reindustrializzazione della centrale a carbone del porto di Civitavecchia.

Andrea CASU (PD-IDP) ringrazia la collega Frijia per la relazione svolta, riservandosi, tuttavia, di sottoporre all'ingegnere Raffaele Latrofa ulteriori quesiti nel corso dell'audizione prevista per la giornata odierna.

Manifesta inoltre perplessità in ordine alla conferibilità dell'incarico per il quale l'ingegnere Raffaele Latrofa risulta candidato, in considerazione del fatto che costui riveste attualmente la carica di vicesindaco del comune di Pisa. Nel ricordare le attività che il presidente di un'Autorità di sistema portuale è chiamato a svolgere, chiede maggiori chiarimenti in merito all'applicabilità delle cause di inconferibilità previste dalla normativa vigente, in particolare dalla cosiddetta « Legge Severino », alla carica in questione.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, fa presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha effettuato tutte le verifiche istruttorie necessarie prima di formulare la proposta di nomina in esame.

Mauro DEL BARBA (IV-C-RE) si associa alla richiesta del collega Casu, ritenendo anch'egli opportuno che si svolgano degli approfondimenti in merito all'applicazione alla proposta di nomina in esame della normativa vigente in materia di inconferibilità degli incarichi.

Per quanto concerne, invece, le competenze del candidato, pur riconoscendone l'eccellente formazione accademica, domanda quali siano, nello specifico, le attività svolte dall'ingegnere Raffaele Latrofa che consentono di soddisfare il requisito della comprovata esperienza nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, che è richiesto dalla normativa vigente in materia, ma che, a suo avviso, non risulta soddisfatto dal *curriculum vitae* allegato alla proposta di nomina.

Maria Grazia FRIJIA (FDI), *relatrice*, fa presente che dal *curriculum vitae* si evince che l'ingegnere Raffaele Latrofa possiede un'ampia competenza nei settori della logistica e dei lavori pubblici concernenti, in particolar modo, le infrastrutture portuali. Ritiene pertanto che il candidato soddisfi pienamente tutti i requisiti richiesti dalla normativa vigente in materia.

Mauro DEL BARBA (IV-C-RE) ribadisce di riconoscere l'eccellente formazione accademica posseduta dall'ingegnere Raffaele Latrofa. Contesta, tuttavia, il mancato rispetto della normativa di riferimento, la quale richiede specificamente anche il possesso di una comprovata esperienza nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

Maria Grazia FRIJIA (FDI), *relatrice*, ribadisce che la comprovata esperienza dell'ingegnere Raffaele Latrofa nei settori in questione emerge chiaramente dal *curriculum vitae*.

Andrea CASU (PD-IDP), condividendo le considerazioni espresse dal collega Del Barba, si riserva di sottoporre la questione direttamente all'ingegnere Raffaele Latrofa nel corso dell'audizione prevista per la giornata odierna.

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

La seduta termina alle 13.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 15 luglio 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

Audizione dell'ingegnere Raffaele Latrofa, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente

dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale (nomina n. 95).

L'audizione informale è stata svolta dalle 13 alle 13.25.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 15 luglio 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 13.25.

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

DL 84/2025: Disposizioni urgenti in materia fiscale. C. 2460 Governo.
(Parere alla VI Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, riferisce sui contenuti del decreto-legge 17 giugno 2025, n. 84, recante disposizioni urgenti in materia fiscale, ai fini della sua conversione in legge, sul quale la Commissione è chiamata a rendere parere alla Commissione Finanze.

Il decreto-legge si compone complessivamente di 16 articoli.

Si sofferma sui profili di interesse della Commissione, che sono limitati alle disposizioni di cui all'articolo 9, recante modifiche in materia di inversione contabile nei settori del trasporto e movimentazione merci e dei servizi di logistica.

Nello specifico, il comma 1 dell'articolo in esame, al fine di estendere l'applicazione dell'inversione contabile (cosiddetto *reverse charge*) agli appalti per il trasporto merci, elimina i vincoli applicativi dell'inversione contabile medesima legati alle caratteristiche contrattuali della prevalenza di manodopera e dell'utilizzo di beni strumentali di proprietà del committente.

