IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2025. C. 2574 Governo (Relazione alla XIV Commissione) *(Esame e rinvio)* 197

SEDE REFERENTE:

Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee. C. 2521 Governo, approvato dal Senato *(Esame e rinvio)* 202

RISOLUZIONI:

7-00263 Raimondo: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

7-00321 Pastorella: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

7-00327 Casu: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

7-00332 Iaria: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma *(Seguito della discussione congiunta e rinvio)* 207

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-04441 Cattaneo: Individuazione di nuove fermate per l'Alta Velocità sul territorio nazionale 207

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 212

5-04438 Maccanti: Incremento delle sessioni di esame pratico per il conseguimento della patente di guida presso la Motorizzazione civile di Torino 208

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 214

5-04439 Pastorella: Riduzione del servizio sulla linea ferroviaria Tirano-Lecco-Milano 208

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 215

5-04440 Iaria: Realizzazione del porto a Sud di Villa San Giovanni 208

ALLEGATO 4 (Testo della risposta) 217

5-04442 Barbagallo: Realizzazione della ciclovia nazionale Monte Argentario-Civitanova Marche 209

ALLEGATO 5 (Testo della risposta) 218

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina del dottor Matteo Gasparato a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale. Nomina n. 101 *(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole)* 209

Proposta di nomina dell'avvocato Paolo Piacenza a presidente dell'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio. Nomina n. 103 *(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole)* 210

Proposta di nomina del dottor ingegnere Domenico Bagalà a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Nomina n. 105 *(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole)* 211

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 211

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 24 settembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 13.45.

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2025.
C. 2574 Governo.
(Relazione alla XIV Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

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.

Rileva come la Commissione sia chiamata ad esaminare in sede consultiva, ai sensi dell'articolo 126-*ter* del Regolamento, il disegno di legge C. 2574, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2025.

Ricorda che le Commissioni in sede consultiva esaminano le parti di competenza e approvano una relazione sul disegno di legge di delegazione europea, nominando altresì un relatore, che può partecipare alle sedute della XIV Commissione. La relazione, trasmessa alla XIV Commissione, potrà essere accompagnata da eventuali emendamenti approvati dalle Commissioni. Le eventuali relazioni di minoranza sono trasmesse alla XIV Commissione; un proponente per ciascuna relazione di minoranza può partecipare, per riferirvi, alle sedute della XIV Commissione.

Segnala altresì che, ai sensi dell'articolo 126-*ter*, comma 5, del regolamento, le Commissioni di settore possono esaminare e approvare emendamenti al disegno di legge, per le parti di rispettiva competenza. Al riguardo fa presente che possono ritenersi ricevibili solo gli emendamenti il cui contenuto è riconducibile alle materie di competenza specifica di ciascuna Commissione di settore. Nel caso in cui membri della Commissione intendano proporre emendamenti che interessano gli ambiti di competenza di altre Commissioni, tali emendamenti dovranno essere presentati presso la Commissione specificamente competente. Gli emendamenti presentati saranno quindi sottoposti allo specifico vaglio da parte della Presidenza della Commissione ai fini della verifica della loro ammissibilità; a tale ultimo riguardo segnala come l'articolo 126-*ter*, comma 4, del Regolamento stabilisca che, fermi i criteri generali di ammissibilità previsti dall'articolo 89, i Presidenti delle Commissioni competenti per materia e il Presidente della Commissione Politiche dell'Unione europea dichiarano inammissibili gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi che riguardino materie estranee all'oggetto proprio del disegno di legge, come definito dalla legislazione vigente (articolo 30 della legge n. 234 del 2012). Fa presente, in ogni caso, che i deputati hanno facoltà di presentare emendamenti direttamente presso la XIV Commissione, entro i termini dalla stessa stabiliti.

Gli emendamenti approvati dalle Commissioni di settore, unitamente alla relazione approvata, saranno trasmessi alla XIV Commissione e potranno essere da questa respinti solo per motivi di compatibilità con la normativa europea o per esigenze di coordinamento generale. Gli emendamenti respinti dalle Commissioni di settore non

potranno essere presentati presso la XIV Commissione, che li considererà irricevibili, ma potranno, peraltro, essere ripresentati in Assemblea.

Ricorda altresì che, per prassi consolidata, gli emendamenti presentati direttamente alla XIV Commissione sono trasmessi alle Commissioni di settore competenti per materia, ai fini dell'espressione del parere. I pareri espressi dalle Commissioni di settore avranno effetti sostanzialmente vincolanti, in quanto la XIV Commissione è tenuta ad adeguarsi ad essi, salvo che per motivi di compatibilità con la normativa europea o per esigenze di coordinamento.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, ricorda, in via preliminare, che la legge di delegazione europea rappresenta, insieme al disegno di legge europea, uno degli strumenti legislativi che assicurano il periodico adeguamento dell'ordinamento nazionale a quello dell'Unione europea. In particolare, con la legge di delegazione europea viene conferita al Governo la delega legislativa per l'attuazione delle direttive europee e delle decisioni quadro, nonché degli obblighi direttamente riconducibili al recepimento di atti legislativi europei. La legge di delegazione stabilisce principi e criteri direttivi specifici cui il Governo deve attenersi nell'esercizio della delega, in aggiunta a quelli contenuti nelle direttive da attuare e a quelli generali di delega, di cui agli articoli 31 e 32 della legge n. 234 del 2012.

Premette che il disegno di legge in esame consta di 13 articoli, divisi in tre Capi, e di un Allegato A. L'articolato contiene principi e criteri direttivi specifici per l'esercizio della delega relativa a due direttive, nonché per l'adeguamento della normativa nazionale a dieci regolamenti europei. L'annesso Allegato A elenca, invece, sedici direttive da recepire con la delega conferita dall'articolo 1, senza tuttavia introdurre principi e criteri direttivi ulteriori rispetto a quelli già recati dagli articoli 31 e 32 della legge n. 234 del 2012.

Si sofferma, in particolare, sulle norme di interesse della Commissione, ricordando che il Capo I reca le disposizioni generali per il recepimento e l'attuazione degli atti normativi dell'Unione europea, rinviando altresì, quanto ai termini, alle procedure, ai princìpi ed ai criteri direttivi della delega alle disposizioni della legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante le norme generali in materia.

L'articolo 10 reca i principi e criteri specifici di delega al Governo per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2024/2847, in materia di requisiti orizzontali di cybersicurezza per i prodotti con elementi digitali.

Ricorda che il regolamento (UE) 2024/2847, noto come *Cyber Resilience Act* (CRA), già in vigore, si applicherà a partire dall'11 dicembre 2027, con disposizioni anticipate relative alla gestione delle vulnerabilità e agli obblighi di notifica degli organismi di valutazione della conformità applicabili da settembre e giugno 2026. Tale regolamento definisce un quadro armonizzato di norme per garantire un elevato livello comune di sicurezza cibernetica dei prodotti digitali, al fine di tutelare il mercato unico europeo dalle minacce legate alla cybersicurezza.

Il comma 2 elenca i principi e criteri direttivi specifici cui il Governo dovrà attenersi nell'esercizio della delega, in aggiunta ai criteri generali stabiliti dall'articolo 32 della legge n. 234 del 2012. In particolare, prevede che il Governo debba apportare alla normativa vigente tutte le modifiche e le integrazioni necessarie ad assicurare la corretta e integrale applicazione del regolamento europeo, nonché a garantirne il coordinamento, in particolare, con le disposizioni del decreto-legge n. 105 del 2019 – il quale ha, tra le altre cose, istituito il perimetro di sicurezza nazionale cibernetica (PSNC), al fine di assicurare un livello elevato di sicurezza delle reti, dei sistemi informativi e dei servizi informatici delle amministrazioni pubbliche, nonché degli enti e degli operatori nazionali, pubblici e privati – e del decreto legislativo n. 138 del 2024, che recepisce la direttiva europea cosiddetta « NIS 2 » (direttiva 2022/2555); individuare l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale quale autorità di notifica; individuare l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale quale autorità di vigi-

lanza del mercato in relazione ai requisiti orizzontali di cybersicurezza per i prodotti con elementi digitali; prevedere forme di coordinamento tra l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale, nel ruolo di autorità di notifica e di autorità di vigilanza del mercato, e le altre autorità nazionali competenti, nonché tra le altre pubbliche amministrazioni e le autorità indipendenti, ai fini dello svolgimento dei compiti discendenti dal regolamento; adeguare e raccordare alle disposizioni del regolamento le disposizioni nazionali vigenti con abrogazione espressa delle norme nazionali incompatibili; definire il sistema sanzionatorio prevedendo sanzioni effettive, dissuasive e proporzionate alla gravità e alla durata e all'eventuale reiterazione della violazione degli obblighi derivanti dal regolamento; garantire che l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale disponga di adeguate risorse umane, strumentali e finanziarie per lo svolgimento dei compiti previsti dal regolamento. Con riferimento a quest'ultimo punto, il comma 3 quantifica le risorse necessarie per farvi fronte, disponendo una corrisponde riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea.

