IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci. Atto n. 397 *(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni)* 128

ALLEGATO 1 (Parere approvato) 134

ALLEGATO 2 (Proposta alternativa di parere del gruppo MoVimento 5 Stelle) 140

ALLEGATO 3 (Proposta alternativa di parere del gruppo Partito Democratico – Italia Democratica e Progressista) 145

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (UE) 2016/679, (UE) 2018/1724, (UE) 2018/1725 e (UE) 2023/2854 e le direttive 2002/58/CE, (UE) 2022/2555 e (UE) 2022/2557 per quanto riguarda la semplificazione del quadro legislativo nel settore digitale e che abroga i regolamenti (UE) 2018/1807, (UE) 2019/1150 e (UE) 2022/868 e la direttiva (UE) 2019/1024 (*omnibus* digitale) COM(2025)837 final *(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento, e rinvio)* 131

SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, concernenti l'introduzione della conoscenza delle tecniche di primo soccorso e di utilizzazione dei defibrillatori semiautomatici e automatici tra i requisiti per il conseguimento della patente di guida. C. 1522 Amorese *(Seguito dell'esame e rinvio)* 131

ALLEGATO 4 (Emendamento presentato) 152

Modifica all'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore in circolazione. C. 2201 Marchetti *(Seguito dell'esame e rinvio)* 131

ALLEGATO 5 (Emendamenti presentati) 153

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di identificazione e circolazione dei velocipedi e di sicurezza dei ciclisti. C. 2489 Pella *(Seguito dell'esame e rinvio)* 132

ALLEGATO 6 (Emendamenti presentati) 154

Modifiche agli articoli 115 e 119 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento dei requisiti per la guida di veicoli da parte di coloro che hanno superato l'ottantesimo anno di età. C. 2597 Barbagallo *(Seguito dell'esame e rinvio)* 132

ALLEGATO 7 (Emendamenti presentati) 158

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 133

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione informale, nell'ambito dell'esame, in sede referente, del disegno di legge C. 2925, recante « Riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di *governance* portuale e rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale », di rappresentanti di Fercargo, in videoconferenza, di Fermerci, dell'Associazione nazionale costruttori edili (ANCE), in videoconferenza, di Federmanager e degli esperti della materia Paolo Costa, Ercole Incalza, Luigi Robba, in videoconferenza, e Mario Spampinato, in videoconferenza 133

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 23 giugno 2026. — Presidenza del vicepresidente Andrea CAROPPO. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 13.05.

Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci.
Atto n. 397.

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

Andrea CAROPPO, *presidente* e *relatore*, 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.

Ricorda che nella seduta del 28 aprile 2026 è stata svolta la relazione introduttiva e che ha avuto luogo un ciclo di audizioni. Sono state inoltre acquisite memorie scritte che sono pubblicate sul sito *internet* della Camera.

In qualità di relatore presenta e illustra una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni *(vedi allegato 1)*.

Avverte, inoltre, che il gruppo MoVimento 5 Stelle e il gruppo Partito Democratico – Italia Democratica e Progressista hanno presentato, rispettivamente, due proposte alternative di parere *(vedi allegati 2 e 3)*.

Il viceministro Edoardo RIXI esprime un orientamento favorevole sulla proposta di parere formulata dal relatore.

Auspica, inoltre, che le diverse forze politiche possano convergere sulla soluzione del lotto unico quale modello preferenziale di affidamento dei servizi *Intercity*, al fine di rendere la proposta che il Governo intende portare avanti dinanzi alla Commissione europea e nell'ambito delle interlocuzioni con l'ART maggiormente incisiva, in quanto sostenuta dal più ampio consenso possibile.

Andrea CASU (PD-IDP) illustra la proposta alternativa di parere presentata dal proprio gruppo, soffermandosi sui profili di maggiore rilievo.

Richiama, in particolare, il fatto che la Commissione non abbia ancora potuto prendere visione degli aggiornamenti al Contratto di programma, più volte richiesti, nonché le incertezze relative alle coperture finanziarie delle opere previste nel Documento in assenza delle risorse del PNRR.

Evidenzia, inoltre, le criticità connesse alla scelta di ricorrere all'alta capacità, che comporta un incremento dei costi e ulteriori difficoltà operative. Ricorda le problematiche riscontrate nei nodi ferroviari di Roma e Bologna, nonché le questioni sollevate dal collega Barbagallo in merito ai nuovi treni in arrivo e alla tipologia di servizi che essi saranno in grado di offrire ai passeggeri.

Ribadisce, altresì, la questione degli spazi e delle aree destinate all'attesa dei viaggiatori all'interno delle stazioni.

Richiama, infine, il tema dell'intermodalità e dell'interconnessione dei sistemi di trasporto, con particolare riferimento alla funzionalità delle autostazioni, nell'ottica di garantire agli utenti collegamenti efficaci tra il trasporto ferroviario, quello su gomma e i servizi aeroportuali.

Ringrazia, quindi, il viceministro Rixi per aver accolto le istanze che la propria forza politica ha portato avanti fin dall'inizio dell'esame del provvedimento. In particolare, sottolinea la questione concernente la soluzione del lotto unico quale modello di affidamento dei servizi *Intercity*, reputandolo idoneo, da un lato, a promuovere adeguate economie di scala industriale e, dall'altro, a garantire la continuità del servizio sull'intero territorio nazionale, evitando frammentazioni gestionali e assicurando uniformità dell'offerta tra le diverse aree del Paese. Richiama, in secondo luogo, il tema delle clausole sociali, giudicando positivamente il fatto che lo stesso venga ripreso non soltanto nelle premesse, bensì anche tra le condizioni del parere formulato dal relatore Caroppo, reputando necessario che, laddove si proceda a gara, sia assicurata ogni necessaria garanzia a tutti i lavoratori coinvolti, sia direttamente che indirettamente. Ricorda, al riguardo, che lo sciopero indetto per lo scorso 11 giugno è stato sospeso proprio in vista delle determinazioni che la Commissione avrebbe espresso sul punto.

Chiede, pertanto, che sul tema del lotto unico e delle clausole sociali la Commissione proceda alla votazione per parti separate della proposta di parere formulata dal relatore.

Andrea CAROPPO, *presidente,* invita il collega Casu a indicare con maggiore precisione su quali parti della proposta di parere intende chiedere la votazione per parti separate.

Antonino IARIA (M5S) illustra la proposta alternativa di parere presentata dal proprio gruppo, sottolineando come la stessa si concentri, in particolare, su due aspetti, attinenti alla definizione degli *asset* su cui garantire un maggiore intervento e dei settori che richiedono una razionalizzazione.

Osserva, poi, che nella proposta di parere formulata dal relatore Caroppo si registra una scarsa attenzione al problema dei nodi ferroviari, in particolare del nodo di Tarsia e del nodo di Gioia Tauro.

Ritiene, inoltre, che meriti un maggiore approfondimento il tema dei corridoi internazionali verso il Nord Europa, ricordando soprattutto la direttrice Genova-Rotterdam e la necessità di creare un nuovo tunnel di base quale infrastruttura alternativa rispetto all'attuale tracciato ferroviario interno al passo del Sempione. A tale riguardo, rammenta la necessità di provvedere a una maggiore valorizzazione dello scalo ferroviario intermodale di Domodossola 2.

Passa poi al tema della linea ferroviaria Torino-Lione, ribadendo la necessità di sospendere i relativi impegni di spesa per giungere poi a una revisione integrale del rapporto costi-benefici e del relativo cronoprogramma, destinando le risorse corrispondenti ad altri interventi strategici nell'ambito del sistema di trasporto ferroviario regionale.

Si associa alla richiesta formulata dal collega Casu in merito alla votazione per parti separate dei profili della proposta di parere del relatore attinenti alla soluzione del lotto unico quale modello di affidamento dei servizi *Intercity*.

Richiama, poi, una delle ultime revisioni del PNRR, nell'ambito della quale il Ministro Foti aveva prospettato l'utilizzo delle relative risorse per la costituzione di una società pubblica incaricata dell'acquisizione e della gestione del materiale rotabile, che avrebbe poi messo a disposizione tali *asset* nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi. Riferisce che il proprio gruppo sta valutando con interesse tale ipotesi, ritenendola condivisibile a condizione che lo strumento mantenga una natura pubblica, sia gestito secondo criteri di controllo pubblico e garantisca il pieno rispetto delle clausole sociali e dei diritti dei lavoratori.

Sottolinea, infine, la necessità di inserire tra le priorità di rango nazionale del Documento il potenziamento strutturale del nodo di Milano, rappresentandolo come uno dei principali punti di congestione della rete ferroviaria nazionale.

Francesca GHIRRA (AVS) ravvisa nella proposta di parere formulata dal relatore criticità tali da rendere complessa, per la propria forza politica, la formulazione di un giudizio pienamente favorevole.

La prima attiene al tema delle risorse, ritenendo che si riscontri un problema di incertezza delle coperture a seguito dell'esaurimento dei fondi del PNRR, risorse che, a suo avviso, non risultano essere state distribuite in modo adeguato.