Ricorda, infatti, che legge di bilancio 2025, commi da 57 a 63, ha introdotto il meccanismo dell'inversione contabile per le prestazioni di servizi, effettuate tramite contratti di appalto, subappalto, affidamento a soggetti consorziati o rapporti negoziali comunque denominati caratterizzati da prevalente utilizzo di manodopera presso le sedi di attività del committente con l'utilizzo di beni strumentali di proprietà di quest'ultimo o ad esso riconducibili in qualunque forma, rese nei confronti di imprese che svolgono attività di trasporto e movimentazione di merci e prestazioni di servizi di logistica. Tali ultimi vincoli applicativi sono stati, quindi, eliminati dalla norma in esame, trattandosi, come chiarito dal Governo nella relazione illustrativa, di caratteristiche oggettive del contratto non riscontrabili nei tradizionali appalti di trasporto merci.

Ricorda altresì che il meccanismo dell'inversione contabile, o *reverse charge*, di cui all'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, comporta che gli obblighi relativi all'applicazione dell'IVA debbano essere adempiuti dal soggetto passivo cessionario o committente, in luogo del cedente o del prestatore. Tale sistema, adottato dagli Stati membri, ai sensi della direttiva 2006/69/CE, in deroga alla procedura normale di applicazione dell'imposta sul valore aggiunto secondo il sistema della rivalsa, mira a contrastare le frodi in particolari settori a rischio, evitando che il cessionario porti in detrazione l'imposta che il cedente non provvede a versare all'erario. La direttiva IVA ha stabilito una serie di nuove fattispecie rispetto alle quali, per finalità antifrode, gli Stati membri possono decidere di applicare il meccanismo dell'inversione contabile informando previamente il comitato IVA, consentendone l'applicazione fino al 31 dicembre 2026.

Come chiarito dal Governo nella relazione illustrativa, il comma 2, lettera *a)*, contiene una disposizione di coordinamento che sostituisce il testo dell'articolo 1, comma 58, della legge di bilancio 2025, il

quale subordina l'efficacia della disposizione concernente l'estensione dell'applicabilità del meccanismo dell'inversione contabile al rilascio, da parte del Consiglio dell'Unione europea, di un'autorizzazione.

Infine, il comma 2, lettera *b)*, interviene per evitare possibili dubbi interpretativi sulla corretta applicazione della norma transitoria, di cui all'articolo 1, comma 59, della legge di bilancio 2025, concernente la facoltà per il prestatore e il committente di optare, per un periodo di tre anni, affinché il pagamento dell'IVA sulle prestazioni rese venga effettuato dal committente in nome e per conto del prestatore, che è solidalmente responsabile dell'imposta dovuta. Si chiarisce, pertanto, che l'opzione suddetta può essere facoltativamente esercitata, bilateralmente, anche da tutti i soggetti presenti nella catena dei subappalti.

La facoltà esercitata da un subappaltatore non è subordinata alla circostanza che dell'esercizio della medesima opzione si siano avvalsi tutti gli altri subappaltanti e subappaltatore, né necessariamente il committente e il primo appaltatore. Pertanto, l'esercizio dell'opzione da parte del committente e del primo appaltatore non rappresenta una condizione necessaria affinché anche nei rapporti di subappalto possa essere esercitata la medesima facoltà. Ne consegue che, ai fini dell'esercizio dell'opzione, ciascun rapporto di subappalto può considerarsi autonomo rispetto agli altri rapporti di subappalto nonché a quello tra committente e primo appaltatore.

Segnala, inoltre, per i profili di interesse che può presentare per la Commissione, la disposizione di cui all'articolo 7, che interviene sulla disciplina recante l'estensione al biodiesel in purezza delle agevolazioni in materia di accisa previste per il gasolio. Nello specifico, l'articolo circoscrive l'ambito di applicazione delle agevolazioni, limitandolo al solo biodiesel in purezza prodotto conformemente ai criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

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

DL 96/2025: Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento di grandi eventi sportivi, nonché ulteriori disposizioni urgenti in materia di sport.
C. 2488 Governo.
(Parere alla VII Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Eliana LONGI (FDI), *relatrice*, riferisce sui contenuti del decreto-legge 30 giugno 2025, n. 96, recante disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento di grandi eventi sportivi, nonché ulteriori disposizioni urgenti in materia di sport, ai fini della sua conversione in legge, sul quale la Commissione è chiamata a rendere parere alla Commissione Cultura.