L'articolo 11 reca la delega al Governo ad adottare, entro tre mesi, uno o più decreti legislativi per adeguare la normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2025/37, per quanto concerne la certificazione dei servizi di sicurezza gestiti.

Segnala che il regolamento menzionato è entrato in vigore il 4 febbraio 2025 e, modificando il regolamento (UE) 2019/88, noto come *Cybersecurity Act* (CSA), mira a rafforzare il quadro di cybersicurezza europeo al fine di garantire la resilienza dell'Unione europea agli attacchi informatici e prevenire eventuali vulnerabilità del mercato interno.

Ricorda peraltro che già il regolamento del 2019 era intervenuto in materia, definendo un quadro normativo per l'introduzione di sistemi europei di certificazione della cybersicurezza, al fine di garantire nell'Unione europea un livello adeguato di sicurezza dei prodotti, dei servizi e dei processi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC). Il regolamento del 2025 interviene nuovamente sul tema, estendendo il sistema europeo di certificazione della cybersicurezza ai servizi di sicurezza gestiti, intesi come servizi professionali prestati a terzi per la gestione dei rischi di cybersicurezza, quali la gestione degli incidenti, i test di penetrazione, gli *audit* di sicurezza, la consulenza relativa all'assistenza tecnica.

Il comma 2 interviene pertanto per adeguare la normativa nazionale all'evoluzione normativa registratasi a livello europeo, delegando il Governo in tal senso ed individuando i principi e criteri direttivi specifici cui quest'ultimo dovrà attenersi nell'esercizio della delega. Il comma 3 reca, infine, una clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 12 reca la delega legislativa, da esercitarsi entro nove mesi, per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2025/38, noto anche come *Cyber Solidarity Act* (CSoA), che stabilisce misure per rafforzare la solidarietà e la capacità dell'Unione di rilevamento e risposta verso minacce e incidenti informatici.

Il suddetto atto europeo, in vigore dal 4 febbraio 2025, discende dalla « Strategia dell'Unione europea in materia di cybersicurezza per il decennio digitale », varata a fine 2020, entro cui si pone una finalità di sviluppo della capacità operativa di prevenzione, deterrenza e risposta rispetto agli attacchi ed incidenti informatici, nonché della resilienza informatica e fisica delle reti, dei sistemi informativi e dei soggetti critici.

La delega legislativa è finalizzata all'introduzione delle norme attuative necessarie affinché il regolamento europeo abbia piena esecuzione, con coordinamento normativo con le vigenti disposizioni di settore, e affinché si abbia la partecipazione italiana al sistema europeo di allerta per la cybersicurezza, con correlativa costituzione di un polo informatico nazionale, al meccanismo per le emergenze di cybersicurezza e al sistema della riserva dell'Unione europea per la cybersicurezza. Al

fine di adeguare la normativa interna alle disposizioni del regolamento in esame, il comma 2 individua alcuni principi e criteri direttivi specifici cui il Governo dovrà attenersi nell'esercizio della delega. Il comma 3 reca, invece, la clausola di invarianza finanziaria.

Passando alle deleghe per le quali il disegno di legge non individua principi e criteri direttivi ulteriori rispetto a quelli generali contemplati dalla legge n. 234 del 2012, segnala, in relazione alle materie di interesse della IX Commissione, tre direttive tra quelle contenute nell'elenco di cui all'Allegato A.

Anzitutto, la direttiva UE 2024/2842, la quale estende alle persone con disabilità che sono cittadini di Paesi terzi regolarmente soggiornanti in uno Stato membro e la cui condizione di disabilità o il cui diritto a servizi specifici sulla base di una disabilità sono stati riconosciuti da tale Stato membro, nonché alle persone che le accompagnano o le assistono, compresi i loro assistenti personali, e agli animali da assistenza, i diritti e gli obblighi stabiliti nella direttiva (UE) 2024/2481, la quale istituisce la Carta europea della disabilità e il contrassegno europeo di parcheggio per le persone con disabilità.

Ricorda, in particolare, che quest'ultima direttiva promuove e garantisce la libera circolazione delle persone con disabilità che partecipano a un programma di mobilità dell'Unione, per motivi di istruzione, formazione, professionali, civici o culturali, istituendo un quadro di norme e condizioni comuni, compreso appunto un modello comune uniforme per una Carta europea della disabilità e un contrassegno europeo di parcheggio per le persone con disabilità.

Ricorda altresì che il termine di recepimento della direttiva in commento è fissato al 5 giugno 2027 e le disposizioni dovranno essere applicate a decorrere dal 5 giugno 2028.

Rileva, poi, la direttiva (UE) 2024/3101, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni amministrative in caso di violazione.

Nello specifico, la direttiva (UE) 2024/3101, che modifica la direttiva 2005/35/CE, intende recepire nel diritto dell'Unione le norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e garantire che qualsiasi società o altre persone fisiche o giuridiche responsabili di scarichi illegali di sostanze inquinanti siano soggette a sanzioni amministrative effettive, proporzionate e dissuasive, al fine di aumentare la sicurezza marittima e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi. La direttiva non preclude, tuttavia, agli Stati membri la possibilità di adottare misure più rigorose conformemente al diritto dell'Unione e al diritto internazionale, prevedendo sanzioni amministrative o penali in conformità del loro diritto nazionale.

Le principali innovazioni introdotte dalla direttiva in commento comprendono l'estensione dell'ambito di applicazione della precedente disciplina, intervenendo sulla definizione di « sostanze inquinanti »; l'ampliamento delle misure di controllo dell'applicazione per le navi che si trovano nel porto di uno Stato membro; l'inasprimento delle sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive; la previsione di strumenti di maggiore collaborazione internazionale attraverso la promozione di una cooperazione più stretta per monitorare e sanzionare le infrazioni. Si prevede, ad esempio, l'istituzione di uno strumento elettronico di comunicazione per la raccolta e lo scambio di informazioni tra gli Stati membri e la Commissione in merito all'attuazione del sistema di applicazione previsto dalla direttiva medesima, la pubblicazione e l'accessibilità delle informazioni comunicate dagli Stati membri, si prevedono misure in tema di formazione nonché misura di protezione delle persone che segnalano eventuali votazioni.

Richiama, infine, la direttiva (UE) 2024/3237, che intende agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, modificando a tal fine la precedente direttiva (UE) 2015/413.

Ricorda che l'obiettivo della direttiva in esame è quello di assicurare un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione, agevolando lo scambio

transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni e l'applicazione di sanzioni, qualora tali infrazioni siano commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.

La modifica della direttiva del 2015 nasce dall'esperienza delle autorità di contrasto coinvolte nelle indagini relative a tali infrazioni, la quale ha dimostrato che l'attuale formulazione non facilita nella misura desiderata indagini efficaci sulle infrazioni commesse da conducenti non residenti, né l'applicazione di sanzioni pecuniarie, traducendosi in una relativa impunità dei conducenti non residenti.

Ricorda altresì che la direttiva è entrata in vigore il 19 gennaio 2025 ed il termine di recepimento per gli Stati membri è fissato al 20 luglio 2027.

Richiama, infine, per i profili di interesse che può presentare per la Commissione, l'articolo 9 del provvedimento, il quale individua i principi e i criteri direttivi specifici da rispettare nell'esercizio della delega conferita al Governo per l'adeguamento della normativa nazionale al regolamento (UE) 2024/1157, in materia di spedizione di rifiuti.

Ricorda che il regolamento (UE) 2024/1157 stabilisce le norme per le procedure e i controlli sulle spedizioni di rifiuti, con la finalità di proteggere l'ambiente e la salute umana, contribuire alla neutralità climatica e conseguire un'economia circolare e l'inquinamento zero. Tali norme sono volte a prevenire o ridurre qualsiasi danno alla salute o all'ambiente durante il trasporto e il trattamento dei rifiuti nel luogo di destinazione.