Rileva, inoltre, che l'eccessiva attenzione al tema dell'Alta Velocità possa andare a detrimento di altri profili, quali quelli dei collegamenti regionali e delle aree interne.

Ritiene, altresì, che si sia prestata scarsa attenzione agli aspetti dell'intermodalità e della logistica e condivide quanto espresso in precedenza dai colleghi sulla necessità di un maggiore presidio del tema delle tutele dei lavoratori.

Si riserva, pertanto, ogni valutazione al momento del voto per parti separate.

Elena MACCANTI (LEGA) rivolge un ringraziamento al relatore Caroppo, al Governo e anche alle opposizioni per il contributo fornito, ritenendo che si sia scritta una bella pagina nei lavori parlamentari.

Annuncia, pertanto, il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere formulata dal relatore.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI) rivolge un ringraziamento al relatore Caroppo, al Governo e, in particolar modo, al viceministro Rixi, nonché alle diverse forze politiche presenti in Commissione per il lavoro svolto.

Ringrazia, altresì, i soggetti intervenuti nel corso del ciclo di audizioni, richiamando soprattutto l'importante contributo fornito dalle rappresentanze sindacali.

Nell'esprimere particolare favore per l'attenzione riservata ai temi della dorsale adriatica e della tutela dei lavoratori, annuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere formulata dal relatore.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) ringrazia il relatore Caroppo per il lavoro svolto sul tema, in particolare apprezzando il modo in cui la relazione svolta all'inizio dell'esame del Documento abbia individuato le questioni di maggiore rilievo e la coerenza con la quale queste tematiche sono state successivamente sviluppate.

Andrea CAROPPO, *presidente*, alla luce delle richieste formulate dai colleghi e delle interlocuzioni intercorse con il gruppo Partito Democratico, propone di procedere alla votazione per parti separate della proposta di parere, ponendo dapprima in votazione il testo nel suo complesso, con esclusione della condizione di cui alla lettera *c)*, e procedendo successivamente alla votazione di quest'ultima.

Antonino IARIA (M5S) chiede la votazione per parti separate della lettera *d)* dell'undicesimo capoverso della quinta premessa, che fa riferimento alle principali direttrici ad alta intensità di traffico, nonché delle condizioni di cui alle lettere *e)* e *f)*.

Andrea CASU (PD-IDP) annuncia il voto contrario del proprio gruppo sulla proposta di parere formulata dal relatore, ad eccezione della condizione di cui alla lettera *c)*, sulla quale il voto è invece favorevole.

Andrea CAROPPO, *presidente*, avverte dunque che la proposta di parere sarà posta in votazione per parti separate, procedendo dapprima alla votazione del testo della proposta nel suo complesso, con esclusione della lettera *d)* dell'undicesimo capoverso della quinta premessa, e delle condizioni di cui alle lettere *c)*, *e)* e *f)*, successivamente alla votazione della predetta lettera *d)* e infine alla votazione di ciascuna delle condizioni di cui alle lettere *c)*, *e)* e *f)*.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni, con esclusione della lettera *d)* dell'undicesimo capoverso della quinta premessa e delle condizioni di cui alle lettere *c)*, *e)* e *f)*; approva quindi la lettera *d)* dell'undicesimo capoverso della quinta premessa. Approva, all'unanimità, la condizione di cui alla lettera *c)*; approva infine, con distinte votazioni, le condizioni di cui alle lettere *e)* e *f)* *(vedi allegato 1)*.

Andrea CAROPPO, *presidente* e *relatore*, avverte che, essendo stata approvata la proposta di parere del relatore, le proposte alternative di parere del gruppo MoVimento 5 Stelle e del gruppo Partito Democratico – Italia Democratica e Progressista risultano precluse e non saranno pertanto poste in votazione.

La seduta termina alle 13.35.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 23 giugno 2026. — Presidenza del vicepresidente Andrea CAROPPO.

La seduta comincia alle 13.35.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (UE) 2016/679, (UE) 2018/1724, (UE) 2018/1725 e (UE) 2023/2854 e le direttive 2002/58/CE, (UE) 2022/2555 e (UE) 2022/2557 per quanto riguarda la semplificazione del quadro legislativo nel settore digitale e che abroga i regolamenti (UE) 2018/1807, (UE) 2019/1150 e (UE) 2022/868 e la direttiva (UE) 2019/1024 (*omnibus* digitale).
COM(2025)837 final.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento, e rinvio).

Andrea CAROPPO, *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.

Ricorda che nella seduta del 4 marzo 2026 è stata svolta la relazione introduttiva e che ha avuto luogo un ciclo di audizioni. Sono state inoltre acquisite memorie scritte che sono pubblicate sul sito *internet* della Camera.

Enzo AMICH (FDI), *relatore*, propone di rinviare l'esame del provvedimento alla prossima settimana, al fine di consentire un adeguato approfondimento delle istanze pervenute.

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

La seduta termina alle 13.40.

SEDE REFERENTE

Martedì 23 giugno 2026. — Presidenza del vicepresidente Andrea CAROPPO.

La seduta comincia alle 13.40.

Andrea CAROPPO, *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.

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, concernenti l'introduzione della conoscenza delle tecniche di primo soccorso e di utilizzazione dei defibrillatori semiautomatici e automatici tra i requisiti per il conseguimento della patente di guida.
C. 1522 Amorese.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 27 maggio 2026.

Andrea CAROPPO, *presidente*, ricorda che nella seduta dell'11 febbraio è stata svolta la relazione introduttiva e che nella seduta del 27 maggio è stato concluso l'esame preliminare del provvedimento.

Avverte che è stato presentato un emendamento *(vedi allegato 4)*, che risulta ammissibile.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Modifica all'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in ma-

teria di modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore in circolazione.
C. 2201 Marchetti.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 27 maggio 2026.

Andrea CAROPPO, *presidente*, ricorda che nella seduta dell'11 febbraio è stata svolta la relazione introduttiva e che nella seduta del 27 maggio è stato concluso l'esame preliminare del provvedimento.

Avverte che sono stati presentati 4 emendamenti *(vedi allegato 5)*, che risultano tutti ammissibili.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di identificazione e circolazione dei velocipedi e di sicurezza dei ciclisti.
C. 2489 Pella.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 27 maggio 2026.

Andrea CAROPPO, *presidente*, ricorda che nella seduta del 27 maggio è stata svolta la relazione introduttiva ed è stato concluso l'esame preliminare del provvedimento.

Avverte che sono state presentate 23 proposte emendative *(vedi allegato 6)*.

Ricorda che la proposta di legge ha il duplice obiettivo di garantire maggiore sicurezza ai ciclisti, quali utenti vulnerabili della strada, e di valorizzare l'utilizzo della bicicletta come strumento di pratica sportiva.

Alla luce di queste finalità, comunica che la Presidenza non ritiene ammissibili, a norma dell'articolo 89 del Regolamento, in quanto inerenti a materia estranea all'oggetto della discussione, le seguenti proposte emendative: Iaria 3.9, che esenta i velocipedi adibiti al trasporto professionale di merci o persone dall'obbligo di transitare sulle piste loro riservate o sulle corsie ciclabili, o sulle corsie per doppio senso ciclabile, ove esistente; Iaria 3.03, che introduce la possibilità, per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, di circolare anche su piste, corsie e zone ciclabili come definite dal codice della strada.

Avverte che il termine per la presentazione di eventuali ricorsi in relazione alla pronuncia di inammissibilità è fissato alle ore 18 della giornata odierna.

Roberto PELLA (FI-PPE) ringrazia il presidente Caroppo e tutti i colleghi della Commissione per aver condiviso la decisione di proseguire nell'esame del provvedimento.

Nel richiamare i tragici eventi verificatisi nello scorso fine settimana, che hanno causato la perdita di tre vite umane tra i ciclisti, segnala il quadro particolarmente critico della sicurezza stradale, ricordando che dall'inizio dell'anno si registrano 94 vittime tra i ciclisti e oltre 3.000 incidenti stradali che li hanno coinvolti.

Rinnova, quindi, il proprio ringraziamento ai colleghi della Commissione, al presidente Deidda e al presidente Caroppo per aver favorito, per quanto di rispettiva competenza, un *iter* quanto più celere possibile della proposta di legge in esame, nella consapevolezza dell'esigenza di fornire risposte tempestive ai cittadini interessati.

Esprime, altresì, gratitudine al ministro Salvini e al viceministro Rixi per la costante attenzione riservata a tali tematiche, nonché a tutte le forze politiche che hanno deciso di sottoscrivere la proposta di legge.

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

Modifiche agli articoli 115 e 119 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento dei requisiti per la guida di veicoli da parte di coloro che hanno superato l'ottantesimo anno di età.
C. 2597 Barbagallo.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 27 maggio 2026.

Andrea CAROPPO, *presidente*, ricorda che nella seduta del 18 febbraio è stata svolta la relazione introduttiva e che nella seduta del 27 maggio è stato concluso l'esame preliminare del provvedimento.

Avverte che sono stati presentati 3 emendamenti *(vedi allegato 7)*, che risultano tutti ammissibili.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.45.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Martedì 23 giugno 2026.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.45 alle 13.50.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 23 giugno 2026. — Presidenza del vicepresidente Andrea CAROPPO. – Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi.

