IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-05034 Pastorino: Realizzazione di un sistema di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova e la futura fermata Erzelli/Aeroporto 47

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 51

5-05035 Traversi: Misure finalizzate al miglioramento degli *standard* qualitativi del sistema ferroviario 48

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 53

5-05036 Pastorella: Ritardi nell'*iter* di costituzione degli organi di *governance* delle Autorità di sistema portuale 48

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 54

5-05037 Baldelli: Disciplina della lunghezza massima degli autoarticolati 49

ALLEGATO 4 (Testo della risposta) 55

5-05038 Ghio: Disegno di legge di riforma della portualità nazionale approvato dal Consiglio dei ministri 49

ALLEGATO 5 (Testo della risposta) 57

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 12 febbraio 2026. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. – Interviene il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 14.05.

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

5-05034 Pastorino: Realizzazione di un sistema di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova e la futura fermata Erzelli/Aeroporto.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) illustra l'interrogazione in titolo.

Il vice ministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 1)*.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA), replicando, rileva che nel verbale della riunione svoltasi il 5 dicembre scorso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha dato conto dell'intenzione di proseguire nella ricerca delle risorse necessarie alla realizzazione del cosiddetto « *moving walkway* ».

Esprime, pertanto, rammarico per la mancata assunzione, in quella sede, di un impegno formale sul punto da parte del Ministero, anche in considerazione dell'assenza di garanzie circa un eventuale inserimento di tale intervento nel contratto di programma di RFI. Rivolge, quindi, un appello al Governo affinché venga ma-

nutenuto l'impegno assunto nei confronti dei cittadini, anche alla luce delle risorse disponibili nell'ambito del citato contratto di programma di RFI.

Prende atto della riallocazione, da parte del Ministero, delle risorse originariamente destinate al finanziamento del progetto su altri interventi nel territorio genovese e ligure, ma ribadisce la propria preoccupazione, anche alla luce delle notizie di stampa relative all'interruzione dei lavori su una parte della linea metropolitana ricompresa nel progetto del Terzo Valico, con conseguente rinvio degli stessi.

Rinnova, in conclusione, l'appello al Governo affinché garantisca la realizzazione delle opere in questione, assumendo un impegno concreto nei confronti dei territori interessati.

Si riserva, infine, di monitorare l'evoluzione della vicenda e di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo in merito.

5-05035 Traversi: Misure finalizzate al miglioramento degli *standard* qualitativi del sistema ferroviario.

Roberto TRAVERSI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il vice ministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 2)*. Rileva, in particolare, che il Ministero intende innalzare il livello qualitativo del servizio *Intercity*, anche alla luce del fatto che il contratto vigente non assicura, allo stato, *standard* elevati di qualità. Preannuncia, pertanto, l'orientamento del Ministero a inserire nel futuro bando di gara specifiche clausole volte a garantire ai passeggeri un servizio *Intercity* caratterizzato da livelli qualitativi più elevati.

Roberto TRAVERSI (M5S), replicando, ringrazia il vice ministro Rixi per la risposta fornita.

Specifica, in particolare, che, anche alla luce delle notizie diffuse dagli organi di stampa, la finalità della presente interrogazione era quella di acquisire maggiore chiarezza in merito alle linee politiche che il Governo intende adottare in materia.

Ritiene, altresì, opportuno rivolgere un appello all'Esecutivo affinché, nel percorso volto all'assegnazione dei servizi *Intercity*, tenga in debita considerazione tre profili fondamentali.

Il primo concerne la tutela dei territori, rispetto ai quali evidenzia la necessità di evitare una frammentazione delle linee e di scongiurare possibili penalizzazioni a danno dei territori del Mezzogiorno rispetto a quelli del Nord Italia.

Il secondo attiene alla tutela dei lavoratori, con particolare attenzione alla clausola sociale, al fine di evitare ricadute negative sul personale che quotidianamente garantisce l'erogazione del servizio.

Il terzo attiene, infine, alla tutela dei viaggiatori, evitando incrementi tariffari e promuovendo l'utilizzo del mezzo ferroviario attraverso la predisposizione di un sistema economicamente sostenibile e accessibile.

5-05036 Pastorella: Ritardi nell'*iter* di costituzione degli organi di *governance* delle Autorità di sistema portuale.