L'articolo in commento delega il Governo ad adottare, entro 12 mesi e previa acquisizione del parere della Conferenza unificata, uno o più decreti legislativi per l'adeguamento della normativa nazionale alla suddetta normativa europea, richiedendo, nello specifico, che si prevedano sanzioni effettive, dissuasive e proporzionate alla gravità delle violazioni degli obblighi derivanti dal regolamento europeo, ivi comprese le procedure e le autorità competenti per l'irrogazione delle sanzioni medesime; si individuino le autorità coinvolte nelle ispezioni, si designino le autorità competenti responsabili per l'attuazione del regolamento e le autorità responsabili della cooperazione e si stabiliscano le modalità di designazione dei membri e del personale; si apportino le modificazioni, integrazioni e abrogazioni alla normativa vigente in materia di spedizioni di rifiuti necessarie ad assicurare la corretta applicazione del regolamento europeo in questione.

Antonino IARIA (M5S) critica il fatto che il Governo non abbia previsto l'adozione di misure fiscali o di incentivi volti a sollecitare le imprese e le *start-up* italiane ad implementare i propri sistemi di cybersicurezza e, conseguentemente, ad assumere professionalità specializzate in tale ambito. Ritiene, infatti, che intervenire in tal senso consentirebbe non soltanto di preservare la sovranità digitale del Paese, ma anche di dare vita ad una filiera virtuosa di professionalità italiane nel settore della cybersicurezza. Per tale ragione, preannuncia che la propria forza politica intende presentare proposte emendative in tal senso.

Ritiene inoltre opportuno intervenire anche nel settore portuale, in particolare prevedendo l'adozione di misure volte ad incrementare la sicurezza e a migliorare il sistema di certificazione relativo alla qualità delle ispezioni.

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

La seduta termina alle 13.55.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 24 settembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per la difesa Matteo Perego Di Cremnago.

La seduta comincia alle 13.55.

Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee.
C. 2521 Governo, approvato dal Senato.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

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*, riferisce sui contenuti del disegno di legge A.C. 2521, recante disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee, approvato in prima lettura dal Senato, con modifiche, il 17 luglio 2025, del quale oggi la Commissione trasporti della Camera dei deputati avvia l'esame.

Il disegno di legge in esame si propone di introdurre una disciplina organica e unitaria in materia di sicurezza delle attività subacquee, rispondendo a una pluralità di esigenze che l'ordinamento vigente non è oggi in grado di soddisfare in maniera adeguata. La crescente rilevanza della dimensione subacquea, sotto il profilo economico, ambientale, strategico e della sicurezza nazionale, rende infatti urgente un intervento normativo capace di colmare le lacune esistenti e di porre il nostro Paese nelle condizioni di affrontare con strumenti adeguati le sfide poste da questo settore.

In primo luogo, la normativa vigente si caratterizza per la frammentarietà e l'assenza di un quadro complessivo. Non esistono, allo stato, regole sistematiche che disciplinino in modo unitario la gestione delle attività subacquee, la prevenzione delle interferenze tra operatori e mezzi, gli *standard* di sicurezza da osservare, né i requisiti professionali e le qualifiche necessarie per lo svolgimento delle professioni subacquee e iperbariche. Tale vuoto normativo espone a rischi significativi, tanto sotto il profilo della sicurezza dei lavoratori e delle infrastrutture, quanto sotto quello della certezza giuridica per gli operatori economici. Con il presente provvedimento si intende, pertanto, dare risposta a questa esigenza, introducendo norme chiare, coordinate e vincolanti.

Un secondo elemento che giustifica l'intervento legislativo riguarda la tutela della sicurezza nazionale e delle infrastrutture critiche. Le attività subacquee si svolgono in un contesto sempre più affollato e strategico: vi si collocano reti di comunicazione e cavi sottomarini, impianti energetici e minerari, strumenti di ricerca scientifica e tecnologica, fino ad attività di carattere militare o di polizia. La possibilità di interferenze tra tali attività è elevata e può generare rischi significativi, che vanno prevenuti e gestiti in modo organico. L'adozione di una disciplina specifica consente, da un lato, di rafforzare la protezione di operatori e infrastrutture, dall'altro, di coordinare l'impiego degli spazi subacquei, assicurando l'equilibrio tra sviluppo economico e tutela degli interessi nazionali.

Il disegno di legge muove anche dalla consapevolezza della crescente importanza economica e ambientale della dimensione subacquea. Essa costituisce oggi un ambito di sviluppo e di competizione internazionale che interessa risorse minerarie ed energetiche, energie rinnovabili, biotecnologie, agricoltura e turismo subacqueo. Al tempo stesso, i fondali marini custodiscono una biodiversità straordinaria e svolgono funzioni ecologiche essenziali per la regolazione climatica globale. L'Italia, con le sue peculiarità geografiche e la sua collocazione nel Mediterraneo, non può rimanere priva di strumenti normativi adeguati per valorizzare tali potenzialità e, al contempo, difendere i propri interessi strategici.

A tal fine, il provvedimento istituisce l'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (ASAS), individuata quale unico centro di imputazione tecnica e operativa in grado di coordinare e gestire le molteplici esigenze del settore. La creazione di un ente specializzato risponde all'esigenza di assicurare un livello elevato di professionalità e di competenza tecnica, evitando

duplicazioni di competenze tra amministrazioni e garantendo un'azione unitaria e coerente. L'Agenzia sarà così posta nelle condizioni di raccogliere e sistematizzare le informazioni, definire *standard* tecnici di sicurezza, vigilare sul rispetto delle regole e intervenire con misure di mitigazione dei rischi.

Infine, il disegno di legge si colloca in un quadro di coerenza con gli obblighi internazionali e con le più recenti indicazioni europee. Esso tiene conto della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fa salvi gli impegni assunti dall'Italia in sede internazionale e si pone in linea con le raccomandazioni dell'Unione europea in materia di infrastrutture sottomarine sicure e resilienti. Tale coerenza normativa rafforza la credibilità del Paese sul piano internazionale e favorisce la possibilità di sviluppare forme di cooperazione con altri Stati, anche attraverso la creazione di reti di autorità specializzate.

Alla luce di queste considerazioni, il disegno di legge rappresenta una risposta necessaria e non più rinviabile. Esso assicura un quadro giuridico moderno e coerente, tutela la sicurezza dei lavoratori e delle infrastrutture, rafforza la posizione del nostro Paese nello scenario internazionale e valorizza, nel contempo, le straordinarie potenzialità economiche e ambientali offerte dalla dimensione subacquea.

Alla luce di ciò, riconosce al Governo il merito di aver definito, all'interno di un settore che presenta numerose criticità, una disciplina in grado di tutelare gli interessi geopolitici del Paese. Ricorda, peraltro, che mediante il provvedimento in esame si introduce, in maniera del tutto innovativa, la disciplina di una nuova figura lavorativa, quale l'operatore subacqueo e iperbarico professionale.

Procede poi ad illustrare più in dettaglio i contenuti del provvedimento, che si compone di 35 articoli, suddivisi in sei distinti Capi.

L'articolo 1 – che apre il Capo I, rubricato « Politiche della dimensione subacquea » – definisce l'ambito di applicazione del provvedimento, il quale è volto a disciplinare le attività svolte nella dimensione subacquea in aree sottoposte alla sovranità o comunque alla giurisdizione nazionale e, limitatamente alle infrastrutture subacquee di interesse nazionale, nell'alto mare, stabilendo che le relative disposizioni non si applichino alle attività militari, di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza, alle attività svolte dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco, alla pesca, alle attività in materia di protezione civile, sicurezza e controllo di cui all'articolo 32, alle attività in materia di sicurezza nazionale anche cibernetica, alle attività turistico-ricreative e a quelle svolte per fini sportivi.

L'articolo 2, modificato dal Senato, reca le definizioni di interesse ai fini del provvedimento, quali quelle di « attività della dimensione subacquea », « attività subacquee e iperbariche », « imprese subacquee e iperbariche », « passaggio inoffensivo », « infrastrutture subacquee di interesse nazionale », « medico subacqueo », « libretto personale informatico », « attività di ricerca subacquea ».

L'articolo 3 regola le competenze attribuite al Presidente del Consiglio dei ministri o all'Autorità politica delegata per le politiche del mare, ove nominata, ai quali anzitutto spettano in via esclusiva l'alta direzione, la responsabilità generale, gli indirizzi e il coordinamento delle politiche della dimensione subacquea.

L'articolo 4, modificato dal Senato, apre il Capo II del provvedimento e dispone l'istituzione dell'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee, al fine di conseguire l'obiettivo di interesse generale di tutelare l'interesse nazionale nel campo della sicurezza delle attività subacquee, disciplinando tra l'altro l'incarico di direttore generale della medesima.