Audizione informale, nell'ambito dell'esame, in sede referente, del disegno di legge C. 2925, recante « Riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di *governance* portuale e rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale », di rappresentanti di Fercargo, in videoconferenza, di Fermerci, dell'Associazione nazionale costruttori edili (ANCE), in videoconferenza, di Federmanager e degli esperti della materia Paolo Costa, Ercole Incalza, Luigi Robba, in videoconferenza, e Mario Spampinato, in videoconferenza.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14 alle 16.05.

ALLEGATO 1

Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci. Atto n. 397.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (Atto n. 397);

premesso che:

il documento in esame costituisce il riferimento programmatorio nazionale, di durata decennale, per l'individuazione delle priorità di sviluppo della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci e per la definizione degli indirizzi cui dovranno conformarsi i contratti di programma e di servizio stipulati, rispettivamente, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana e tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e il nuovo affidatario, inserendosi nel quadro regolatorio definito dal decreto legislativo n. 112 del 2015;

il documento evidenzia inoltre come il PNRR abbia impresso una decisa accelerazione al ciclo degli investimenti ferroviari, agendo da fattore propulsivo sia sul piano infrastrutturale sia su quello tecnologico; in tale quadro, i risultati più rilevanti del processo di trasformazione in atto sono attesi in corrispondenza della scadenza del PNRR, fissata a giugno 2026, nonché nel periodo immediatamente successivo, in considerazione della necessità di dare continuità, nei futuri programmi di sviluppo, agli interventi avviati con le risorse del Piano;

rilevato che:

tra gli elementi di maggiore rilievo emerge la conferma della ferrovia come infrastruttura portante della strategia nazionale dei trasporti e della logistica; la programmazione ferroviaria infatti è inserita nell'ambito di una visione integrata della mobilità e della logistica, formalizzata nel Sistema nazionale integrato dei trasporti e della logistica (SNIT); in questo quadro, la rete ferroviaria è ricondotta a un assetto unitario che comprende non solo le principali direttrici nazionali e internazionali, ma anche i collegamenti con porti, aeroporti, terminali intermodali, poli industriali e aree urbane strategiche; la ferrovia, dunque, è concepita non soltanto come modalità di trasporto, ma come vera e propria infrastruttura abilitante dell'accessibilità territoriale e dell'integrazione funzionale tra città, produzione e logistica;

questa visione unitaria e integrata, necessaria per fornire una risposta adeguata alle esigenze di mobilità di tutte le categorie di utenti, sia per il trasporto di passeggeri che per il trasporto di merci, dovrebbe trovare una naturale espressione in uno strumento di pianificazione generale quale il piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), il cui aggiornamento non è però più previsto dalla normativa vigente;

rilevato che:

sulla base della legislazione vigente e secondo quanto evidenziato nelle stesse premesse del documento in esame, il DSPM dovrebbe caratterizzarsi quale strumento di indirizzo politico volto a delineare le scelte di natura strategica di lungo periodo per la pianificazione ferroviaria; esso riveste tuttavia un carattere prevalentemente ricognitorio e descrittivo, limitandosi a riassumere il quadro degli investimenti già programmati, senza indicare le strategie e le prospettive di sviluppo di lungo periodo e senza un'indicazione delle priorità per i futuri investimenti;

considerato che:

l'articolo 15, comma 2-*bis*, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevede che gli aggiornamenti annuali del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture dei trasporti e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria sono trasmessi alle Camere entro cinque giorni decorrenti dall'emanazione del decreto di approvazione, per gli aggiornamenti di importo inferiore a 5 miliardi di euro o dalla sottoscrizione, per gli aggiornamenti di importo superiore;

considerati i seguenti aspetti inerenti l'affidamento dei servizi ferroviari *Intercity*:

il rafforzamento del trasporto ferroviario rappresenta una leva fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, riequilibrio modale e coesione territoriale, con particolare riferimento al Mezzogiorno e alle aree del Paese non adeguatamente servite dai collegamenti ad alta velocità;

la configurazione del modello organizzativo dei servizi ferroviari assume rilievo determinante ai fini dell'efficienza complessiva del sistema e della qualità del servizio reso all'utenza;

nel quadro degli indirizzi delineati dal Documento strategico pluriennale, i servizi ferroviari *Intercity* assumono una funzione centrale ai fini della garanzia degli obblighi di servizio pubblico su scala nazionale, contribuendo in modo essenziale al perseguimento degli obiettivi di accessibilità territoriale, coesione economica e sociale e riequilibrio modale;

i servizi *Intercity* si configurano, altresì, quali elemento di integrazione funzionale tra rete ad alta velocità, rete convenzionale e servizi regionali, assicurando la continuità dei collegamenti a media e lunga percorrenza, in particolare sulle direttrici non servite dall'alta velocità e nei collegamenti da e per il Mezzogiorno;

la piena attuazione degli obiettivi del Documento strategico in termini di qualità, efficienza e sostenibilità del sistema ferroviario risulta strettamente connessa anche ai modelli organizzativi dei servizi *Intercity* caratterizzati da unitarietà gestionale, idonei a garantire economie di scala, omogeneità del servizio e ottimale utilizzo delle risorse pubbliche;

nel quadro degli impegni assunti nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), come declinati nella decisione di esecuzione del Consiglio (CID), che attualmente risultano in fase di revisione nell'ambito di un confronto con la Commissione europea, la normativa nazionale è chiamata, con specifico riferimento ai servizi ferroviari *Intercity*, ad applicare, in caso di affidamenti diretti o *in house*, i principi di cui agli articoli 17, 30 e 31 del decreto legislativo n. 201 del 2022, relativi, tra l'altro, alla necessità di una puntuale istruttoria tecnico-economica, alla dimostrazione dell'efficienza e della sostenibilità dell'affidamento, nonché al rispetto stringente degli obblighi di trasparenza, pubblicità e controllo, ivi inclusi i requisiti di motivazione rafforzata delle scelte pubbliche, con esclusione dei contratti conclusi precedentemente all'entrata in vigore dei predetti nuovi obblighi;

il medesimo quadro degli impegni assunti nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), che attualmente risultano in fase di revisione nell'ambito di un confronto con la Commissione europea, prevede l'avvio delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi *Intercity* entro dicembre 2026, sulla base di metodologie definite dall'Autorità di regolazione dei trasporti, anche previa consultazione di mercato, al fine di garantire la partecipazione di operatori qualificati, l'efficienza operativa, elevati *standard* qualitativi del servizio, benefici per l'utenza e il perseguimento degli obiettivi di coesione territoriale;

l'apertura alla concorrenza deve essere orientata al miglioramento della qualità del servizio, dell'efficienza industriale e della capacità di garantire obblighi di servizio pubblico;

in tale contesto, assume rilievo l'esigenza di contemperare i richiamati ob-

blighi di apertura al mercato con modelli di organizzazione dei servizi ferroviari di interesse nazionale idonei a garantire: la continuità, l'integrazione e l'efficienza complessiva del sistema trasportistico; l'omogeneità degli *standard* qualitativi; la gestione uniforme delle politiche tariffarie, al fine di evitare disallineamenti a parità di percorrenza o di tratta; la stabilità occupazionale del personale impiegato e la salvaguardia delle professionalità presenti nel settore;

al fine di assicurare un'adeguata ponderazione delle sopra richiamate esigenze connesse all'affidamento dei servizi ferroviari *Intercity*, si rende necessario approfondire la prospettiva relativa al lotto unico a base di gara quale soluzione idonea, da un lato, a promuovere adeguate economia di scala industriali nell'organizzazione delle tratte e, dall'altro lato, a garantire la continuità del servizio sull'intero territorio nazionale, evitando frammentazioni gestionali e assicurando uniformità dell'offerta tra le diverse aree del Paese;

nella predetta prospettiva, appare quindi opportuno analizzare gli effetti stimati del ricorso al lotto unico di gara in termini di:

a) economie di scala, ottimizzazione dei processi industriali, razionalizzazione delle attività di manutenzione, utilizzo flessibile del materiale rotabile e del personale, integrazione dei sistemi informativi, riduzione delle duplicazioni di costi fissi connesse alla presenza di più operatori;

b) utilizzo del materiale rotabile di proprietà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti finanziato a valere sulle risorse del PNRR, al fine di garantirne l'impiego flessibile sull'intera rete nazionale, assicurando prevalenza per i collegamenti da e per il Mezzogiorno e per le direttrici non servite dall'alta velocità;

c) gestione ottimale degli impianti di manutenzione e delle officine, tenuto conto della loro specializzazione tecnica, evitando fenomeni di ritardi o inefficiente allocazione delle risorse;

d) riduzione delle interferenze operative lungo le principali direttrici ad alta intensità di traffico, tra cui Milano-Bologna e Roma-Salerno, anche attraverso una gestione coordinata della programmazione, della manutenzione e dell'impiego del materiale rotabile;