Il decreto-legge si compone complessivamente di 17 articoli.

Si sofferma sui profili di interesse della Commissione, segnalando anzitutto le disposizioni di cui all'articolo 1, commi da 1 a 3, in materia di assegnazione e uso di frequenze per la trasmissione dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026.

Nello specifico, il comma 1 dispone la gratuità dell'assegnazione e dell'utilizzo delle frequenze per la trasmissione dei Giochi olimpici e paralimpici invernali « Milano-Cortina 2026 » ai soggetti destinatari del rilascio delle autorizzazioni generali per l'uso temporaneo delle frequenze per i servizi mobili e i servizi di comunicazione SNG. Il comma 2 precisa che le richieste e il rilascio dei provvedimenti autorizzatori per l'uso temporaneo delle frequenze, di cui al comma precedente, sono esenti dall'imposta di bollo. Il comma 3 reca le autorizzazioni di spesa per le attività di vigilanza e controllo delle frequenze radioelettriche, sia in via preventiva, sia nel corso dei giochi olimpici e paralimpici, nonché per l'acquisto dei materiali e delle apparecchiature necessarie allo svolgimento di suddette attività.

L'articolo 10, recante misure urgenti per la sicurezza negli sport invernali, modifica alcuni aspetti della disciplina relativa alla

segnalazione delle piste in base al grado di difficoltà nonché ai requisiti tecnici delle piste di discesa.

Segnala infine la disposizione di cui all'articolo 14, ai sensi della quale il Commissario straordinario dell'Automobile Club d'Italia (ACI), nominato con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 febbraio 2025, resta in carica fino all'insediamento del nuovo Presidente dell'ente e dei nuovi organi collegiali di amministrazione.

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

La seduta termina alle 13.30.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Martedì 15 luglio 2025.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.30 alle 13.35.

INTERROGAZIONI

Martedì 15 luglio 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.35.

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

5-03713 Ghio: Integrazione del porto di Imperia Oneglia nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 1).*

Valentina GHIO (PD-IDP), replicando in videoconferenza, si dichiara non soddisfatta della risposta data dal rappresentante del Governo, giudicandola del tutto superficiale, in quanto la stessa si limita fornire elementi già noti.

Fa infatti presente che l'Esecutivo non ha fornito alcun chiarimento in merito al fatto di aver avviato o meno un confronto con il presidente della regione Liguria sul tema concernente l'integrazione del porto di Imperia Oneglia nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, che rappresenta una questione molto importante per i territori, come dimostrato anche dai numerosi appelli avanzati dagli operatori del settore e dalle compagnie portuali interessate.

Si riserva, pertanto, di continuare ad incalzare il Governo sul punto.

5-04001 Casu: Ritardi e disservizi del sistema ferroviario in conseguenza del guasto verificatosi nel Nodo di Roma il 21 maggio 2025.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 2).*

Andrea CASU (PD-IDP), replicando, si dichiara non soddisfatto della risposta data dal sottosegretario Ferrante.

Fa infatti presente che i ritardi e i disservizi del sistema ferroviario non sono limitati ad episodi specifici, ma si verificano ormai quotidianamente, provocando notevoli disagi agli utenti e soprattutto ai pendolari.

Contesta, in particolare, all'Esecutivo di essersi concentrato soltanto sulla risoluzione dei problemi attinenti all'Alta Velocità, senza tenere in adeguata considerazione le esigenze di coloro che per ragioni lavorative utilizzano quotidianamente i servizi ferroviari. Chiede pertanto di rafforzare gli interventi nel settore e di assicurare maggiore tutela ai pendolari, che ogni giorno affrontano i disagi provocati dai ritardi e dai disservizi del sistema ferroviario.

Propone, ad esempio, di istituire un Fondo finalizzato a risarcire i passeggeri

per i danni subiti in conseguenza dei disservizi che continuamente si registrano sul sistema ferroviario, ricordando che tale richiesta è stata peraltro avanzata anche da alcune associazioni preposte alla tutela dei consumatori, quali Codacons e Assoutenti.