L'articolo 5 delinea le norme generali sull'organizzazione dell'Agenzia, rimettendone al comma 1 la disciplina ad apposito regolamento che ne preveda, in particolare, l'articolazione fino ad un numero massimo di due uffici di livello dirigenziale generale, nonché fino ad un numero massimo di sei uffici di livello di livello dirigenziale non generale. Il comma 2 individua gli organi dell'Agenzia nel direttore generale e nel Collegio dei revisori dei conti, demandando

al regolamento di organizzazione di cui al comma 1 la disciplina delle funzioni del direttore generale, la composizione e il funzionamento del Collegio dei revisori dei conti, nonché l'istituzione di eventuali sedi secondarie.

L'articolo 6, modificato dal Senato, elenca le funzioni assegnate all'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee, oggetto di una puntuale regolazione nell'ambito degli articoli successivi.

L'articolo 7 regola i profili contabili e finanziari inerenti all'Agenzia, regolando il contenuto e il procedimento di adozione del relativo regolamento di contabilità.

L'articolo 8 reca disposizioni sull'organico dell'Agenzia, disponendo che la disciplina del contingente di personale alla medesima addetto sia dettata con apposito regolamento, del quale individua il contenuto necessario e regola il procedimento di adozione. La disposizione, tra l'altro, al comma 4 sanziona con la nullità le assunzioni effettuate in violazione delle disposizioni della legge o del regolamento sul personale, ferma restando la responsabilità personale, patrimoniale e disciplinare di chi le ha disposte.

L'articolo 9 detta disposizioni a tutela della trasparenza dell'attività dell'Agenzia, prevedendo che entro il 30 aprile di ciascun anno, il Presidente del Consiglio dei ministri (o l'autorità delegata, ove nominata), trasmetta al Parlamento una relazione sull'attività svolta dall'Agenzia nell'anno precedente, in materia di sicurezza delle attività subacquee.

L'articolo 10 – che apre il Capo III del provvedimento, « Navigazione subacquea, mezzi e infrastrutture subacquee » – modificato dal Senato, disciplina le modalità, i termini e le condizioni relative alla gestione delle interferenze suscettibili di determinarsi tra attività della dimensione subacquea, foriere di rischi per la sicurezza delle infrastrutture, per la salute e per la vita umana, introducendo anzitutto, al comma 1, la regola generale di una comunicazione all'Agenzia per ogni attività sottoposta a diritti o poteri nazionali nella dimensione subacquea. In presenza di un rischio di interferenza, al comma 3 si dispone che l'Agenzia adotti, con proprio provvedimento, le misure di mitigazione necessarie per permettere lo svolgimento in sicurezza dell'attività comunicata. Il comma 4 detta una regola speciale per il passaggio inoffensivo riguardante i mezzi battenti bandiera diversa a quella italiana, che l'Agenzia può, alle condizioni previste, autorizzare con proprio provvedimento. A fronte della sussistenza di plurimi interessi sottesi a tali istanze di autorizzazione, al comma 6 si prevede che venga accordata priorità alle attività maggiormente idonee ad assicurare l'interesse pubblico, con riguardo alla sicurezza nazionale e all'installazione e alla protezione delle infrastrutture di interesse nazionale. Il comma 9 punisce, salvo che il fatto costituisca più grave reato, con la pena della reclusione fino a due anni chiunque eserciti un'attività subacquea senza aver effettuato la comunicazione di cui al comma 1, senza aver conseguito le autorizzazioni di cui al comma 4 ovvero in violazione delle misure di mitigazione del rischio di interferenza di cui al comma 3. Il comma 11, infine, disciplina l'attività di segnalazione di attività subacquee o di superficie necessarie per la tutela di interessi pubblici prevalenti.

L'articolo 11, al fine di consentire all'Agenzia di avere un quadro conoscitivo completo delle attività subacquee per poter svolgere le funzioni di prevenzione delle interferenze di cui all'articolo 10, stabilisce che le amministrazioni competenti le trasmettano immediatamente e, comunque, entro il termine di cinque giorni dalla loro adozione, i provvedimenti abilitativi e regolatori relativi allo svolgimento delle attività di superficie e della dimensione subacquea di propria competenza.

L'articolo 12 reca norme volte a favorire la cooperazione e la condivisione delle informazioni tra l'Agenzia e altri soggetti istituzionali che hanno competenze nel settore delle attività subacquee e per la sicurezza nazionale, interna ed esterna, quali la Marina Militare, il Comando Generale della Guardia di Finanza, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e l'Agenzia per la cyber-sicurezza nazionale (ACN).

L'articolo 13, modificato dal Senato, attribuisce all'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee il compito di definire misure per la protezione delle infrastrutture subacquee sottoposte alla giurisdizione nazionale. Vengono quindi conferiti all'Agenzia poteri per monitorare rischi, definire misure di sicurezza, preparare piani di emergenza e coordinare il recupero di flussi interrotti, concorrere alla definizione del percorso di cavi e dei criteri da osservare per la sua l'individuazione.

L'articolo 14 inserisce tra le ulteriori attività di competenza dell'Agenzia la promozione dello sviluppo delle capacità nazionali di soccorso ed estrazione di persone da mezzi subacquei civili sinistrati.

L'articolo 15, modificato dal Senato, dispone che con provvedimenti dell'Agenzia si definiscano i requisiti e le dotazioni minime di sicurezza che i mezzi subacquei non militari devono possedere, e le relative procedure di verifica e certificazione. Per le attività di certificazione, inoltre, l'Agenzia può collaborare con enti di normazione tecnica nonché con soggetti accreditati a livello nazionale e internazionale.

L'articolo 16 dispone che per il comando, la conduzione e il controllo di mezzi subacquei non militari battenti bandiera occorra possedere una speciale qualifica professionale oltre ai requisiti già previsti dalla normativa vigente. Si demanda quindi a uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri la definizione dei programmi di qualificazione professionale e la verifica dei requisiti. Viene introdotta, infine, una sanzione amministrativa per chiunque assuma il comando, la condotta o il controllo dei citati mezzi senza la speciale qualificazione professionale.

L'articolo 17, modificato dal Senato, si compone di due commi, che danno facoltà all'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee di intraprendere collaborazioni di ricerca con altri soggetti al fine di adottare linee guida non vincolanti finalizzate allo sviluppo di tecnologie subacquee e soluzioni tecniche avanzate, nonché di individuare e sviluppare autonomamente tecnologie e soluzioni avanzate in materia per il perseguimento di determinati obiettivi.

L'articolo 18 apre il Capo IV, rubricato « Attività subacquee e iperbariche », indicandone i principi fondamentali e l'ambito di applicazione. Demanda poi a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri o a un decreto dell'Autorità politica delegata per le politiche del mare la regolazione delle attività subacquee e iperbariche di protezione civile.

L'articolo 19, modificato dal Senato, introduce l'obbligo di iscrizione ad un apposito registro professionale per gli operatori tecnici subacquei di basso, medio e alto fondale, nonché per i tecnici iperbarici, al fine di poter svolgere qualsiasi lavoro subacqueo e iperbarico. Sono altresì previste delle eccezioni a tale disposizione in presenza di determinate condizioni inderogabili.

L'articolo 20 modifica la denominazione del registro dei sommozzatori in servizio locale introducendo il « registro degli operatori subacquei e iperbarici professionali ».

L'articolo 21, modificato dal Senato, elenca i requisiti per l'iscrizione al registro degli operatori subacquei e iperbarici professionali e demanda a un decreto del MIT la definizione delle procedure per il loro accertamento, nonché delle modalità di organizzazione e tenuta del citato registro.

L'articolo 22 reca la procedura di riconoscimento del titolo abilitativo conseguito all'estero per l'esercizio, sia temporaneo e occasionale sia stabile, dell'attività subacquea e iperbarica in Italia.

L'articolo 23, modificato dal Senato, regola la sorveglianza sanitaria dell'operatore subacqueo e dell'operatore iperbarico professionale, prevedendo l'obbligo di una visita medica dettagliata per la riammissione all'esercizio dell'attività professionale a seguito di infortunio o malattia prolungata.

L'articolo 24, modificato dal Senato, reca la disciplina del libretto personale di tipo informatico di cui deve essere in possesso ciascun operatore subacqueo e iperbarico professionale.

L'articolo 25 dispone che le regole tecniche relative alle attività subacquee e iper-

bariche vengano determinate con decreto del Presidente della Repubblica.