e) responsabilizzazione dell'operatore in relazione all'erogazione del servizio e alla gestione degli impianti e delle infrastrutture di supporto, nonché alla gestione delle emergenze, all'assistenza ai viaggiatori e alla continuità dei presidi territoriali e operativi;

f) tutela dell'integrazione tra servizi diurni e notturni, anche con riferimento ai servizi *Intercity* Notte, che richiedono specifiche competenze operative, organizzative e manutentive;

la tutela delle clausole sociali nei servizi ferroviari soggetti a obblighi di servizio pubblico, con particolare riferimento ai servizi *Intercity*, presuppone che, nel rispetto dei principi di proporzionalità e adeguatezza, tenuto conto delle esigenze di contendibilità del servizio, l'affidamento promuova adeguati livelli di tutela occupazionale e garantisca tutele coerenti con la contrattazione collettiva nazionale di settore, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 11 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36;

rilevato che:

gli articoli 9 e 20 della Convenzione delle Nazioni unite sui diritti delle persone con disabilità riconoscono il diritto all'accesso ai trasporti da parte delle persone con disabilità;

secondo quanto risulta dal DSPM, con il terzo atto integrativo del Contratto di programma – Parte Servizi, il servizio di assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità è stato escluso dal perimetro del contratto, con la conseguenza che il servizio non è più oggetto di contribuzione pubblica; non sono peraltro chiariti gli effetti di questa esclusione e le misure per garantire adeguati livelli di qualità del servizio, che dovrebbero essere progressivamente incrementati;

rilevato che:

nel corso dell'istruttoria svolta dalla Commissione sono emersi diversi rilievi critici circa la reale efficacia del modello di sviluppo delle linee prevedendo la contestuale presenza di specifiche di alta velocità (AV) e alta capacità (AC), in considerazione del mancato utilizzo, se non in casi marginali, delle stesse da parte del traffico merci; tale mancato utilizzo è stato ascritto all'importo troppo elevato del pedaggio di accesso alle nuove infrastrutture del traffico merci, non attrattive per gli operatori del settore, alla necessità di materiale rotabile dedicato, il cui ammortamento risulta difficilmente sostenibile sul piano commerciale, e alle finestre di manutenzione notturna che rendono di fatto inutilizzabili anche le tracce orarie più appetibili per i treni merci;

il modello di sviluppo AV/AC comporta un considerevole incremento dei costi di realizzazione delle infrastrutture; per questo motivo altri Paesi europei, come la Francia e la Spagna, hanno optato per soluzioni diverse, operando una differenziazione tra linee ad alta velocità e linee ad alta capacità;

considerato che:

il DSPM inserisce la direttrice adriatica tra le direttrici ferroviarie prioritarie (assi portanti dello SNIT di I livello), con un costo aggiornato al 2025 di 10.825 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 5.587 milioni di euro, pari a circa il 52 per cento del costo totale programmato; le risorse stanziate sono state tuttavia recentemente in parte ridotte a seguito di alcune disposizioni introdotte nel decreto-legge n. 32 del 2026, recante disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari e concessioni;

con il Regolamento (UE) 2024/1679 del 13 giugno 2024, è stata definitivamente recepita l'inclusione della dorsale adriatica ferroviaria nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T); in particolare, la tratta ferroviaria adriatica tra Ancona e Foggia è stata inserita nella rete cosiddetta *Extended Core*, che deve essere completata entro il 2040;

il Regolamento prevede, per le linee passeggeri appartenenti alla rete centrale estesa, il raggiungimento di una velocità minima di 160 km/h entro il 2040; a ciò si aggiungono gli altri *standard* previsti per le linee ferroviarie dei corridoi: implementazione dell'ERTMS, circolazione di treni merci fino a 740 metri di lunghezza, adeguamento delle sagome;

considerato che:

nella strategia dell'Unione europea per le isole, adottata il 10 giugno 2026, la Commissione europea rileva che i costi del trasporto nelle isole possono superare di oltre il 300 per cento i costi sulla terraferma; in particolare, il documento della Commissione rileva che in Sicilia l'insularità può ridurre il PIL *pro capite* di circa il 7 per cento, mentre nel caso della Sardegna può imporre costi economici fino al 36 per cento del PIL *pro capite*;

occorre pertanto dare attuazione con urgenza al principio riconosciuto dall'articolo 119, sesto comma, della Costituzione, adottando le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità;

rilevato infine che attraverso l'arco alpino transitano oltre 170 milioni di tonnellate di merci all'anno, pari a circa il 60 per cento dell'*import-export* terrestre dell'Italia, delle quali circa un terzo viaggiano su rete ferroviaria; esso pertanto non rappresenta un confine bilaterale tra singoli Paesi, ma una vera e propria cerniera del mercato unico europeo,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

a) nel prossimo aggiornamento del DSPM, si provveda a integrare il contenuto del documento con una chiara indicazione delle linee di indirizzo per il futuro sviluppo e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, con una dettagliata indicazione degli interventi da realizzare nel corso del decennio e l'indicazione delle relative priorità, in coerenza con il carattere program-

matorio e strategico del documento stesso; si evidenzia in proposito anche l'esigenza di rispettare quanto previsto dalla normativa vigente, che indica specificamente alcuni contenuti del DSPM, quali le indicazioni di priorità strategica del fondo per la progettazione degli interventi e, più in generale, la localizzazione degli interventi, con specifica indicazione di quelli da realizzarsi nelle regioni del Mezzogiorno (articolo 1, comma 7, del decreto legislativo n. 112 del 2015);

b) sia rispettato l'obbligo di legge che prevede la trasmissione alle Camere degli aggiornamenti annuali del contratto di programma, al fine di consentire alle Commissioni parlamentari competenti di disporre dei necessari elementi informativi relativi allo sviluppo della rete ferroviaria e di valutare l'opportunità di procedere all'eventuale esame dei documenti;

c) con riferimento all'affidamento dei servizi ferroviari *Intercity*, si provveda a:

I. orientare l'attuazione del DSPM verso modelli organizzativi che, nel rispetto del diritto europeo e nazionale vigente, garantiscano un elevato grado di integrazione e coordinamento del sistema trasportistico su scala nazionale;

II. promuovere le opportune iniziative di competenza, nelle interlocuzioni con la Commissione europea sull'attuazione delle *milestone* PNRR di settore, così come nella definizione degli interventi attuativi a livello nazionale, al fine di approfondire la soluzione del lotto unico quale modello preferenziale di affidamento dei servizi *Intercity*, in quanto maggiormente idoneo a garantire gli obiettivi di continuità del servizio, integrazione industriale, efficienza gestionale, coesione territoriale e sostenibilità economica del sistema trasportistico di settore, evidenziandone la coerenza con il quadro regolatorio europeo e il rispetto dei principi di concorrenza, trasparenza e non discriminazione;

III. assicurare l'omogeneità degli *standard* qualitativi e tariffari sui servizi *Intercity*, evitando disparità non giustificate tra territori e tratte comparabili;

IV. promuovere l'efficienza industriale del sistema ferroviario, valorizzando le economie di scala mediante l'integrazione dei processi operativi, delle attività manutentive, dei sistemi informativi, dell'impiego delle risorse umane e del materiale rotabile;

V. considerata la rilevanza della tutela delle clausole sociali nei servizi ferroviari soggetti a obblighi di servizio pubblico, con particolare riferimento ai servizi *Intercity*, nel rispetto dei principi di proporzionalità e adeguatezza, tenuto conto delle esigenze di contendibilità del servizio, l'affidamento promuova adeguati livelli di tutela occupazionale e garantisca tutele coerenti con la contrattazione collettiva nazionale di settore, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 11 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36;

VI. assicurare il mantenimento e la continuità dei servizi ferroviari *Intercity* attualmente in esercizio, quale livello minimo essenziale di offerta, a garanzia della tutela dell'utenza, nonché quale espressione di sintesi e bilanciamento delle esigenze territoriali;

VII. prevedere che, in caso di subentro di nuovo operatore, le modalità di trasferimento del personale siano disciplinate in modo chiaro, trasparente e proporzionato;

d) siano chiaramente indicate nel DSPM le misure volte a garantire adeguati livelli di qualità del servizio di assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità e a migliorare tali livelli;

e) sia assicurato il rispetto dell'obbligo europeo di completamento delle reti TEN-T, compreso il completamento della velocizzazione della tratta Ancona-Bari, inserita nel corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico;

f) sia effettuata un'analisi complessiva della rete in Sardegna finalizzata a individuare, nel contesto di una chiara e celere politica di miglioramento infrastrutturale, le opere prioritarie per rendere i collegamenti ferroviari sull'isola adeguati agli *standard* europei;

e con le seguenti osservazioni:

1) in coerenza con la visione integrata della mobilità e della logistica che è alla base della DSPM, si valuti l'opportunità di reintrodurre il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), unico strumento in grado di fornire una risposta esaustiva alle esigenze di mobilità del Paese;

2) si valuti l'opportunità di mantenere l'attuale modello di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria basato sulla compresenza di specifiche linee di alta velocità e di alta capacità, valutando se non sia preferibile il ricorso a modelli realizzativi maggiormente specializzati — orientati all'esercizio dei soli servizi AV o, alternativamente, dei soli servizi AC — in esito a valutazioni effettuate caso per caso sulla base delle specifiche caratteristiche di domanda e delle condizioni operative di ciascuna direttrice, anche in considerazione delle rilevanti riduzioni dei costi di realizzazione delle opere che tale ultima soluzione comporterebbe;

3) si valuti l'opportunità di istituire un tavolo permanente sui valichi alpini con la partecipazione degli Stati transfrontalieri, al fine di assicurare un coordinamento per la gestione dei flussi di merci, per l'armonizzazione agli *standard* europei e per la semplificazione delle procedure transfrontaliere;

4) si valuti l'estensione dell'Alta velocità sulla dorsale adriatica fino a Lecce.