Nel rilevare come i ritardi sulla rete ferroviaria non appaiono in alcun modo in diminuzione, chiede infine al rappresentante dell'Esecutivo che siano messi a disposizione di tutti gli utenti i dati relativi ai ritardi nei servizi offerti, anche al fine di garantire una maggiore trasparenza nei confronti dei passeggeri.

5-04009 Santillo: Chiusura dell'Aeroporto di Napoli-Capodichino dal 19 gennaio al 1° marzo 2026.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 3)*.

Agostino SANTILLO (M5S), replicando, si dichiara non soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che a suo avviso si concentra soltanto sulle problematiche attinenti al trasporto passeggeri, mentre non tiene adeguatamente in considerazione le conseguenze che la chiusura dell'Aeroporto di Napoli-Capodichino rischia di generare sul traffico merci.

Accoglie con favore il fatto che la chiusura dell'Aeroporto di Napoli-Capodichino, originariamente prevista dal 19 gennaio al 1° marzo 2026, sia stata rinviata al mese di novembre dello stesso anno, ritenendo che ciò consenta di predisporre con adeguato anticipo la programmazione dell'intervento in questione.

Chiede, tuttavia, quali misure il Governo intende adottare per garantire continuità al traffico merci, la cui interruzione rischia di danneggiare gravemente le aziende del territorio.

Fa inoltre presente che, alla luce dell'elevato numero di viaggiatori che transitano per l'Aeroporto di Napoli-Capodichino, lo scalo di Grazzanise non risulta da solo sufficiente a sopperire alla chiusura del principale aeroporto della regione. Ritiene, pertanto, opportuno valutare altre opzioni, quali in particolare l'attivazione o il potenziamento dei collegamenti con altri aeroporti vicini, come quelli di Roma.

Conclude chiedendo al Governo di rispettare gli impegni assunti e, conseguentemente, di accelerare la definizione del cronoprogramma degli interventi finalizzati ad aprire lo scalo di Grazzanise al trasporto merci, oltre che al trasporto passeggeri.

5-04153 Ruffino: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario nella tratta Torino-Chivasso-Ivrea.

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

Daniela RUFFINO (AZ-PER-RE), replicando, ricorda che il tratto ferroviario Torino-Chivasso-Ivrea, pur rappresentando un collegamento strategico per la mobilità dei cittadini e delle merci del Canavese, versa in condizioni di grave inefficienza. Si registrano, infatti, continui ritardi e cancellazioni, come peraltro più volte segnalato dall'utenza e dalle varie associazioni del territorio, tra cui Confindustria Canavese. Segnala, altresì, la necessità di aumentare il numero delle carrozze, che soprattutto nel corso dell'anno scolastico non sono sufficienti ad ospitare tutta l'utenza, nonché l'opportunità di eliminare i passaggi a livello ancora esistenti.

Nel giudicare positivamente gli interventi illustrati dal sottosegretario Ferrante, lo invita a fornire maggiori dettagli al riguardo, soprattutto in relazione alle modalità e alle tempistiche di realizzazione ed alle risorse a disposizione.

Rivolge, in conclusione, un appello all'Esecutivo affinché ponga in essere tutti gli interventi necessari a garantire un servizio di collegamento efficiente ed adeguato, per evitare di alimentare ulteriormente il divario già esistente rispetto agli altri territori del Paese.

5-04170 Casu: Attuazione dei piani per il potenziamento della connettività ferroviaria.

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

Andrea CASU (PD-IDP), replicando, prende atto delle informazioni fornite dal sottosegretario Ferrante in relazione alla limitazione della sperimentazione in questione al solo ambito del Wi-Fi per i passeggeri e non anche ai sistemi di sicurezza ferroviaria.

Fa tuttavia presente che dal sito di Icomera appare, al contrario, che la sperimentazione si estenda oltre l'ambito del Wi-Fi, andando ad investire anche altre forme di comunicazione, dalla quale ritiene che deriverebbero numerose problematiche, legate ad esempio agli ingenti costi delle apparecchiature che dovrebbero essere installate su ogni treno e alla loro incapacità di fornire il segnale nelle gallerie, che sono ampiamente presenti sul territorio. Ritiene, nello specifico, che una sperimentazione di questo tipo richiederebbe l'impiego di un'elevata quantità di risorse, che il Paese dovrebbe al contrario destinare all'attuazione del piano per il futuro del sistema di comunicazione definito a livello europeo, ossia il cosiddetto *Future Railway Mobile Communication System*. Manifesta, inoltre, perplessità in ordine ai rischi che ne deriverebbero per la sicurezza delle comunicazioni ferroviarie.