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

Il vice ministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 3)*. Ringrazia, inoltre, la deputata Pastorella per aver offerto al Ministero l'opportunità di chiarire, anche alla luce delle notizie circolate, che le procedure per la nomina dei componenti dei collegi dei revisori dei conti sono state regolarmente espletate e che nelle prossime ore saranno trasmesse le relative comunicazioni alle singole Autorità di sistema portuale.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), replicando, critica le tempistiche impiegate per la conclusione delle procedure di nomina dei componenti dei collegi dei revisori dei conti, ritenendo non efficiente il coordinamento tra il Ministero delle in-

frastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze.

Manifesta, inoltre, perplessità in merito alla circostanza che le nomine di figure di particolare rilievo all'interno delle Autorità di sistema portuale, quali i segretari generali, siano state effettuate prima della costituzione dei collegi dei revisori dei conti, ai quali, anche laddove non strettamente previsto dalla normativa, sarebbe stato opportuno sottoporre tali designazioni. Richiama, in particolare, i casi delle Autorità di Venezia e Livorno, sottolineando la carenza di una specifica esperienza in materia di portualità nelle personalità individuate.

Esprime, altresì, preoccupazione per le possibili ricadute che la riforma del sistema portuale potrebbe determinare in termini di competenze e assetto di *governance* delle Autorità di sistema portuale.

Dichiara, infine, di attendere con interesse la risposta che il vice ministro fornirà all'interrogazione presentata dalla collega Ghio sulla medesima materia.

5-05037 Baldelli: Disciplina della lunghezza massima degli autoarticolati.

Antonio BALDELLI (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il vice ministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 4)*.

Antonio BALDELLI (FDI), replicando, ringrazia il vice ministro Rixi per la risposta fornita.

Auspica che, in sede di attuazione della delega conferita al Governo dall'articolo 35 della legge n. 177 del 2024, si possa intervenire in tale ambito, assicurando un sostegno concreto alle imprese del settore.

Manifesta, tuttavia, persistenti perplessità in ordine alla possibile sussistenza di profili di conflitto tra la produzione realizzata dalla società Omar s.r.l. e la normativa vigente.

5-05038 Ghio: Disegno di legge di riforma della portualità nazionale approvato dal Consiglio dei ministri.

Valentina GHIO (PD-IDP) illustra l'interrogazione in titolo.

Il vice ministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 5)*. Rileva, in particolare, che, nell'ambito della riforma della portualità nazionale, l'assegnazione al livello nazionale del compito di delineare una visione complessiva del sistema consentirebbe di superare, tra l'altro, le attualità criticità in materia di programmazione delle risorse, oggi difficilmente attuabile nel settore portuale in assenza di un quadro chiaro e coordinato degli interventi che ciascuna Autorità di sistema portuale intende realizzare.

Ricorda, peraltro, che per tutte le opere di valore superiore a 400 milioni di euro si è reso necessario procedere alla nomina di un Commissario di Governo, in considerazione delle difficoltà, da parte delle Autorità di sistema portuale, di gestire interventi di tale complessità e dimensione, come nel caso della diga foranea di Genova o dei bacini del porto di Palermo.

Evidenzia, infine, che la riforma della portualità nazionale sarà, comunque, sottoposta all'esame del Parlamento, avendo il Governo optato per uno strumento normativo che valorizza in modo significativo il ruolo delle due Camere nella definizione dei contenuti della riforma stessa.

Valentina GHIO (PD-IDP), replicando, ringrazia il viceministro Rixi per la risposta fornita, pur evidenziando come la stessa non sia idonea a fugare i dubbi sollevati.

Rileva, in particolare, che il ruolo delle Autorità di sistema portuale, così come delineato nel testo approvato dal Consiglio dei ministri, risulti evidentemente ridimensionato, richiamando una serie di elementi a sostegno delle proprie preoccupazioni, quali i consistenti trasferimenti di risorse, con le conseguenti ricadute

sull'operatività delle stesse Autorità, e la sottrazione di competenze non solo in materia di gestione delle opere, ma anche con riferimento agli interventi di manutenzione straordinaria.

Auspica, pertanto, che su tale profilo la Commissione Trasporti possa intervenire nel corso dell'*iter* parlamentare che seguirà il provvedimento in questione, soprattutto in considerazione del ruolo che il testo adottato dal Governo sembrerebbe attribuire al presidente della nuova società Porti d'Italia.

Si riserva, in conclusione, di monitorare l'evoluzione della vicenda, in particolare nel momento in cui il provvedimento sarà sottoposto all'esame della Commissione.

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

La seduta termina alle 14.40.

ALLEGATO 1

5-05034 Pastorino: Realizzazione di un sistema di collegamento tra l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova e la futura fermata Erzelli/Aeroporto.