ALLEGATO 2

Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci. Atto n. 397.

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (Atto n. 397);

premesso che:

il Documento strategico pluriennale della mobilità (DSPM) determina, ai sensi della normativa vigente, le priorità per l'intero comparto ferroviario nazionale e i relativi Contratti di Programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), incidendo su scelte di investimento che producono effetti per decenni;

il decreto-legge 27 febbraio 2026, n. 19, ha trasformato il DSPM da documento a validità quinquennale a documento a validità almeno decennale: un orizzonte temporale così ampio rende ancora più necessario un esame parlamentare sostanziale di un atto che continua a essere preceduto e seguito da decreti-legge e procedure d'urgenza che sottraggono al Parlamento il confronto nel merito;

considerato che:

il DSPM in esame dedica una sezione rilevante all'aggiornamento 2025 del Contratto di Programma 2022-2026 — in fase di transizione verso il futuro Contratto di Programma 2027-2031 — e che dalla Tabella V.1.1 del Documento (pag. 98) emerge con chiarezza una concentrazione di fabbisogni residui non finanziati su alcune direttrici del Mezzogiorno, a fronte di una gestione finanziaria assai più solida riservata ad altre opere;

la ferrovia è, e deve restare, l'asse portante della decarbonizzazione dei trasporti in Italia; questo richiede una pianificazione che non si limiti a far attraversare i territori da nuove infrastrutture, ma li colleghi effettivamente alla rete nazionale ed europea — a partire dalle aree interne del Mezzogiorno, con costi sostenibili, tempi realistici e ricadute effettive sui territori;

rilevato che, sul merito, si rendono necessarie le seguenti modifiche:

l'Alta Velocità in Calabria con un fabbisogno di 18,2 miliardi è un tema che il Governo non affronta;

nella Tabella V.1.1 del DSPM (pag. 98), la linea Salerno-Reggio Calabria presenta un fabbisogno residuo non finanziato di 18.223 milioni di euro: quasi undici volte il fabbisogno residuo indicato, nella stessa tabella, per il Ponte sullo Stretto di Messina sono allocate risorse ingenti (1.726 milioni);

il DSPM non indica un tracciato specifico per il completamento della Salerno-Reggio Calabria in Calabria: la scelta tra il corridoio costiero « tirrenico » e il corridoio interno via Tarsia emerge da altre fonti — il Piano regionale dei trasporti della regione Calabria, il portale SILOS della Camera, i documenti del comitato tecnico AV Calabria — che orientano verso il tracciato tirrenico, definendo l'ipotesi Tarsia « altamente complessa »;

si prende atto delle criticità tecniche reali sollevate su Tarsia, tuttavia restano esclusi dalla rete AV/AC la Sibaritide, il Crotonese e l'area del Pollino — un'area interna che rischia di restare immobile anche nell'immaginario collettivo se non viene inserita in una rete territoriale vera, anche tenendo conto che la Galleria Santo

Marco (1,6 miliardi già stanziati) garantirà l'accesso AV a Cosenza ma non all'arco ionico;

su un progetto di fattibilità per il nodo di Tarsia sono già stati investiti 35 milioni di euro pubblici, oggi accantonato senza una motivazione tecnica pubblica e compiuta. Si chiede che il DSPM preveda esplicitamente, a valere sul fabbisogno di 18,2 miliardi già scritto in tabella, uno studio comparativo aggiornato e con tempi certi tra le ipotesi di tracciato, capitalizzando l'investimento già sostenuto;

la medesima esigenza di trasparenza è stata evidenziata anche dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che ha rilevato come il DSPM presenti un'impostazione prevalentemente descrittiva e non sempre corredata da dettagli operativi sufficienti a consentire un controllo effettivo sulle azioni prioritarie e sul loro stato di avanzamento;

in questa prospettiva, si ritiene necessario che il MIT garantisca la condivisione sistematica dei dati di mobilità in formato aperto, aggiornato e interoperabile, così da consentire agli enti territoriali una pianificazione efficace dei Piani urbani della mobilità sostenibile e una valutazione pubblica degli effetti delle scelte infrastrutturali;

considerato inoltre che:

il progetto del Ponte sullo Stretto presenta gravi criticità operative e procedurali, anche alla luce delle pronunce della Corte dei conti, che evidenziano la necessità di un *iter* pienamente conforme agli *standard* normativi europei;

nella parte di competenza ferroviaria coperta dal DSPM, il fabbisogno residuo indicato per il Ponte (Tabella V.1.1, pag. 98) è di 1.726 milioni di euro: una cifra che non rende conto del costo complessivo dell'opera (collegamenti stradali e ferroviari, opere a terra, struttura del ponte), che le comunicazioni più recenti del MIT collocano tra 13,5 e 14,4 miliardi di euro, gestiti tramite la società Stretto di Messina S.p.A. e fuori dal perimetro di questo Documento;

esiste un'alternativa proposta e finanziata durante il Governo Conte II ovvero il potenziamento dell'attraversamento dinamico tra Calabria e Sicilia, attraverso lo sviluppo del porto di Villa San Giovanni e del porto di Tremestieri a Messina. Continuare a imporre l'attraversamento stabile significa rinviare ancora interventi concreti e cantierabili: investire su porti, intermodalità e Alta Velocità significa rispondere ai bisogni reali di cittadini, imprese e territori. Il vero collegamento stabile tra Calabria e Sicilia non è un ponte annunciato da oltre cinquant'anni, ma un sistema di porti moderni e un'Alta Velocità o in alternativa l'alta capacità che arrivi davvero in tutto il Paese;

si richiama, in proposito, l'esigenza di chiarire l'impatto del finanziamento del Ponte sull'intero settore dei trasporti: il DSPM avrebbe dovuto indicare con trasparenza cosa, nel comparto ferroviario, resta scoperto per finanziare il Ponte;

rilevato che:

il DSPM (pag. 92) conferma la messa in servizio della sezione transfrontaliera al 2032 e un nuovo limite di spesa per la quota italiana di 8.239,96 milioni di euro ovvero più del doppio del costo certificato nel 2012 (8,6 miliardi sull'intera opera);

il quadro più recente è ancora più netto: sulla tratta Avigliana-Orbassano, la commissione tecnica incaricata dall'Unione Montana Valle di Susa e dai comuni del territorio ha certificato che il beneficio in termini di tempo si riduce a 73 secondi. A fronte di questo, restano anni di cantieri, espropri, consumo di suolo e un impatto pesante;

il Governo, peraltro, continua a imporre vincoli urbanistici ed espropriativi ai territori senza un cronoprogramma credibile e senza una valutazione di impatto ambientale conclusa, in contrasto con l'esigenza di piena trasparenza e partecipazione democratica nelle scelte infrastrutturali;

l'opera pertanto andrebbe fermata, e le risorse pubbliche devono essere desti-

nate al trasporto ferroviario regionale, alla manutenzione della rete esistente, alla sicurezza delle linee e al potenziamento dei nodi urbani — a partire da quello di Milano, di cui al punto successivo — cioè ai collegamenti che cittadini e pendolari usano davvero ogni giorno;

con riferimento ad altra infrastruttura, si rileva che:

il Terzo Valico dei Giovi (53 km, di cui circa 37 in galleria) ha raggiunto, a maggio 2026, il 96 per cento degli scavi, con attivazione prevista nel 2027: chiedere oggi la priorità di finanziamento su un'opera quasi conclusa non trova il consenso di questa Commissione. Sarebbe invece d'uopo chiedere risorse certe su ciò che resta davvero senza le giuste risorse, le adduzioni e le interconnessioni che devono portare la capacità aggiuntiva del Terzo Valico fino al nodo di Milano, e non solo fino a Novi Ligure o Tortona;

il nodo di Milano è infatti, per stessa ammissione di RFI, ormai saturo: ogni giorno in Lombardia circolano oltre 3.400 treni, di cui più di 2.300 regionali, sulle stesse linee condivise da Alta Velocità, traffico regionale e merci. Negli ultimi due anni si sono ripetuti episodi di blocco della circolazione, incluso un incidente tra un container di un treno merci e un convoglio Trenord proprio nell'area del nodo;

nell'ottobre 2024 RFI, Trenord e Ferrovienord erano state convocate dalla regione Lombardia per un primo tavolo operativo: tra le proposte presentate, quella di Trenord, che gestisce il servizio regionale lombardo, puntava soprattutto sul piano operativo — la revisione delle attestazioni e dell'instradamento dei treni per liberare i binari e fluidificare la circolazione nei nodi di Milano Bovisa, Milano Garibaldi e Milano Centrale, con i primi effetti attesi già a partire da dicembre 2024. RFI, da parte sua, ha garantito in quella sede un aumento del 15 per cento degli interventi di manutenzione ciclica rispetto ai valori attuali. A febbraio 2025 regione Lombardia, RFI e Ferrovie Nord hanno poi sottoscritto un accordo più ampio per uno studio approfondito e un « Documento di Indirizzo » sul potenziamento strutturale del nodo. Le soluzioni infrastrutturali più pesanti, come l'ipotesi di un nuovo passante AV sotterraneo sul modello di Bologna, restano invece per ora un'idea nel dibattito pubblico, non un progetto finanziato;