Accoglie, quindi, con favore la delimitazione dell'oggetto della sperimentazione definita dal rappresentante dell'Esecutivo, soprattutto in considerazione delle dichiarazioni rese in passato dal Governo, dalle quali tale limitazione non era emersa con chiarezza.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.15.

ALLEGATO 1

5-03713 Ghio: Integrazione del porto di Imperia Oneglia nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento ai quesiti posti, si ricorda che la normativa vigente, in particolare la legge n. 84 del 1994, come modificata dal decreto legislativo n. 169 del 2016, individua con precisione le modalità attraverso le quali può essere proposta e attuata l'estensione della circoscrizione territoriale di un'Autorità di sistema portuale, distinguendo tra iniziative promosse dalle regioni e quelle avanzate direttamente dalle AdSP.

In entrambi i casi, il procedimento prevede il coinvolgimento di più livelli istituzionali e l'acquisizione di specifici pareri e documentazioni tecniche, a garanzia della trasparenza e della coerenza dell'azione amministrativa.

Con specifico riferimento al quesito posto dagli onorevoli interroganti, si specifica che il procedimento per l'inserimento del porto di Imperia nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale prevede la presentazione di una richiesta motivata da parte del presidente della regione. A seguito di tale richiesta, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti potrà avviare le necessarie valutazioni tecniche di competenza.

ALLEGATO 2

5-04001 Casu: Ritardi e disservizi del sistema ferroviario in conseguenza del guasto verificatosi nel Nodo di Roma il 21 maggio 2025.

TESTO DELLA RISPOSTA

In riferimento all'interrogazione concernente il disservizio ferroviario verificatosi lo scorso mese di maggio nel Nodo di Roma, si fornisce di seguito un'analisi dettagliata dell'evento, degli impatti sulla circolazione e delle misure adottate per la gestione dell'emergenza e il ripristino dell'infrastruttura.

Il Gruppo FS ha riferito che il 21 maggio scorso, il passaggio del treno regionale 5318 nei pressi della stazione di Roma Tuscolana ha causato un grave danneggiamento alla linea di trazione elettrica lungo la tratta compresa tra Roma Tuscolana e Roma Ostiense. Questo guasto ha determinato un'interruzione della circolazione ferroviaria in uno dei punti nevralgici della rete, con ripercussioni estese su più direttrici, in particolare sulle linee Orte-Fiumicino Aeroporto e Roma-Viterbo.

Sono stati coinvolti 208 treni, con oltre 6.200 minuti di ritardo accumulati e 260 soppressioni, tra totali e parziali. Il trasporto regionale è stato il più colpito, con 171 treni interessati e più di 4.000 minuti di ritardo. Anche il traffico merci ha subito gravi conseguenze, con 30 treni coinvolti e circa 2.000 minuti di ritardo.

Sin dalle prime fasi dell'emergenza, il Gruppo FS ha attivato una serie di misure operative per contenere i disagi e garantire, per quanto possibile, la continuità del servizio. La circolazione è stata riorganizzata: la linea FL3 è rimasta attiva da Viterbo fino a Roma Ostiense, mentre la FL1 ha continuato a operare da Orte a Roma Tiburtina e da Roma Ostiense a Fiumicino. I treni *InterCity* sono stati deviati su Roma Termini, mentre i treni merci sono stati trattenuti in stazioni limitrofe.

Per garantire la mobilità dei passeggeri, FS ha attivato entro 100 minuti dall'evento un servizio sostitutivo con tre autobus: due navette tra Roma Ostiense e Roma Tiburtina, con fermata intermedia a Roma Tuscolana, e un collegamento tra Orte e Fiumicino. L'attivazione è avvenuta nel rispetto del regolamento UE n. 782 del 2021, nonostante le difficoltà legate alla viabilità urbana e alla disponibilità dei mezzi.