TESTO DELLA RISPOSTA

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sostenuto il rilancio dell'Aeroporto di Genova Cristoforo Colombo attraverso un programma di interventi infrastrutturali volto a rafforzarne il ruolo strategico nel sistema logistico del Nord-Ovest.

La recente ristrutturazione e ammodernamento dello scalo si inserisce in un piano complessivo di investimenti stimato in circa 28 milioni di euro, di cui circa 12 milioni reperiti tramite il cosiddetto « Decreto Genova » (decreto-legge n. 109 del 2018), con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per sostenere il potenziamento infrastrutturale e l'adeguamento funzionale dell'aerostazione.

In coerenza con la visione di integrazione intermodale tra aeroporto, rete ferroviaria e sistema portuale, sono stati sottoscritti specifici protocolli di intesa:

1) collegamento tra la stazione di Genova Piazza Principe e la Stazione Marittima: intervento finalizzato a migliorare l'accessibilità dell'*hub* crocieristico genovese, con un costo stimato di circa 10 milioni di euro. I lavori risultano avviati nell'ambito del sistema di mobilità integrata urbana. In seguito all'accordo del 2024 di collegamento fra stazione marittima e stazione ferroviaria si è chiusa positivamente la conferenza di servizi e la realizzazione del progetto prosegue a costi invariati, anche tenendo conto delle altre interruzioni di rete ferroviaria pianificate;

2) protocollo per il collegamento dell'*hub* crocieristico di Savona alla rete ferroviaria, a servizio del Porto di Savona: l'investimento stimato per l'intervento infrastrutturale è nell'ordine dei 50 milioni di euro, con progettazione avviata e finalità di rafforzare l'integrazione tra traffico crocieristico e sistema ferroviario regionale. La progettazione è stata sviluppata da Rfi senza criticità e l'opera procede senza intoppi né incremento dei costi;

3) realizzazione del « *moving walkway* » tra l'aeroporto e la futura stazione ferroviaria Genova Erzelli-Aeroporto: opera strategica per garantire un collegamento diretto e coperto tra scalo e ferrovia. Il costo inizialmente stimato in circa 29 milioni di euro è stato successivamente aggiornato fino a circa 44 milioni di euro, con criticità legate alla copertura degli extracosti. Si tratta di un progetto che è strettamente connesso alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria Genova Erzelli-Aeroporto, parte del potenziamento del nodo ferroviario genovese, con un investimento stimato in circa 65 milioni di euro ed attivazione prevista non prima del 2028, a causa dei ritardi confermati da Rfi. Si tratta dell'unica opera del protocollo Genova che presenta criticità.

In merito al progetto del *moving walkway* di collegamento tra l'Aeroporto di Genova e la futura fermata ferroviaria Erzelli/Aeroporto, è necessario ricostruire con chiarezza i fatti e le responsabilità amministrative, evitando rappresentazioni fuorvianti.

L'Accordo istituzionale, firmato il 15 aprile 2024 a Palazzo San Giorgio da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, comune di Genova, Autorità di sistema portuale, Aeroporto di Genova S.p.A., Enac e Rfi, prevedeva la realizzazione di un sistema di collegamento sopraelevato coperto di circa 600 metri, con *tapis roulant* bidirezionali e percorsi pedonali, per un costo complessivo stimato in circa 29 milioni di euro.

Tali risorse erano individuate, disponibili e vincolate, con obbligo di impegno entro il 2025.

Considerata la grande quantità di interventi che il gruppo FFSS sta realizzando in area ligure, anche legati al PNRR, al fine di realizzare l'intervento entro il 2025, il comune di Genova si è proposto come soggetto attuatore incaricato della progettazione e ha trasmesso nel secondo semestre del 2025 un progetto di fattibilità tecnico-economica con un quadro economico pari a 44 milioni di euro, ampiamente superiore alle risorse previste dall'Accordo e non compatibile né con i tempi né con i vincoli finanziari dell'intervento.

A fronte di tale scostamento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha formalmente richiesto al comune di Genova e all'Aeroporto la disponibilità a coprire la differenza di circa 15 milioni di euro. Nel corso dell'ultima riunione tecnica, svoltasi il 5 dicembre 2025 in Prefettura, preso atto dell'impossibilità da parte dei soggetti coinvolti di assicurare la copertura dell'*extra*-costo, si è convenuto di considerare privo di effetti l'Accordo del 2024.