è esattamente il tipo di intervento — potenziamento dei nodi urbani, non nuove grandi opere a redditività incerta — che questa Commissione chiede di privilegiare nella programmazione ferroviaria nazionale. Il DSPM dovrebbe trattare il nodo di Milano come priorità di rango nazionale, con un proprio studio di fattibilità su un nuovo passante dedicato, e non lasciarlo al solo tavolo regionale lombardo;

la Conferenza delle Regioni ha inoltre richiamato l'esigenza di criteri di priorità chiari per affrontare la saturazione dei nodi metropolitani, mentre regioni e ANCI hanno chiesto garanzie esplicite per la salvaguardia delle tracce del trasporto regionale sulle linee promiscue, affinché lo sviluppo dell'Alta Velocità e del traffico merci non avvenga a scapito del pendolarismo quotidiano;

particolare attenzione deve essere posta anche alla gestione delle cosiddette « finestre manutentive »: l'accelerazione dei cantieri connessi al PNRR ha già prodotto, in diversi territori, un livello non sostenibile di interruzioni, limitazioni e soppressioni dei servizi regionali. Il DSPM deve quindi prevedere una programmazione dei lavori compatibile con la continuità del servizio pubblico e con il diritto alla mobilità dei pendolari;

con riguardo alla situazione del trasporto merci, preso atto che:

con riferimento al porto di Gioia Tauro il quadro infrastrutturale è cambiato rispetto a quanto ancora rappresentato: il raccordo ferroviario tra le stazioni di San Ferdinando e Rosarno — il vero « ultimo miglio » del porto — è stato completato e la sua gestione è passata a RFI nel luglio 2024. Lo scalo movimenta già una trentina di treni alla settimana verso gli *hub* intermodali di Nola, Padova, Bari e Bologna;

resta da completare l'elettrificazione e la manutenzione di alcuni tratti del raccordo, oltre all'integrazione tra *gateway* ferroviario, retroporto e aree industriali, secondo l'atto di indirizzo approvato dalla regione Calabria nell'aprile 2026. Questa Commissione ricorda come la competitività di Gioia Tauro sia già stata messa a rischio da scelte governative che non hanno garantito una tutela adeguata del porto calabrese rispetto ai nuovi meccanismi di tassazione ETS sulle grandi navi. Si chiede che il DSPM destini risorse certe al completamento dell'elettrificazione del raccordo e al potenziamento dei collegamenti con gli interporti del Centro-Nord, a partire da quello di Nola;

sotto questo profilo, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha chiesto un maggior dettaglio sugli *standard* tecnici necessari a rendere la modalità ferroviaria realmente competitiva, con particolare riferimento al modulo dei treni da 740 metri e alla massa assiale di 22,5 tonnellate. Tali *standard* non possono restare mere indicazioni programmatiche, ma devono essere accompagnati da cronoprogrammi, coperture finanziarie e verifiche puntuali sugli itinerari prioritari;

analogamente, l'implementazione del sistema ERTMS deve essere accompagnata da un quadro trasparente degli oneri diretti e indiretti generati per il gestore dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie, inclusi gli aggravi manutentivi e i rischi di doppio attrezzaggio nel caso in cui l'adeguamento dei veicoli non proceda con tempi coerenti rispetto alla migrazione tecnologica della rete;

le politiche per l'accessibilità delle stazioni, in particolare per le persone a ridotta mobilità, non possono essere rinviate a dichiarazioni di principio. Regioni e ANCI chiedono che il DSPM individui piani pluriennali misurabili, indicatori di risultato chiari e risorse dedicate alla rimozione delle barriere, alla continuità dei percorsi accessibili e alla risoluzione dei guasti agli ascensori e agli impianti di sollevamento;

il tema delle stazioni deve inoltre essere affrontato in una logica di *Transit-Oriented Development*: i nodi ferroviari non devono essere considerati soltanto luoghi di scambio, ma poli di sviluppo urbano integrati con servizi, attività commerciali, funzioni culturali e spazi di lavoro, così da ridurre gli spostamenti motorizzati e migliorare la qualità della vita nei quartieri serviti dal trasporto pubblico;

si ritiene fondamentale inoltre che:

si dia priorità, a valere sul fabbisogno residuo di 18,2 miliardi di euro già indicato per la Salerno-Reggio Calabria nella Tabella V.1.1 del DSPM, a uno studio comparativo aggiornato e con tempi certi tra il tracciato tirrenico e le ipotesi di collegamento interno o ionico, capitalizzando i 35 milioni di euro già investiti nella progettazione del nodo di Tarsia;

si sospendano ulteriori impegni di spesa sulla TAV Torino-Lione fino a una revisione integrale del rapporto costi-benefici e del cronoprogramma, e destini le risorse corrispondenti al trasporto ferroviario regionale, alla manutenzione della rete esistente, alla sicurezza delle linee e al potenziamento dei nodi urbani;

che venga inserito il potenziamento strutturale del nodo di Milano — separazione dei flussi Alta Velocità, regionali e merci, anche attraverso uno studio di fattibilità su un nuovo passante AV dedicato — tra le priorità di rango nazionale del DSPM;

siano completate le adduzioni e le interconnessioni del Terzo Valico dei Giovi verso il nodo di Milano, a fronte di un'opera che ha già raggiunto il 96 per cento degli scavi;

si fornisca un quadro trasparente dell'impatto del finanziamento del Ponte sullo Stretto sul resto del comparto ferroviario, e valuti l'alternativa dell'attraversamento dinamico e del potenziamento dei porti di Villa San Giovanni e Tremestieri;

vengano destinate risorse certe al completamento dell'elettrificazione del raccordo ferroviario Rosarno-San Ferdinando e al potenziamento dei collegamenti tra il

porto di Gioia Tauro e gli interporti del Centro-Nord, a partire da quello di Nola;

si garantisca la salvaguardia delle tracce del trasporto regionale sulle linee promiscue e definisca criteri trasparenti di priorità per il potenziamento dei nodi metropolitani, a tutela del pendolarismo quotidiano;

vengano resi trasparenti gli oneri dell'implementazione dell'ERTMS, compresi i costi diretti e indiretti per imprese ferroviarie e gestore dell'infrastruttura, e accompagni gli *standard* merci con cronoprogrammi verificabili;

si prevedano piani pluriennali per l'accessibilità delle stazioni alle persone a ridotta mobilità, con indicatori misurabili, risorse dedicate e interventi prioritari per ascensori, percorsi accessibili e integrazione urbana delle stazioni;

si garantisca, alla luce della nuova durata decennale del DSPM introdotta dal decreto-legge n. 19 del 2026, un esame parlamentare sostanziale del Documento e dei suoi aggiornamenti, senza ricorrere alla decretazione d'urgenza per sottrarre al Parlamento il confronto nel merito su scelte infrastrutturali che impegnano il Paese per decenni;

per tutto quanto premesso e considerato,

esprime

PARERE CONTRARIO

Iaria, Barzotti, Fede.

ALLEGATO 3

Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci. Atto n. 397.