L'assistenza ai viaggiatori è stata garantita attraverso il rafforzamento dei presidi nelle stazioni interessate, il coinvolgimento della Protezione Civile e della Protezione Aziendale, e una comunicazione costante tramite tutti i canali disponibili: annunci sonori e visivi, *App* Trenitalia, SMS, *e-mail*, sito *web* e *call center*.

Particolare attenzione è stata riservata ai passeggeri a mobilità ridotta, con il supporto della Sala Blu. Inoltre, nelle principali stazioni coinvolte, sono state distribuite oltre 1.400 bottigliette d'acqua e numerosi *snack*.

Dal punto di vista tecnico, il ripristino della linea ha richiesto un intervento straordinario. I tecnici hanno ricostruito circa 500 metri di linea elettrica, sostituito tre strutture di sostegno danneggiate, sistemato undici tratti all'interno della stazione e operato su una diramazione laterale e due punti in galleria sotto Ponte Lungo. È stato inoltre necessario riallineare l'intera linea elettrica, sia in stazione che lungo la tratta.

A questi lavori hanno preso parte dieci operatori specializzati di RFI, supportati da quindici tecnici di una ditta esterna, dotati di mezzi su rotaia specifici.

È importante sottolineare che, prima dell'evento, la linea risultava pienamente conforme agli *standard* tecnici di settore e che le attività di manutenzione ciclica erano state regolarmente eseguite.

Le misure fin qui descritte, adottate in occasione del disservizio del 21 maggio, si

inseriscono nel piano strutturale avviato da FS per rafforzare la capacità di risposta del sistema ferroviario nazionale in situazioni di criticità che possono presentarsi sulla rete. Nell'ambito delle strategie generali adottate per fronteggiare con prontezza tali situazioni, particolare rilievo assume il potenziamento del sistema dei bus sostitutivi, attivati sulle tratte interrotte e operativi quotidianamente in dieci nodi strategici dell'Alta Velocità e in sei città chiave per gli *InterCity*. A queste misure si affianca l'impiego delle cosiddette « riserve calde » – convogli già predisposti a entrare in servizio in caso di necessità – tra cui cinque Frecciarossa e un treno regionale sulla tratta Verona-Vicenza.

Per quanto riguarda l'assistenza ai passeggeri, è previsto l'allestimento di aree di *caring* in stazioni strategiche, dove il personale può gestire situazioni di emergenza e fornire supporto diretto. È stato anche aumentato il numero di operatori in stazione e sono stati potenziati i *kit* di conforto, distribuiti su tutto il territorio nazionale.

Un altro aspetto fondamentale è l'informazione al passeggero, che è stata resa più accessibile ed efficace. A bordo dei treni sono stati installati *QR code* su oltre 250.000 posti, che permettono di accedere rapidamente a informazioni sul traffico, servizi disponibili, *chatbot* per l'assistenza e moduli per segnalazioni e *feedback*. Inoltre, è stato introdotto il servizio « *Smart Refund* », che consente di ottenere rimborsi automatici in meno di un minuto, anche tramite *QR code*.

Infine, è stato attivato un nuovo servizio chiamato « *Real Time Disruption Assistance* », disponibile via *WhatsApp* o *Webchat*. Questo servizio, attualmente in fase sperimentale su alcuni treni, permette ai passeggeri che si trovano su una Freccia in ritardo e rischiano di perdere la coincidenza, di ricevere assistenza personalizzata in tempo reale, senza dover attendere in stazione. Grazie all'intelligenza artificiale e all'uso del *chatbot*, è possibile riprogrammare il viaggio in modo rapido ed efficiente. Finora, circa 25.000 clienti hanno già usufruito di questo servizio.

L'insieme degli interventi adottati evidenzia l'impegno di Trenitalia a realizzare un sistema di gestione delle emergenze sempre più strutturato ed efficiente, volto a tutelare il diritto alla mobilità dei passeggeri e a garantire *standard* elevati di sicurezza, informazione e qualità del servizio.

ALLEGATO 3

5-04009 Santillo: Chiusura dell'Aeroporto di Napoli-Capodichino dal 19 gennaio al 1° marzo 2026.