L'articolo 26, che apre il Capo V del provvedimento, rubricato « Sanzioni », disciplina le sanzioni rivolte agli operatori subacquei e iperbarici e ai datori di lavoro legate allo svolgimento irregolare dei lavori subacquei e iperbarici.

L'articolo 27 sanziona le imprese subacquee o iperbariche con il pagamento di una somma da 500 a 1.500 euro per la violazione della regolamentazione tecnica delle attività subacquee e iperbariche.

L'articolo 28 apre il Capo VI del provvedimento, rubricato « Disposizioni finali e transitorie », e apporta alcune modifiche al codice dell'ordinamento militare. Nel dettaglio, il comma 1 integra le competenze attribuite alla Marina Militare, mentre il comma 2 prevede la partecipazione dell'Autorità politica delegata per le politiche del mare alla modifica della disciplina del Polo nazionale della dimensione subacquea – PNS. Il comma 3, infine, attribuisce alla Guardia di finanza alcune competenze in materia di protezione dell'infrastruttura subacquea nazionale, di controllo nelle acque interne e di prevenzione nella navigazione subacquea non autorizzata.

L'articolo 29, comma 1, reca una serie di modifiche al codice della navigazione che consistono, in particolare, nella previsione di comunicazioni e avvisi all'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee nonché nella partecipazione di un suo funzionario all'inchiesta formale in caso di sinistro.

L'articolo 30 include nell'ambito di applicazione del codice della navigazione i mezzi subacquei non militari, con equipaggio, autonomi o a controllo remoto, facendo salve le specifiche disposizioni dettate dal disegno di legge in esame.

L'articolo 31 modifica la composizione di una serie di organi collegiali in materia di politiche del mare, tra cui il Comitato per la sicurezza delle operazioni a mare, il Comitato tecnico presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica per il coordinamento delle attività in materia di ambiente marino, il Tavolo interministeriale di coordinamento sulla pianificazione dello spazio marittimo presso il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, Comitato interministeriale per la transizione ecologica – CITE.

L'articolo 32 fa salve le competenze in materia di protezione civile, sicurezza e controllo attribuite alla Marina militare, al Corpo della Guardia di finanza, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera, all'Arma dei carabinieri, alla Polizia di Stato, al Corpo nazionale dei vigili del fuoco, al Dipartimento della protezione civile, agli uffici consolari della Repubblica, all'Agenzia per la cybersicurezza nazionale, al Dipartimento delle informazioni per la sicurezza, all'Agenzia informazioni e sicurezza esterna e all'Agenzia informazioni e sicurezza interna.

L'articolo 33 riconosce all'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee la possibilità di avvalersi di unità di personale appartenenti a pubbliche amministrazioni.

L'articolo 34 autorizza la spesa di 8.671.449 euro per il 2026, di 6.531.449 euro per il 2027 e di 6.458.508 euro annui a decorrere dal 2028 per la copertura finanziaria degli articoli da 4 a 8 e dell'articolo 10 del disegno di legge in esame.

L'articolo 35, modificato dal Senato, stabilisce infine che la legge entra in vigore il quindicesimo giorno successivo a quello della relativa pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*, ad eccezione delle disposizioni di cui all'articolo 10 e all'articolo 16, commi 1, 2, 4 e 5, che entrano in vigore il 1° gennaio 2027.

Il sottosegretario Matteo PEREGO DI CREMNAGO, ringraziando la relatrice Frijia, fa presente che l'interesse del Paese nei confronti della dimensione subacquea si è manifestato, anzitutto, con l'istituzione del Polo nazionale della dimensione subacquea, che costituisce un punto di raccordo tra istituti di ricerca, università, fondi di investimento, società e la Marina Militare. Nel ricordare l'importanza di sviluppare e proteggere le infrastrutture subacquee, quali ad esempio i cavi sottomarini essenziali per la trasmissione dei dati, sostiene la necessità di definire una normativa organica che garantisca adeguati livelli di sicurezza e

che regoli lo svolgimento delle attività, comprese quelle di carattere commerciale.

Ricorda poi che l'Italia ricopre un ruolo primario nella dimensione subacquea, anche alla luce della posizione privilegiata che la caratterizza, e che proprio tale circostanza ha spinto il Governo ad intervenire nel settore, mediante l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle attività subacquee, nonché conferendo alla Marina militare significative competenze in materia di sicurezza dei traffici, anche militari.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che mediante l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle attività subacquee si è dato seguito ad un'iniziativa avviata nella scorsa legislatura e nell'ambito della quale si riscontra una significativa collaborazione tra le forze politiche, come dimostrato dall'assegnazione della presidenza all'ex senatrice Roberta Pinotti.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.

RISOLUZIONI

Mercoledì 24 settembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.

7-00263 Raimondo: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

7-00321 Pastorella: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

7-00327 Casu: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

7-00332 Iaria: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

(Seguito della discussione congiunta e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione 7-00263 Raimondo, rinviata nella seduta del 29 luglio 2025.

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 altresì che è stata disposta la discussione congiunta delle risoluzioni 7-00321 a prima firma della deputata Pastorella, 7-00327 a prima firma del deputato Casu e 7-00332 a prima firma del deputato Iaria, che vertono su identica materia.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.05.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 24 settembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 14.05.

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

5-04441 Cattaneo: Individuazione di nuove fermate per l'Alta Velocità sul territorio nazionale.

Alessandro CATTANEO (FI-PPE) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Alessandro CATTANEO (FI-PPE), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per aver fornito una precisa rassegna delle nuove fermate della linea ad Alta Velocità

che sono, al momento, in fase di valutazione.

Condivide l'opportunità, manifestata dal rappresentante del Governo, di collocare in maniera omogenea tali fermate sul territorio nazionale, al fine di garantirne il più possibile l'efficienza e massimizzarne i benefici.

Sollecita, tuttavia, un approfondimento della questione in relazione alla città di Parma, ricordando che la collocazione in tale area di una fermata dell'Alta Velocità sarebbe altamente strategica, nonché manifestando la propria disponibilità laddove si dovesse nuovamente procedere alla raccolta dei dati necessari allo svolgimento delle opportune valutazioni.

5-04438 Maccanti: Incremento delle sessioni di esame pratico per il conseguimento della patente di guida presso la Motorizzazione civile di Torino.

Elena MACCANTI (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per la risposta data, giudicando con favore l'impegno che il Ministero ha assunto sul tema portato alla sua attenzione.

Preannuncia, tuttavia, la presentazione di un ulteriore atto di sindacato ispettivo al riguardo, al fine di approfondire la situazione esistente presso la Motorizzazione civile di Torino e ad acquisire informazioni più dettagliate sui tempi di attesa per lo svolgimento della prova pratica presso tale sede.

Nel ribadire la naturale differenza esistente tra la prova pratica e la prova teorica per il conseguimento della patente di guida, richiama l'attenzione del Governo sull'opportunità di intervenire, anche in questo settore, mediante una separazione delle carriere degli esaminatori, che sono oggi impegnati, al contempo, nelle attività di sportello e nello svolgimento degli esami pratici. Ebbene, alla luce degli inevitabili disagi e disservizi che tale organizzazione comporta tanto per i dipendenti delle Motorizzazioni civili, quanto per i cittadini, sostiene la necessità di realizzare una riforma organica del sistema.

Annuncia, pertanto, l'intenzione di presentare una proposta di legge in tal senso, auspicando che grazie alla collaborazione tra le diverse forze politiche in Commissione e all'impegno assunto dal Governo si possa fornire, già in questa legislatura, una risposta concreta ai cittadini e agli operatori del settore.

5-04439 Pastorella: Riduzione del servizio sulla linea ferroviaria Tirano-Lecco-Milano.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per la risposta e per l'ulteriore documentazione che si è impegnato a depositare presso la Commissione.

Pur condividendo la volontà di terminare i lavori di miglioramento e ammodernamento delle linee ferroviarie in tempo per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina, previste per febbraio del 2026, rivolge un appello al Governo affinché siano fornite ai cittadini informazioni più chiare in merito alle tempistiche degli interventi in corso e ai disservizi che ad essi conseguono.

Fa infatti presente che non è stato chiarito quale sia il termine previsto per l'ultimazione dei lavori sulla linea ferroviaria in questione e, quindi, se il servizio tornerà regolare anche prima della data prevista per l'inizio delle Olimpiadi invernali.

5-04440 Iaria: Realizzazione del porto a Sud di Villa San Giovanni.