Al fine di evitare la perdita delle risorse già stanziate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha pertanto ritenuto doveroso riallocare i 29 milioni di euro su altri interventi immediatamente cantierabili sul territorio genovese e ligure, tra cui, in via principale, interventi sulle stazioni ferroviarie di Albisola, Loano, Ventimiglia, Riomaggiore, Corniglia, Monterosso, Vernazza, Busalla, Camogli, Manarola, Chiavari e La Spezia.

Il 12 gennaio 2026 è stato conseguentemente sciolto il comitato direttivo (*Steering Committee*) istituito per coordinare la progettazione e la realizzazione dell'opera, atto formale che ha sancito la conclusione dell'*iter* nelle condizioni date.

Il *moving walkway* rappresentava per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un'opera strategica all'interno di un più ampio piano che, nel nuovo piano aeroportuale nazionale che sarà approvato a breve, vede l'aeroporto Cristoforo Colombo quale scalo dedicato al collegamento con il settore crocieristico. Tale progetto consentirà di integrare l'area aeroportuale e portuale genovese, migliorando l'accessibilità dello scalo e realizzando un'integrazione con la rete ferroviaria. È evidente che si tratta di una scelta che consente di aumentare in modo significativo la competitività complessiva del sistema logistico e turistico della città di Genova.

Resta ferma, tuttavia, la disponibilità del Ministero di proporre nel prossimo accordo di programma con Rfi, nel pieno rispetto dei vincoli di finanza pubblica e dell'interesse generale, la realizzazione del collegamento dalla nuova stazione ferroviaria di Genova Erzelli/Aeroporto all'aeroporto.

ALLEGATO 2

5-05035 Traversi: Misure finalizzate al miglioramento degli *standard* qualitativi del sistema ferroviario.

TESTO DELLA RISPOSTA

In risposta al quesito, è utile innanzitutto ricordare che il Ministero ha già avviato il percorso per l'assegnazione dei servizi ferroviari passeggeri di interesse nazionale soggetti a obbligo di servizio pubblico sulla media e lunga percorrenza, i cosiddetti *Intercity*. Un procedimento che si svolge nel pieno rispetto delle regole europee e delle indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ed è coerente con gli obiettivi fissati dal PNRR.

Il modello scelto consente di tenere insieme due esigenze fondamentali: da un lato, garantire una gara aperta, equa e realmente competitiva, come richiesto dalla normativa europea; dall'altro, assicurare la continuità del servizio *Intercity* fino all'affidamento del nuovo contratto, evitando interruzioni o disservizi per i passeggeri. In vista della scadenza dell'attuale affidamento, sono già state avviate le attività necessarie alla predisposizione del bando per un nuovo periodo di quindici anni.

Sul fronte della qualità del servizio, l'obiettivo del Ministero è chiaro: alzare il livello complessivo dell'offerta, rendendola più aderente alle aspettative dei viaggiatori e agli *standard* delle migliori esperienze europee. I requisiti tecnici e le condizioni di esercizio saranno definiti in modo da garantire parametri concreti e verificabili in termini di puntualità, *comfort*, sicurezza e *performance*.

Quanto agli aspetti sociali, va ricordato che il quadro normativo europeo e nazionale, insieme alle disposizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, prevede già strumenti adeguati per tutelare il personale impiegato nei servizi oggetto di gara. Nella predisposizione della documentazione, il Ministero terrà conto in modo puntuale di queste previsioni, con particolare attenzione alla corretta applicazione della clausola sociale e alla definizione del suo perimetro.

Infine, in coerenza con quanto previsto dalla disciplina dell'ART, è programmata l'attivazione di specifiche consultazioni sia con gli operatori economici potenzialmente interessati sia con le parti sociali del settore. Un passaggio fondamentale per garantire trasparenza, partecipazione e condivisione nella definizione degli elementi essenziali della procedura di gara.

ALLEGATO 3

5-05036 Pastorella: Ritardi nell'*iter* di costituzione degli organi di *governance* delle Autorità di sistema portuale.

TESTO DELLA RISPOSTA

In merito al quesito posto, rappresento quanto segue.

L'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, disciplina in modo puntuale la composizione e la nomina dei collegi dei revisori dei conti delle Autorità di sistema portuale, prevedendo una procedura necessariamente interministeriale.

In particolare, la norma stabilisce che la nomina avvenga con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, mentre la designazione del presidente e di un componente supplente spetta al Ministero dell'economia e delle finanze. Si tratta, dunque, di un *iter* articolato in più fasi e subordinato al completamento delle rispettive designazioni da parte delle due amministrazioni coinvolte.