TESTO DELLA RISPOSTA

In riferimento all'intervento di rifacimento della pista di volo e dei raccordi presso l'aeroporto di Napoli-Capodichino, si rappresenta quanto segue.

L'opera è inserita nel Piano Quadriennale degli Interventi 2023-2026 ed è parte integrante del Contratto di Programma ENAC-GESAC S.p.A., approvato con decreto interministeriale MIT-MEF n. 217 del 14 agosto 2024.

L'intervento è finalizzato a garantire i più elevati *standard* di sicurezza operativa, in conformità con le normative internazionali in materia di aviazione civile.

A seguito dell'incontro promosso da ENAC con ENAV, la società di gestione dell'aeroporto (GESAC) e le compagnie aeree e operatori del settore, è stata condivisa la soluzione proposta da ENAC che prevede la realizzazione dei lavori nel mese di novembre 2026, periodo dell'anno caratterizzato da un minore volume di traffico passeggeri.

Tale scelta consente di ottimizzare i tempi di lavorazione, ridurre i giorni di chiusura dello scalo rispetto ai 30 giorni previsti nella proposta iniziale del gestore e limitare i disagi per i passeggeri, garantendo la continuità dei servizi essenziali.

A tal fine, sarà istituito un tavolo tecnico permanente tra ENAC, ENAV, il gestore aeroportuale e gli operatori, con l'obiettivo di assicurare un'attuazione coordinata ed efficiente dell'intervento.

Con specifico riguardo allo scalo di Grazzanise, si ricorda che con decreto del 19 marzo 2025 del Ministero della difesa, lo stesso è stato inserito tra gli aeroporti in cui è consentito il traffico civile, pur mantenendo la sua funzione militare. Ciò significa che l'aeroporto potrà essere utilizzato sia per scopi militari che per voli civili, compatibilmente con le esigenze delle forze armate.

Vale la pena evidenziare che l'inserimento dell'aeroporto di Grazzanise nel Piano Nazionale degli Aeroporti è attualmente all'attenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. A seguito dell'analisi dei dati di traffico registrati, sarà possibile effettuare una valutazione attenta e ponderata sull'utilizzo duale dello scalo, in coerenza con le esigenze strategiche del Paese e con una visione integrata del sistema aeroportuale nazionale.

ALLEGATO 4

5-04153 Ruffino: Potenziamento dei servizi di collegamento ferroviario nella tratta Torino-Chivasso-Ivrea.

TESTO DELLA RISPOSTA

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue, anche sulla base degli elementi forniti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

La linea ferroviaria Torino-Chivasso-Aosta rappresenta un collegamento strategico per il bacino canavese, per la città di Ivrea e per l'intera regione autonoma Valle d'Aosta. Si tratta di una linea a binario unico, attualmente elettrificata solo tra Chivasso e Ivrea, e caratterizzata da un tracciato particolarmente tortuoso nella tratta Ivrea-Aosta, che ne limita le prestazioni in termini di velocità.

Per superare queste criticità, Rete Ferroviaria Italiana ha avviato una serie di interventi infrastrutturali significativi. Tra questi, si segnala l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta, lunga 66 chilometri, con l'installazione di nuove sottostazioni elettriche e sistemi di gestione remota della trazione. Sono inoltre in corso lavori per migliorare le sedi di incrocio in alcune stazioni chiave, per aumentare la velocità degli itinerari e per rendere le stazioni più accessibili, moderne e inclusive.

Sul fronte tecnologico, è in corso la dismissione del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) e implementazione del più performante Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) sulla tratta Ivrea-Aosta; si sta procedendo, inoltre, alla soppressione di alcuni passaggi a livello, per migliorare la sicurezza e la fluidità della circolazione.

A questi interventi si aggiungono quelli previsti nel Nodo di Torino, tra cui il nuovo collegamento diretto tra Porta Nuova e Porta Susa, e un nuovo sistema di blocco tra Settimo Torinese e Chivasso, che consentirà un distanziamento tra treni ogni 4 minuti.

È inoltre in fase di realizzazione un nuovo apparato di gestione della circolazione a Chivasso, che aumenterà la capacità e l'affidabilità dell'intera linea.