Antonino IARIA (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Antonino IARIA (M5S), replicando, ricorda che il progetto per la realizzazione del porto a Sud di Villa San Giovanni risale al 2021 e che, sebbene sia trascorso già molto tempo, il Governo non ha ancora provveduto a stanziare le risorse necessarie.

Preso atto del fatto che suddetto porto costituisce un'alternativa concreta e più immediata del Ponte sullo Stretto di Messina e nonostante ciò l'Esecutivo non abbia comunque dirottato a suo favore le risorse destinate a quest'ultimo progetto, manifesta ampie perplessità in merito alle effettive intenzioni del Governo.

Nel rammaricarsi della circostanza che l'*iter* per lo spostamento del porto in questione si trovi in una fase ancora arretrata, critica aspramente la scelta dell'Esecutivo, che a suo giudizio sta sprecando le risorse del Paese.

5-04442 Barbagallo: Realizzazione della ciclovia nazionale Monte Argentario-Civitanova Marche.

Anna ASCANI (PD-IDP), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Anna ASCANI (PD-IDP), replicando, accoglie con favore il fatto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti abbia confermato l'impegno alla realizzazione della ciclovia in questione, ribadendo l'importanza che tale infrastruttura strategica riveste per i territori e, in particolare, per le aree interne del Paese.

Contesta, tuttavia, al Governo di aver previsto delle scadenze temporali del tutto sproporzionate rispetto alla complessità e all'entità degli interventi richiesti dalla realizzazione del progetto. Ritiene inoltre eccessivo il tempo atteso dall'Esecutivo per dare seguito agli impegni assunti nei confronti della Camera dei deputati, essendo ormai trascorsi sette mesi dall'approvazione dell'ordine del giorno citato nell'interrogazione presentata.

Chiede in conclusione all'Esecutivo di dare tempestivamente seguito agli impegni assunti nell'interesse dei territori.

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

La seduta termina alle 14.50.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 24 settembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.50.

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.

Proposta di nomina del dottor Matteo Gasparato a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale.
Nomina n. 101.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina, rinviato nella seduta del 16 settembre 2025.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che nella seduta del 16 settembre è stata svolta la relazione introduttiva e ha avuto luogo l'audizione del dottor Matteo Gasparato.

Ricorda altresì che, trattandosi di votazione riguardante persone nell'ambito di un procedimento di nomina, il parere che la Commissione è chiamata ad esprimere ha carattere puntuale – dovendo il dispositivo limitarsi all'indicazione « favorevole »

o « contrario » – e non può essere corredato di condizioni o osservazioni.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole sulla proposta di nomina in esame.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che la votazione avrà luogo a scrutinio segreto mediante il sistema delle palline bianche e nere e dà lettura delle missioni e delle sostituzioni.

La Commissione procede alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	21
Votanti	17
Astenuti	4
Maggioranza	9

Hanno votato *sì* 17

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Amich, Polo in sostituzione di Baldelli, Boscaini, Caroppo, Cattaneo, Dara, Frijia, Malaguti in sostituzione di Longi, Maccanti, Marchetti, Panizzut, Pastorella, Raimondo, Ruspandini, Gaetana Russo, Sorte, Tirelli.

Si sono astenuti i deputati: Barbagallo, Casu, Morassut, Pastorino.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Proposta di nomina dell'avvocato Paolo Piacenza a presidente dell'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio.
Nomina n. 103.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina, rinviato nella seduta del 16 settembre 2025.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che nella seduta del 16 settembre è stata svolta la relazione introduttiva e ha avuto luogo l'audizione dell'avvocato Paolo Piacenza.

Ricorda altresì che, trattandosi di votazione riguardante persone nell'ambito di un procedimento di nomina, il parere che la Commissione è chiamata ad esprimere ha carattere puntuale – dovendo il dispositivo limitarsi all'indicazione « favorevole » o « contrario » – e non può essere corredato di condizioni o osservazioni.

In sostituzione del relatore Furgiuele, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, formula una proposta di parere favorevole sulla proposta di nomina in esame.

Avverte dunque che la votazione avrà luogo a scrutinio segreto mediante il sistema delle palline bianche e nere e dà lettura delle missioni e delle sostituzioni.

La Commissione procede alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	19
Votanti	16
Astenuti	3
Maggioranza	9

Hanno votato *sì* 16

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Amich, Polo in sostituzione di Baldelli, Boscaini, Caroppo, Dara, Frijia, Malaguti in sostituzione di Longi, Maccanti, Marchetti, Panizzut, Pastorella, Pastorino, Raimondo, Ruspandini, Gaetana Russo, Tirelli.

Si sono astenuti i deputati: Barbagallo, Casu, Morassut.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Proposta di nomina del dottor ingegnere Domenico Bagalà a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.
Nomina n. 105.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina, rinviato nella seduta del 16 settembre 2025.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che nella seduta del 16 settembre è stata svolta la relazione introduttiva e ha avuto luogo l'audizione del dottor ingegnere Domenico Bagalà.

Ricorda altresì che, trattandosi di votazione riguardante persone nell'ambito di un procedimento di nomina, il parere che la Commissione è chiamata ad esprimere ha carattere puntuale – dovendo il dispositivo limitarsi all'indicazione « favorevole » o « contrario » – e non può essere corredato di condizioni o osservazioni.

In sostituzione della relatrice Frijia, formula una proposta di parere favorevole sulla proposta di nomina in esame.

Avverte dunque che la votazione avrà luogo a scrutinio segreto mediante il sistema delle palline bianche e nere e dà lettura delle missioni e delle sostituzioni.

La Commissione procede alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	21
Votanti	17
Astenuti	4
Maggioranza	9

Hanno votato *sì* 17

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Amich, Polo in sostituzione di Baldelli, Boscaini, Caroppo, Dara, Frijia, Iaria, Malaguti in sostituzione di Longi, Maccanti, Marchetti, Panizzut, Pastorella, Raimondo, Ruspandini, Gaetana Russo, Tirelli, Traversi.

Si sono astenuti i deputati: Barbagallo, Casu, Morassut, Pastorino.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

La seduta termina alle 15.15.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 24 settembre 2025.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.25.

ALLEGATO 1

5-04441 Cattaneo: Individuazione di nuove fermate per l'Alta Velocità sul territorio nazionale.

TESTO DELLA RISPOSTA

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

Preliminarmente appare opportuno precisare che i servizi di Alta Velocità sono pensati per rispondere in modo efficace alle diverse esigenze di mobilità. Da un lato, garantiscono collegamenti rapidi tra le principali città servite dalla rete AV; dall'altro, assicurano l'accessibilità ai territori meno centrali grazie a deviazioni su linee convenzionali, rese possibili dalle interconnessioni. Queste interconnessioni, progettate con cura fin dalle fasi iniziali, permettono di ottimizzare il servizio complessivo. Tuttavia, ogni fermata su linea AV comporta un rallentamento di circa 8-10 minuti, mentre una deviazione su linea tradizionale può allungare il viaggio di 25-30 minuti. Per questo motivo, la pianificazione punta a trovare un equilibrio tra velocità e capillarità, offrendo un servizio efficiente senza trascurare le esigenze del territorio.

In considerazione delle istanze provenienti dagli enti territoriali, il Gruppo Ferrovie dello Stato è impegnato nell'individuazione di soluzioni funzionali all'istituzione di nuove fermate per i treni ad Alta Velocità.

In particolare, per quanto riguarda la città di Parma, nel 2021 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra MIT, RFI, regione Emilia-Romagna e comune di Parma con l'obiettivo di istituire un tavolo tecnico per l'individuazione e la comparazione di possibili alternative e valutazioni di massima di tempi e costi per la realizzazione di una stazione dedicata o di altre soluzioni infrastrutturali. Rete Ferroviaria Italiana ha pianificato per il 2026 l'elaborazione del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) finalizzato ad individuare e valutare in termini di costi e benefici le possibili soluzioni per l'inserimento di Parma nel reticolo dei servizi AV/AC. Al termine di tale studio, RFI provvederà a condividerlo con il MIT, in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 4, comma 5 del vigente Contratto di Programma MIT-RFI – parte Investimenti, per le opportune valutazioni.

In riferimento, invece, all'area umbrotoscana, la realizzazione della nuova Stazione AV Medio Etruria rappresenta, in linea con gli indirizzi della Politica di Coesione Territoriale e dell'Agenda Territoriale 2030, un'opportunità per potenziare la dotazione di infrastrutture nell'area e incrementare l'accessibilità e l'utilizzo della modalità di trasporto ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto.