In coerenza con tale quadro normativo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato con largo anticipo tutte le attività propedeutiche alla ricostituzione dei collegi dei revisori, mantenendo un costante raccordo istituzionale con il Ministero dell'economia e delle finanze.

L'obiettivo è stato sin dall'inizio quello di assicurare la massima celerità e regolarità del procedimento, nella consapevolezza del ruolo essenziale che i collegi svolgono all'interno delle Autorità di sistema portuale.

Come noto, infatti, i collegi dei revisori rappresentano un presidio fondamentale di vigilanza sulla regolarità contabile e finanziaria degli enti, garantendo il riscontro degli atti di gestione e contribuendo alla sana amministrazione delle Autorità portuali.

Proprio per la rilevanza strategica di tali funzioni, l'amministrazione ha dedicato particolare attenzione alla corretta ricostituzione degli organi, nel pieno rispetto dei requisiti di professionalità previsti dalla normativa vigente.

Lo scorso 5 febbraio, il Ministero dell'economia e delle finanze ha trasmesso i nominativi dei propri rappresentanti, designati quali presidenti e componenti supplenti dei collegi per il prossimo quadriennio.

Ricevuta tale comunicazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha immediatamente attivato le procedure necessarie alla predisposizione dei decreti di nomina, che sono già stati firmati dal Ministro. I provvedimenti adottati sono in fase di trasmissione ai competenti organi di controllo secondo le disposizioni vigenti in materia di regolarità amministrativo-contabile.

Il completamento delle nomine consentirà di rafforzare ulteriormente l'assetto di *governance* delle Autorità di sistema portuale, assicurando la piena operatività degli organi di controllo e contribuendo a garantire continuità amministrativa, trasparenza gestionale e tempestività nei processi decisionali.

È opportuno evidenziare, inoltre, che l'*iter* di ricostituzione dei collegi dei revisori non presenta alcuna correlazione con le tempistiche relative alla riforma del sistema portuale, di cui avremo modo di parlare nel prosieguo della seduta odierna. Si tratta, infatti, di procedimenti distinti, fondati su presupposti normativi e finalità differenti.

Alla luce di quanto esposto, confermo che le procedure in corso sono state definite, così da assicurare il celere completamento degli organi collegiali e sostenere l'efficace funzionamento dell'intero sistema portuale nazionale, infrastruttura strategica per la competitività del Paese e per lo sviluppo dei traffici marittimi.

ALLEGATO 4

5-05037 Baldelli: Disciplina della lunghezza massima degli autoarticolati.

TESTO DELLA RISPOSTA

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

In via preliminare appare opportuno ricordare che il cosiddetto « Progetto Diciotto », avviato nel 2008, nacque come iniziativa sperimentale finalizzata a migliorare l'efficienza del trasporto su strada attraverso l'impiego di complessi veicolari fino a 18 metri di lunghezza, in deroga al limite allora vigente di 16,50 metri. La sperimentazione fu sin dall'inizio caratterizzata da un numero contingentato di veicoli, da condizioni tecniche di omologazione puntualmente definite e da un'attività di monitoraggio costante affidata agli organi competenti.

Nel corso degli anni, il contingente autorizzato è stato progressivamente ampliato fino a raggiungere le 330 unità. Successivamente, con la circolare del 5 giugno 2024, la sperimentazione è stata estesa all'intero territorio nazionale, senza limiti temporali, ma esclusivamente per i veicoli già autorizzati nell'ambito del progetto.

Con riferimento al caso specifico richiamato dagli onorevoli interroganti, relativo alla società Omar S.r.l., si rappresenta che le attività di monitoraggio e le verifiche ispettive hanno evidenziato come, a fronte di 80 veicoli assegnati nella seconda fase del progetto e di due omologazioni rilasciate nel 2014 dal Centro Prova Autoveicoli di Torino, la produzione complessiva riconducibile a tali omologazioni risulterebbe pari a 197 unità. Le verifiche hanno, inoltre, fatto emergere profili di possibile non conformità rispetto alle condizioni di omologazione e alla normativa tecnica vigente al momento dell'immatricolazione.

Alla luce di tali risultanze, l'amministrazione ha immediatamente attivato le procedure di competenza. Sono state richieste agli uffici territoriali verifiche puntuali sulle singole immatricolazioni e, laddove siano state riscontrate irregolarità, sono stati avviati i procedimenti in autotutela previsti dalla legge n. 241 del 1990.