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO PARTITO DEMOCRATICO – ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (Atto n. 397);

premesso che:

il Documento Strategico Pluriennale della Mobilità Ferroviaria Passeggeri e Merci (DSPM) rappresenta un'evoluzione rispetto ai precedenti atti di programmazione, in quanto estende l'orizzonte temporale da cinque a dieci anni. Tale scelta, pur coerente con le tempistiche di pianificazione e realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, comporta inevitabilmente un carattere più orientato alla visione strategica che alla programmazione operativa. Di strategia nel Documento in realtà non c'è poi molto, perché la finalità primaria appare orientata più alla massimizzazione delle risorse finanziarie pubbliche mobilitabili che non al perseguimento del miglioramento nella mobilità per i passeggeri e per le merci;

a seguito delle audizioni svolte con esperti del settore, rappresentanti di RFI, dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e degli amministratori delle principali città metropolitane, si rilevano una serie di criticità e di osservazioni;

in primo luogo, è stata evidenziata con preoccupazione l'impossibilità di valutare compiutamente il DSPM in assenza del testo aggiornato del Contratto di Programma 2027/2031 di RFI, sia nella parte investimenti che nella parte servizi;

la Conferenza unificata, nell'espressione del proprio parere, ha segnalato « l'importanza del pieno recepimento delle priorità territoriali, indicate in sede tecnica, nel prossimo Contratto di Programma 2027-2031 con adeguata copertura finanziaria. Si ritiene imprescindibile, infatti, che vi sia piena coerenza tra gli indirizzi strategici del DSPM e le scelte allocative e attuative che saranno assunte »;

ovviamente le scelte territoriali debbono essere sempre coerenti con una cornice nazionale e internazionale del disegno infrastrutturale della mobilità, perché altrimenti le stesse indicazioni territoriali sarebbero rese vaghe dall'inadeguatezza delle scelte;

in merito alla certezza delle risorse finanziarie *post*-PNRR, il documento non chiarisce adeguatamente come saranno garantite le coperture finanziarie per gli interventi programmati dopo l'esaurimento delle risorse previste dal PNRR (2026). Il DSPM stesso riporta situazioni di significativo fabbisogno scoperto: ad esempio, sulla direttrice adriatica si registra una crescita del costo a 10,8 miliardi di euro (ma si omette che il costo complessivo dell'intera opera ad alta capacità come attualmente stimato nel 2022 è pari a non meno di 80 miliardi di euro) a fronte di risorse disponibili per soli 5,2 miliardi, con un fabbisogno ulteriore di 5,8 miliardi;

è pertanto necessario che vengano indicate con maggiore chiarezza le fonti di finanziamento alternative al PNRR e privilegiato il criterio del finanziamento a vita completa delle opere, evitando la frammentazione degli investimenti;

emerge con forza dalle audizioni la critica sulla scelta di realizzare nuove linee AV/AC su cui far circolare contemporaneamente treni AV e treni merci, in partico-

lare sulla direttrice Salerno-Reggio Calabria e su tutti i quadruplicamenti, realizzati (ad esempio, Milano-Verona est, Terzo Valico) e realizzandi (ad esempio, Salerno-Reggio Calabria, Bologna-Rimini) con trazione elettrica a 3 kV cc;

si invita pertanto il Governo a riconsiderare la scelta dell'alta capacità per le nuove linee, adottando *standard* che permettano un esercizio misto per treni pax veloci e treni merci, senza bruciare capacità (Vmax 200 km/h), con un sensibile risparmio di risorse da destinare all'adeguamento della rete convenzionale;

sulle scelte per le linee AV vanno tenute nella necessaria considerazione le indicazioni che vengono dalla programmazione comunitaria. Inevitabilmente si potrebbero determinare disallineamenti che rischiano di avere conseguenze sulle fonti finanziarie;

il Documento, pur attribuendo un ruolo centrale agli investimenti infrastrutturali, alla digitalizzazione e all'innovazione tecnologica, non dedica adeguata attenzione alla dimensione del lavoro, alla qualità dell'occupazione e alla salute e sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori del settore ferroviario, elementi che costituiscono presupposti essenziali per garantire la sicurezza della circolazione, la continuità del servizio e l'effettiva resilienza del sistema;

il Documento presenta un approccio prevalentemente incentrato sulla rete e non affronta in maniera tipica la questione dei nodi urbani, degli aeroporti, dei porti e del coinvolgimento delle città metropolitane;

tra le questioni emerse si sottolinea che sono assolutamente necessari gli interventi di potenziamento dei nodi fondamentali della rete. I nodi urbani e le questioni della gronda merci di Roma e la saturazione della Roma-Firenze non vengono trattati in modo strategico e adeguato, mentre rappresentano l'opzione necessaria per declinare lo sviluppo infrastrutturale secondo la logica TEN-T sui nodi. Riteniamo quindi indispensabile rafforzare quella sezione per rendere il documento più coerente con il disegno europeo. Allo stesso modo, relativamente alla questione assolutamente prioritaria del quadruplicamento del nodo di Bologna, la questione del quadruplicamento del nodo non è adeguatamente affrontata e necessita di ulteriori interventi e investimenti adeguati;

si rileva inoltre l'assenza di indicazioni circa le risorse e i tempi per il completamento del collegamento Genova-Milano e del raccordo ferroviario con l'aeroporto di Genova;

è necessario integrare il DSPM con una sezione dedicata ai nodi urbani strategici e prevedere meccanismi strutturati di coinvolgimento delle città metropolitane nella fase di programmazione;

con riferimento ai nodi urbani e alle principali stazioni ferroviarie, si evidenzia inoltre come il Documento non affronti adeguatamente il tema della sicurezza dei passeggeri e della qualità dei servizi di stazione, con particolare riguardo alla progressiva riduzione o soppressione delle sale d'attesa accessibili al pubblico, che costituiscono un presidio essenziale di accoglienza, tutela e fruibilità del servizio ferroviario;

appare, in particolare, assente una visione della stazione ferroviaria quale presidio di servizio pubblico e spazio di garanzia dei diritti dei cittadini, soprattutto per le persone anziane, fragili o a ridotta mobilità, prevalendo invece un'impostazione orientata prevalentemente all'efficienza infrastrutturale e alla valorizzazione commerciale degli spazi, a scapito della qualità della permanenza e della sicurezza percepita dai viaggiatori;

l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha evidenziato che il DSPM non contiene previsioni adeguate circa il potenziamento della capacità su tratte sature, in particolare: la tratta Roma-Firenze, dove la direttissima è ormai satura e la linea lenta non garantisce velocità di servizio adeguate; il Terzo Valico dei Giovi, dove manca l'analisi dell'impatto sulla prosecuzione verso Milano e sulla riduzione delle interferenze

tra flussi merci nord-sud e ovest-est; il quadruplicamento Brescia-Verona-Vicenza, dove non vengono forniti parametri per indirizzare il modello di esercizio;

è necessario, pertanto, integrare il Documento con indicazioni puntuali sulle strategie di potenziamento delle tratte sature e sui modelli di esercizio delle nuove opere;

l'ART ha sottolineato anche la necessità di garantire trasparenza e disponibilità di informazioni non solo per il Contratto di Programma, ma anche per tutti gli accordi con enti locali e terze parti. Si raccomanda di estendere i meccanismi di trasparenza già previsti per il tavolo tecnico di ascolto a tutti gli strumenti contrattuali di sviluppo dell'infrastruttura;

l'ART ha richiamato la necessità di ripristinare la centralità del PGTL (Piano generale dei trasporti e della logistica) come riferimento principale per le scelte delle amministrazioni competenti. È necessario quindi procedere all'aggiornamento del PGTL e garantire la coerenza del DSPM con tale strumento di pianificazione generale;

nel quadro degli indirizzi delineati dal Documento strategico pluriennale, i servizi ferroviari *Intercity* assumono una funzione centrale ai fini della garanzia degli obblighi di servizio pubblico su scala nazionale, contribuendo in modo essenziale al perseguimento degli obiettivi di accessibilità territoriale, coesione economica e sociale e riequilibrio modale;

i servizi *Intercity* si configurano, altresì, quali elemento di integrazione funzionale tra rete ad alta velocità, rete convenzionale e servizi regionali, assicurando la continuità dei collegamenti a media e lunga percorrenza, in particolare sulle direttrici non servite dall'alta velocità e nei collegamenti da e per il Mezzogiorno;

la piena attuazione degli obiettivi del Documento strategico in termini di qualità, efficienza e sostenibilità del sistema ferroviario risulta strettamente connessa anche ai modelli organizzativi dei servizi *Intercity* caratterizzati da unitarietà gestionale, idonei a garantire economie di scala, omogeneità del servizio e ottimale utilizzo delle risorse pubbliche;

l'apertura alla concorrenza deve essere orientata al miglioramento della qualità del servizio, dell'efficienza industriale e della capacità di garantire obblighi di servizio pubblico;

nel quadro normativo vigente, i principi in materia di organizzazione delle procedure di affidamento, ivi inclusa la possibile articolazione in lotti, non configurano un vincolo assoluto, ma richiedono una valutazione adeguatamente motivata, anche alla luce delle caratteristiche del servizio, della struttura della domanda e degli obiettivi di interesse pubblico perseguiti;

infatti il regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal regolamento (UE) 2016/2338, individua la gara come modalità ordinaria, ma consente agli Stati membri di valutare soluzioni diverse, incluso l'affidamento diretto o lotto unico come stabilito dall'articolo 48 del decreto-legge n. 50 del 2017, ove ciò risulti più coerente con le caratteristiche strutturali del servizio, della rete, della domanda servita e con gli obiettivi di qualità, efficienza e continuità territoriale;

la frammentazione dell'affidamento in più lotti potrebbe determinare un aumento dei costi di coordinamento, duplicazioni operative, indebolimento della capacità manutentiva, minore flessibilità nell'utilizzo del materiale rotabile e del personale, nonché potenziali criticità nella gestione delle situazioni di esercizio perturbato, con effetti negativi sulla qualità complessiva del servizio e sulla continuità dell'assistenza all'utenza;

un'eccessiva frammentazione potrebbe inoltre determinare condizioni di contendibilità solo formale, con lotti non pienamente sostenibili sotto il profilo economico e industriale e conseguenti rischi di inefficienze allocative, incremento del fabbisogno pubblico, offerte economicamente aggressive o riduzione degli *standard* operativi;