A tal proposito, nel maggio 2023 è stato istituito un tavolo tecnico finalizzato alla definizione della soluzione progettuale ottimale per la nuova Stazione Medio Etruria AV attraverso lo sviluppo del relativo DocFAP, il quale ha individuato la soluzione in località Creti in Val di Chiana come più coerente con gli obiettivi attesi dall'intervento. Il documento di fattibilità delle alternative progettuali è stato trasmesso il 6 dicembre 2023 da RFI al MIT che, in seguito alle valutazioni di competenza ha chiesto formalmente a RFI, il 1 ° ottobre 2024, di avviare la progettazione di fattibilità tecnico economica della soluzione Val di Chiana.

Inoltre, con delibera CIPESS n. 71 del 7 novembre 2024, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 41 del 19 febbraio 2025, sono state assegnate risorse FSC 2021-2027 per la realizzazione di un programma di interventi per gli ottocento anni dalla morte di San Francesco d'Assisi, con la destinazione di 10 milioni di euro per le attività occor-

renti per l'attuazione della sola progettazione dell'intervento relativo alla nuova stazione AV. Infine, nel mese di marzo 2025 è stata avviata la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Per quanto attiene alla nuova stazione AV/AC a servizio del territorio del Frusinate, nel quadro degli impegni assunti dal protocollo di intesa tra regione Lazio e Gruppo FS, ad aprile 2020, è stato completato uno studio di prefattibilità, finalizzato a verificare la fattibilità e la sostenibilità economica di una fermata da collocarsi sulla linea Roma – Napoli AV/AC. In particolare, lo studio è stato sviluppato in diverse fasi operative comprendenti lo studio di trasporto, le valutazioni tecnico-economiche per il tracciato ferroviario e la viabilità di adduzione, il dimensionamento delle aree interne ed esterne alla stazione, l'analisi multicriteria e l'analisi costi-benefici, per individuare la migliore alternativa progettuale tra le tre ipotesi di localizzazione. La fase di prefattibilità si è conclusa nel primo semestre 2023 ed ha individuato la posizione di Ferentino come alternativa progettuale più coerente con l'esigenza del territorio.

Allo stato attuale è in corso un aggiornamento dello studio di prefattibilità al fine di attualizzare il costo a vita intera del progetto, e aggiornare sia l'analisi multicriteria sia l'analisi costi benefici relative all'investimento. La conclusione delle attività è prevista entro il primo trimestre 2026.

ALLEGATO 2

5-04438 Maccanti: Incremento delle sessioni di esame pratico per il conseguimento della patente di guida presso la Motorizzazione civile di Torino.

TESTO DELLA RISPOSTA

In merito al quesito posto, rappresento quanto segue.

In premessa ricordo che, fin dall'insediamento dell'attuale Governo, è stata posta particolare attenzione alle motorizzazioni civili, sia attraverso il rafforzamento delle strutture con l'assunzione di nuovo personale, che mediante l'implementazione di misure volte a consentire il regolare svolgimento degli esami per il conseguimento della patente di guida.

In merito alla problematica segnalata dalla onorevole interrogante, relativa ai tempi di attesa per sostenere la prima prova pratica per il conseguimento della patente di guida, con riguardo all'ufficio provinciale di Torino, si evidenzia che, negli ultimi 12 mesi, il tempo medio di attesa tra la data dell'ultima guida certificata dall'autoscuola e lo svolgimento della prova pratica si attesta sui 94 giorni.

Con riferimento al rilevato squilibrio tra il numero di esami teorici e quelli pratici, si rappresenta che le due tipologie di prove presentano caratteristiche procedurali diverse e sono difficilmente comparabili. Si consideri, ad esempio, che per esaurire gli idonei di una sessione teorica composta da circa 150 candidati, sono necessari almeno 12 esaminatori impegnati nelle prove pratiche. Ne deriva una fisiologica prevalenza numerica degli esami teorici, che tuttavia non ha comportato un incremento dei tempi di attesa, rimasti sostanzialmente stabili nell'ultimo anno.

Quanto alla criticità evidenziata in ordine agli oneri logistici per gli esami fuori sede, si specifica che la programmazione delle sedute di guida avviene mediante una ripartizione proporzionale tra le diverse aree della provincia e della città metropolitana di Torino, sulla base della domanda e del numero di fogli rosa attivi per ciascun operatore professionale.

Per far fronte alle esigenze del territorio, sono state adottate e programmate misure urgenti finalizzate ad aumentare le sessioni di esame pratico presso la Motorizzazione di Torino. Nel breve termine sono previsti il supporto temporaneo di esaminatori provenienti da altre sedi, l'intensificazione delle sedute anche mediante riduzione delle attività di sportello e un maggiore impiego di ispettori autorizzati per liberare personale qualificato da destinare agli esami di guida. Si prevede che gli effetti positivi di tali misure sui tempi di attesa potranno essere riscontrati già nel corso dei prossimi mesi.

In un'ottica di costante miglioramento del servizio, il MIT sta inoltre implementando ulteriori misure organizzative volte a rafforzare l'operatività delle Motorizzazioni. In tale quadro, rivestono particolare rilievo:

l'attuazione del nuovo sistema retributivo del personale, disciplinato dall'articolo 19 della legge n. 870 del 1986, con riferimento alle operazioni di cui alla tabella 3 della medesima legge, tra cui rientrano gli esami di guida;

la prossima adozione del decreto relativo ai « nastri operativi », finalizzato a incentivare il personale abilitato a garantire una maggiore disponibilità all'esecuzione di esami e operazioni tecniche.

Il MIT conferma il proprio impegno nel garantire un servizio efficiente e rispondente alle esigenze del territorio, nella consapevolezza del ruolo strategico che la Motorizzazione Civile svolge per la mobilità, la sicurezza stradale e il diritto alla circolazione dei cittadini.

ALLEGATO 3

5-04439 Pastorella: Riduzione del servizio sulla linea ferroviaria Tirano-Lecco-Milano.

TESTO DELLA RISPOSTA

In merito al quesito posto, rappresento quanto segue.

La linea ferroviaria Milano-Lecco-Tirano, anche in vista delle Olimpiadi invernali Milano – Cortina del febbraio 2026, è interessata da importanti lavori di potenziamento infrastrutturale e *upgrading* tecnologico ad opera di Rete Ferroviaria Italiana con l'obiettivo di innalzare gli *standard* di efficienza della rete e garantire un'infrastruttura sempre più moderna, integrata, accessibile, performante, affidabile e veloce, per il trasporto di passeggeri e merci.

Sono previsti interventi mirati di efficientamento della configurazione dei binari di stazione, con particolare riferimento al Piano Regolatore Generale (PRG). Tali interventi includono la realizzazione o l'adeguamento dei sottopassi pedonali, l'ammodernamento dei marciapiedi per garantire una migliore accessibilità, la velocizzazione degli itinerari e l'ottimizzazione delle condizioni impiantistiche per consentire movimenti ferroviari simultanei, migliorando così la fluidità e la capacità operativa delle stazioni.

Le priorità di intervento riguardano gli impianti di Mandello del Lario e Liema, che si integrano con le opere già avviate presso le stazioni di Ardenno Masino, San Pietro Berbenno, Bellano e Ponte in Valtellina. Parallelamente, è prevista la progressiva eliminazione di alcuni passaggi a livello presenti lungo la linea, al fine di migliorare la sicurezza e ridurre le interferenze con la circolazione ferroviaria. L'individuazione dei passaggi a livello da sopprimere sta avvenendo attraverso un processo di concertazione tra Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e gli enti locali interessati, nel rispetto delle esigenze territoriali e delle normative vigenti.

Sono, altresì, previsti interventi di potenziamento infrastrutturale sulla tratta Milano-Lecco, tra i quali si evidenziano la sostituzione della travata metallica sul torrente Mallero, nel comune di Sondrio, e il rinnovo dei binari tra Lecco e Mandello.

Il complemento di tutti gli interventi descritti, previsto entro l'inizio delle citate Olimpiadi, consentirà un miglioramento della tratta funzionale alla programmazione di un treno tra Milano e Tirano ogni 30 minuti garantendo l'aumento della regolarità su tutta la linea e l'incremento dei servizi da e per la Valtellina.

Come evidenziato dall'onorevole interrogante, la direttrice Lecco-Tirano è stata interessata, tra il 15 giugno e il 14 settembre scorso, da un'interruzione di linea al fine di procedere ai lavori di ammodernamento sopra citati. In seguito alla conclusione dei lavori previsti sulla linea per il periodo estivo, da lunedì 15 settembre è ripresa la circolazione dei treni sulla tratta ferroviaria Lecco-Tirano. Tuttavia, RFI ha imposto delle limitazioni di velocità, come previsto dalla normativa, in considerazione del fatto che, in caso di rinnovo dell'infrastruttura, la piena velocità nelle tratte interessate dai lavori deve essere raggiunta gradualmente.