Appare opportuno chiarire che le iniziative assunte non traggono origine da un presunto conflitto tra l'articolo 61 del codice della strada e l'articolo 216 del relativo regolamento di esecuzione, né da una mancata armonizzazione formale del quadro regolamentare. Esse discendono, invece, dall'accertamento di specifiche difformità rispetto ai limiti quantitativi e alle condizioni tecniche fissate nell'ambito del progetto sperimentale e dalle norme vigenti in materia di omologazione.

Si ricorda, infatti, che l'articolo 61, comma 2, del codice della strada è stato modificato dal decreto-legge n. 121 del 2021, convertito dalla legge n. 156 del 2021, elevando a 18,75 metri la lunghezza massima degli autoarticolati. Tale modifica ha superato il precedente limite dimensionale, fermo restando l'obbligo di rispettare tutte le ulteriori prescrizioni tecniche e le disposizioni in materia di omologazione e immatricolazione. Lo stesso articolo 61 precisa che gli autoarticolati non devono eccedere i 18,75 metri « sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento ».

È pertanto da escludere qualsiasi collegamento tra il « Progetto Diciotto » e la modifica normativa del 2021, trattandosi di un'iniziativa avviata molti anni prima e fondata su presupposti del tutto autonomi rispetto all'evoluzione successiva del codice della strada.

La problematica potrà compiutamente essere esaminata nell'ambito dell'attuazione dell'articolo 35 della legge n. 177 del 2024, in relazione alla quale è attualmente all'esame di questa Commissione il disegno di legge di proroga del termine ai fini della riscrittura di un nuovo codice.

In quella sede sarà possibile attenzionare e risolvere le criticità evidenziate dagli onorevoli interroganti.

ALLEGATO 5

5-05038 Ghio: Disegno di legge di riforma della portualità nazionale approvato dal Consiglio dei ministri.

TESTO DELLA RISPOSTA

La riforma della portualità nazionale nasce da un'esigenza non più rinviabile: dotare l'Italia di una strategia unitaria, capace di superare l'attuale frammentazione e di farci competere davvero come sistema Paese nelle reti trans-europee dei trasporti TEN-T e nei grandi flussi della logistica internazionale.

Non è un'operazione di accentramento, né tantomeno un commissariamento dei porti. Al contrario, è l'introduzione di un modello più moderno ed efficiente: da un lato Porti d'Italia S.p.A., che diventa il soggetto operativo per il coordinamento e la realizzazione delle grandi opere strategiche; dall'altro le Autorità di sistema portuale, che continuano a gestire i servizi, la manutenzione ordinaria, il governo quotidiano degli scali e l'efficientamento.

Il ruolo delle Autorità non viene ridimensionato, ma rafforzato e qualificato. Le AdSP restano centrali nella programmazione, che avviene con un metodo rigorosamente *bottom-up*: sono i territori e le singole Autorità a indicare i fabbisogni reali. Il livello nazionale ha il compito di coordinare, razionalizzare e dare coerenza a queste esigenze, costruendo una visione complessiva che eviti sovrapposizioni, sprechi e interventi scollegati.

Il fulcro del nuovo assetto è il coordinamento strutturato tra Porti d'Italia e le Autorità di sistema portuale, regolato da una convenzione-quadro. Non un semplice atto formale, ma uno strumento operativo che disciplina in modo puntuale autorizzazioni, nulla osta e interferenze, garantendo che i cantieri delle grandi opere procedano senza bloccare l'attività quotidiana dei porti.

Lo sviluppo dei territori non viene penalizzato, ma accelerato. Una cabina di regia nazionale consente di realizzare più rapidamente infrastrutture complesse e di attrarre investimenti privati su scala che il singolo scalo, da solo, faticherebbe a sostenere.

Anche sul piano delle risorse è bene fare chiarezza: non si tratta di tagli, ma di una riallocazione razionale, fondata su un principio semplice: i fondi seguono le funzioni.

Il Governo, pertanto, ha deciso di intraprendere questa riforma con un disegno di legge che sarà ampiamente discusso nelle due Camere del Parlamento e consentirà di individuare con esattezza le funzioni e i compiti che saranno assegnati alla Società e quelli che saranno assegnati alle Autorità portuali.

La riforma è ora pronta per il passaggio parlamentare, che rappresenta il luogo naturale del confronto politico e istituzionale. Sarà il Parlamento a discutere e valutare un provvedimento strategico, pensato per rendere la portualità italiana più forte, più competitiva e finalmente all'altezza delle sfide globali.