Si evidenzia, altresì, che nel 2024 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra RFI, la regione Valle d'Aosta e la regione Piemonte, finalizzato a definire gli scenari di sviluppo dei traffici ferroviari sulla tratta. L'analisi congiunta condotta con le regioni si è conclusa nel mese di giugno di quest'anno e costituirà la base per la redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali, previsto dalla normativa vigente.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario regionale, si ricorda che la regione Valle d'Aosta, in qualità di committente, definisce le caratteristiche dell'offerta. Attualmente, la relazione Ivrea-Torino è servita da 24 corse giornaliere dirette, cui si aggiungono 30 corse con cambio a Chivasso, con un cadenzamento medio di circa 20 minuti. La puntualità registrata nei primi cinque mesi del 2025 è pari al 91,64 per cento.

Infine, sul tema del materiale rotabile, si segnala che i treni bimodali in esercizio sono attualmente sottoposti a interventi manutentivi straordinari, necessari per l'installazione del sistema ERTMS. A partire dal 2026 è prevista l'entrata in servizio di 9 nuovi treni elettrici, che contribuiranno a migliorare ulteriormente la qualità e l'efficienza del servizio.

Concludo assicurando che il Governo continuerà a monitorare con attenzione l'evoluzione di questa infrastruttura strategica, in stretto raccordo con le regioni interessate, per garantire un servizio ferroviario sempre più moderno, sicuro e rispondente alle esigenze dei cittadini.

ALLEGATO 5

5-04170 Casu: Attuazione dei piani per il potenziamento della connettività ferroviaria.

TESTO DELLA RISPOSTA

In riferimento ai quesiti posti, rappresento quanto segue anche sulla base degli elementi acquisiti dal Gruppo Ferrovie dello Stato italiane.

Negli ultimi anni, il Gruppo FS ha avviato un importante percorso di innovazione per migliorare la qualità dei servizi a bordo, con particolare attenzione alla connettività sulle tratte ad Alta Velocità. In questo contesto, è stato lanciato un programma di aggiornamento tecnologico delle infrastrutture presenti sui treni, con l'obiettivo di offrire ai passeggeri un'esperienza di navigazione sempre più stabile, veloce e continua.

Uno dei *partner* chiave di questo progetto è Icomera, azienda specializzata in soluzioni di connettività per il settore ferroviario. La tecnologia proposta da Icomera consente di aggregare il traffico proveniente da diverse fonti – come le reti mobili 4G e 5G, ma anche connessioni satellitari – per massimizzare la banda disponibile a bordo. Attualmente, il sistema utilizza i segnali di più operatori di telecomunicazione per garantire la copertura lungo l'intero percorso.

Proprio in questo scenario si inserisce la nuova iniziativa proposta da Icomera, che, in qualità di rivenditore ufficiale di Starlink per il settore ferroviario, ha avanzato la proposta di avviare una sperimentazione. L'obiettivo è valutare i benefici dell'integrazione della connettività satellitare nell'architettura di bordo esistente. Si tratta di una sperimentazione che punta a migliorare ulteriormente la qualità del servizio *Wi-Fi* per i passeggeri, aumentando la velocità di navigazione, la stabilità della connessione e, in generale, la soddisfazione dell'utenza.

È importante sottolineare che, al momento, le interlocuzioni in corso riguardano esclusivamente Icomera, che è l'unico soggetto contrattualmente coinvolto nella gestione del sistema *Internet on Board* per i treni ad Alta Velocità. Non esiste, quindi, alcun contratto diretto tra Trenitalia e Starlink.

Si evidenzia, inoltre, che il Gestore ha precisato che questa sperimentazione è limitata al solo ambito del *Wi-Fi* per i passeggeri e non ha nessun legame con i sistemi di sicurezza ferroviaria. In particolare, non interferisce in alcun modo con l'ERTMS – il sistema europeo per la gestione della marcia dei treni – né con il futuro sistema di comunicazione *Future Railway Mobile Communication System* (FRMCS), che andrà a sostituire l'attuale GSM-*Railway*.

Per questi ambiti, il Gruppo FS sta portando avanti progetti specifici e indipendenti per l'adeguamento dell'infrastruttura di terra e di bordo che non prevedono l'utilizzo della connettività satellitare.