Ciò determina un aumento dei tempi di viaggio che ha costretto a modificare l'orario di arrivo e partenza di alcuni treni, a sostituire alcune corse con autobus per riequilibrare la circolazione e, in alcuni casi, a sopprimere temporaneamente alcune fermate. Al fine di fornire puntuale riscontro alle richieste avanzate dall'onorevole interrogante, si riportano di seguito e si lasciano agli atti le variazioni previste nella programmazione dei servizi ferroviari nei prossimi giorni, come da aggiornamenti forniti dal gestore dei servizi Trenord.

Con specifico riferimento, invece, ai disagi registrati nella giornata di lunedì 15 settembre, Trenord ha rappresentato che il servizio ferroviario ha subito dei rallentamenti dovuti a un guasto infrastrutturale nella stazione di Colico, relativo alla perdita di controllo di uno dei deviatoi. Al fine di ridurre l'impatto sui viaggiatori di tale episodio, i tecnici di Rete Ferroviaria Italiana sono prontamente intervenuti e dalle ore 11.30 la circolazione è tornata progressivamente regolare.

Linea Milano-Lecco-Sondrio-Tirano

Dal 15 settembre al 1° ottobre, per effetto dei rallentamenti i treni Milano Centrale-Tirano nella tratta Sondrio-Tirano posticipano l'orario fino a circa 20 minuti.

Tre corse non effettuano la fermata di Calolziocorte; si tratta dei treni 2828 Milano Centrale 14.20-Tirano 16.52, 2836 Milano Centrale 18.20-Tirano 20.52, 2838 Milano Centrale 19.20-Tirano 21.52.

Subiscono modifiche anche alcune corse che collegano direttamente Milano Porta Garibaldi e Sondrio. In particolare, la corsa 10300 Milano Porta Garibaldi 8.22-Sondrio 11.10 e la corrispondente 10301 Sondrio 15.47-Milano Porta Garibaldi 18.38 non vengono effettuate nella tratta Colico-Sondrio e sono sostituite da bus.

Linea Lecco-Colico-Sondrio

Dal 15 settembre al 1° ottobre, sette corse Sondrio-Lecco non circolano fra Colico e Sondrio e sono sostituite da bus. Si tratta dei treni 10315 Sondrio 6.51-Lecco 8.45, 10319 Sondrio 8.47-Lecco 10.45, 10323 Sondrio 10.47-Lecco 12.45, 10329 Sondrio 13.47-Lecco 15.45, 10333 Sondrio 15.47-Lecco 17.45, 10324 Lecco 13.15-Sondrio 15.10, 10328 Lecco 15.15-Sondrio 17.10.

Inoltre, le corse della linea subiscono una lieve modifica degli orari di partenza, arrivo e transito in alcune località.

Linea Colico-Chiavenna

Dal 15 settembre al 3 ottobre, per effetto dei rallentamenti, sulla linea Colico-Chiavenna i treni in partenza da Chiavenna posticipano l'arrivo a Colico di 2 minuti; le corse da Colico anticipano la partenza di 1 minuto.

ALLEGATO 4

5-04440 Iaria: Realizzazione del porto a Sud di Villa San Giovanni.

TESTO DELLA RISPOSTA

In riferimento all'interrogazione presentata circa lo stato dell'*iter* relativo allo spostamento a Sud del centro abitato del porto di Villa San Giovanni, si evidenzia quanto segue.

In merito all'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale (AdSP) dello Stretto necessaria a ricomprendere l'area destinata allo spostamento, occorre precisare, preliminarmente, che il relativo *iter* di approvazione è tutt'ora in corso e trova fondamento nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), redatto dalla medesima Autorità nel 2023 e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con decreto ministeriale n. 350 del 29 dicembre 2023, previo parere favorevole della Regione Siciliana e della regione Calabria.

Recepita la previsione dell'intervento di spostamento dell'infrastruttura a Sud nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, la sua attuazione è subordinata all'approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto di Villa San Giovanni. Tale condizione costituisce presupposto per la riconduzione della competenza progettuale e realizzativa in capo all'Autorità di sistema portuale, ferma restando la possibilità di intervento da parte della regione Calabria o di un eventuale commissario *ad acta*, come già avvenuto per il porto di Tremestieri a Messina.

Con delibera n. 29 del 13 febbraio 2025, il comitato di gestione dell'AdSP dello Stretto ha approvato l'ampliamento della circoscrizione territoriale alle aree meridionali del molo di sopraflutto, presupposto anch'esso indispensabile per consentire all'ente di acquisire piena competenza sull'intervento. L'istruttoria ministeriale è stata formalmente avviata e sono in corso le integrazioni documentali richieste ai fini dell'adozione del relativo decreto.

Sul piano delle risorse, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha già previsto un intervento strettamente funzionale alla riorganizzazione degli approdi e alla futura collocazione a Sud, finanziando la « Realizzazione di nuovi ormeggi per navi traghetto e mezzi veloci e della stazione marittima passeggeri » per un importo pari a 30 milioni di euro, in attuazione a quanto previsto dall'articolo 4, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021.

L'opera, già oggetto di studio di fattibilità predisposto dall'AdSP, è attualmente in fase di revisione progettuale, a seguito delle osservazioni formulate dal comune di Villa San Giovanni che ha richiesto di destinare le nuove banchine esclusivamente ai mezzi veloci, eliminando l'ormeggio per navi Ro-Ro.

Alla luce di quanto sopra esposto, si conferma l'impegno del MIT per la realizzazione del porto a Sud di Villa San Giovanni. Tale intervento non si configura soltanto come un'opera infrastrutturale, ma rappresenta un progetto di trasformazione urbana e sociale, volto a migliorare concretamente la qualità della vita dei cittadini e a rafforzare la funzione strategica dello Stretto nei collegamenti tra Calabria e Sicilia.

ALLEGATO 5

5-04442 Barbagallo: Realizzazione della ciclovia nazionale Monte Argentario-Civitanova Marche.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riguardo al quesito posto, rappresento quanto segue.

La ciclovia nazionale Monte Argentario-Civitanova Marche è inserita nel Programma delle ciclovie turistiche nazionali e rappresenta un'infrastruttura strategica per la mobilità sostenibile e per la valorizzazione turistica delle aree interne.

Il progetto si sviluppa lungo un tracciato di circa 425 chilometri e, attraversando le regioni Toscana, Umbria e Marche, collegherà direttamente tra loro le ciclovie Tirrenica e Adriatica, in corso di realizzazione, connettendo anche assi del cicloturismo quali la Via di Francesco, la Via Lauretana e le ciclovie del Tevere.

Per il tratto umbro, che si estende per circa 200 chilometri e coinvolge 20 comuni e tre parchi regionali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto 28 ottobre 2024 n. 257, ha stanziato un finanziamento di 20 milioni di euro. Il citato decreto, oltre a prevedere *target* intermedi, dispone che i soggetti beneficiari delle risorse devono completare la realizzazione della ciclovia entro il 30 giugno 2027, pena la decadenza dal finanziamento.

In ottemperanza alle disposizioni del decreto, il MIT ha erogato nel dicembre del 2024, in favore della regione Umbria, l'importo di 4 milioni di euro a titolo di anticipazione. Successivamente la stessa regione Umbria ha proposto al MIT la proroga dei termini previsti per i *target* intermedi nonché della data di ultimazione dei lavori chiedendone il posticipo al 31 dicembre 2027.

In merito allo specifico quesito dell'onorevole interrogante, si precisa che è in corso l'istruttoria per la verifica della sussistenza delle condizioni per il riconoscimento della proroga, anche attraverso le interlocuzioni con le altre amministrazioni coinvolte nel procedimento. All'esito favorevole di tali verifiche potranno essere adottati i provvedimenti conseguenti.

Confermo l'impegno del MIT per la realizzazione della ciclovia Monte Argentario – Civitanova Marche che non rappresenta soltanto un'infrastruttura di mobilità sostenibile, ma un vero e proprio motore di sviluppo turistico e territoriale. Connettendo i principali assi del cicloturismo nazionale, la stessa si configura come una dorsale strategica per la valorizzazione delle aree interne, capace di generare nuove opportunità economiche, culturali e ambientali. Un progetto che guarda al futuro, ma che affonda le radici nella bellezza e nella ricchezza dei nostri territori.