al fine di assicurare un'adeguata ponderazione delle sopra richiamate esigenze connesse all'affidamento dei servizi ferroviari *Intercity*, si rende necessario approfondire la prospettiva relativa al lotto unico a base di gara quale soluzione idonea, da un lato, a promuovere adeguate economia di scala industriali nell'organizzazione delle tratte e, dall'altro lato, a garantire la continuità del servizio sull'intero territorio nazionale, evitando frammentazioni gestionali e assicurando uniformità dell'offerta tra le diverse aree del Paese;

nella predetta prospettiva, appare quindi opportuno analizzare gli effetti stimati del ricorso al lotto unico di gara in termini di: economie di scala, ottimizzazione dei processi industriali, razionalizzazione delle attività di manutenzione, utilizzo flessibile del materiale rotabile e del personale, integrazione dei sistemi informativi, riduzione delle duplicazioni di costi fissi connesse alla presenza di più operatori; utilizzo del materiale rotabile di proprietà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti finanziato a valere sulle risorse del PNRR, al fine di garantirne l'impiego flessibile sull'intera rete nazionale, con particolare beneficio per i collegamenti da e per il Mezzogiorno e per le direttrici non servite dall'alta velocità; gestione ottimale degli impianti di manutenzione e delle officine, tenuto conto della loro specializzazione tecnica, evitando fenomeni di ritardi o inefficiente allocazione delle risorse; riduzione delle interferenze operative lungo le principali direttrici ad alta intensità di traffico, tra cui Milano-Bologna e Roma-Salerno, anche attraverso una gestione coordinata della programmazione, della manutenzione e dell'impiego del materiale rotabile; responsabilizzazione dell'operatore in relazione all'erogazione del servizio, alla sicurezza della circolazione e alla gestione degli impianti e delle infrastrutture di supporto, nonché alla gestione delle emergenze, all'assistenza ai viaggiatori e alla continuità dei presidi territoriali e operativi; tutela dell'integrazione tra servizi diurni e notturni, anche con riferimento ai servizi *Intercity* Notte, che richiedono specifiche competenze operative, organizzative e manutentive, nonché il coordinamento con attività accessorie e di supporto funzionali alla qualità dell'offerta; la tutela delle clausole sociali nei servizi ferroviari soggetti a obblighi di servizio pubblico, con particolare riferimento ai servizi *Intercity*, presuppone che, nel rispetto dei principi di proporzionalità e adeguatezza, tenuto conto delle esigenze di contendibilità del servizio, l'affidamento promuova adeguati livelli di tutela occupazionale e garantisca in linea con la contrattazione nazionale di settore;

in relazione agli obiettivi contenuti nel Documento sulla sicurezza, sulla manutenzione e sullo sviluppo infrastrutturale, permane il dubbio su come conciliare gli obiettivi di sicurezza e manutenzione con quelli di sviluppo delle principali direttrici nazionali, in un contesto di risorse incerte. Risulta, pertanto, necessaria una chiara indicazione delle priorità di allocazione delle risorse tra manutenzione/sicurezza e nuovi investimenti;

in relazione all'efficienza del servizio tra i criteri di allocazione è necessario che tra i criteri per l'impiego dei fondi emergano anche parametri legati all'efficienza del servizio e alle ricadute sui passeggeri. Pertanto, bisogna integrare i criteri di priorità degli investimenti con indicatori di efficienza del servizio e di impatto sulla mobilità dei cittadini;

il DSPM, pur richiamando l'importanza della logistica e dell'intermodalità, non sviluppa adeguatamente le misure concrete per rendere il trasporto ferroviario un volano per l'intero sistema logistico nazionale. Tuttavia, l'ART ha rilevato criticità specifiche in relazione alla necessità di maggiore capacità di sosta rotabili e alla richiesta di maggiori presidi riconducibili a centri di manutenzione cui il gestore nazionale non sempre mostra adeguata sensibilità;

in particolare, l'ART ha rivolto un appello per individuare dei capolinea di autostazioni in prossimità dei nodi di interconnessione con altre modalità di trasporto, così da favorire l'intermodalità;

riveste un'importanza strategica la digitalizzazione della rete ferroviaria e l'estensione del sistema ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), elementi correttamente individuati tra le priorità del DSPM, ma che necessitano di maggiore dettaglio operativo;

il Documento strategico individua correttamente tra le priorità « La manutenzione della sicurezza che riguardano sia l'infrastruttura fisica, l'infrastruttura energetica, le tecnologie e quelli che sono gli interventi finalizzati agli obblighi di legge [...] gli impianti di sicurezza e segnalamento »;

l'ART ha tuttavia sottolineato la necessità di maggiore flessibilità nella gestione della circolazione tramite la disponibilità di infrastrutture di comunicazione tra binari di corsa. L'Autorità rileva che nel DSPM non è chiarito che gli interventi di potenziamento delle linee devono anche soddisfare tali esigenze di risposta e flessibilità della gestione della circolazione;

infine, si sottolinea criticamente come il rinnovo del materiale rotabile impiegato da Trenitalia per i servizi a lunga percorrenza da e per la Sicilia, pur rappresentando un miglioramento sotto il profilo dell'efficienza energetica e della sostenibilità ambientale, abbia determinato una significativa riduzione della capacità di trasporto, con una perdita complessiva di circa 600 posti al giorno; tale riduzione, pari a 148 posti per singolo convoglio, risulta particolarmente penalizzante in un contesto caratterizzato da elevata domanda di mobilità e da tempi di percorrenza superiori alle 10 ore, aggravata inoltre dalla diminuzione dei servizi essenziali a bordo, tra cui la riduzione di sei servizi igienici per treno, con conseguente peggioramento del *comfort* e dell'accessibilità per i passeggeri;

tutto ciò premesso,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1. con riferimento agli indirizzi delineati nel DSPM per i servizi ferroviari *Intercity*:

a) a orientare l'attuazione del Documento strategico verso modelli organizzativi di affidamento dei servizi ferroviari *Intercity* che, nel rispetto del diritto europeo e nazionale vigente, garantiscano un elevato grado di integrazione e coordinamento del sistema trasportistico su scala nazionale;

b) a promuovere le opportune iniziative di competenza, nelle interlocuzioni con la Commissione europea sull'attuazione delle *milestone* PNRR di settore così come nella definizione degli interventi attuativi a livello nazionale, al fine di approfondire la soluzione del lotto unico quale modello preferenziale di affidamento dei servizi *Intercity*, in quanto maggiormente idoneo a garantire gli obiettivi di continuità del servizio, integrazione industriale, efficienza gestionale, coesione territoriale e sostenibilità economica del sistema trasportistico di settore, evidenziandone la coerenza con il quadro regolatorio europeo e il rispetto dei principi di concorrenza, trasparenza e non discriminazione;

c) a prevedere clausole sociali esplicite e vincolanti per l'intera durata dell'affidamento, includendo, ove coerente con il quadro normativo applicabile, il riferimento alla contrattazione collettiva nazionale di settore e la tutela del personale impiegato negli appalti funzionali al servizio;

d) a prevedere che, in caso di subentro di nuovo operatore, le modalità di trasferimento del personale siano disciplinate in modo chiaro, trasparente e proporzionato, assicurando il mantenimento dei diritti acquisiti, individuali e collettivi, nonché condizioni economiche e normative non deteriori rispetto a quelle applicate al personale interessato;

2. a trasmettere con urgenza al Parlamento il Contratto di Programma RFI

2027/2031 per garantire la piena coerenza tra gli indirizzi strategici del DSPM e le scelte allocative e attuative che saranno assunte e, in ogni caso, garantendo il pieno recepimento delle indicazioni fornite in sede di esame del DSPM medesimo;

3. a garantire le coperture finanziarie per gli interventi programmati dopo l'esaurimento delle risorse PNRR, ad indicarne con chiarezza le fonti di finanziamento e ad adottare il criterio di finanziamento a vita completa delle opere;

4. a portare a termine il completamento della rete AV verso il Mezzogiorno con priorità alla Napoli-Bari, alla Palermo-Catania e alla tratta Salerno-Reggio Calabria garantendo le risorse per coprire i fabbisogni residui e gli extra-costi senza gli ulteriori aggravi determinati dalla scelta del governo di configurare tali linee come alta capacità;

5. ad integrare il DSPM con specifici indirizzi volti a riconoscere il lavoro quale infrastruttura strategica del sistema ferroviario, prevedendo misure per il monitoraggio dei carichi di lavoro, il rafforzamento degli organici, la formazione continua e la riconversione professionale connessa alla transizione digitale, assicurando in ogni caso che la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro restino principi inderogabili e non subordinabili a obiettivi di efficienza o *performance;*

6. ad integrare il DSPM con una sezione dedicata ai nodi urbani strategici e ai collegamenti con porti e aeroporti e a prevedere meccanismi strutturati di coinvolgimento delle città metropolitane nella fase della programmazione;

7. ad integrare il DSPM con indicazioni puntuali sulle strategie di potenziamento delle tratte sature (Roma-Firenze, Terzo Valico, asse Brescia-Verona-Vicenza) e sui modelli di esercizio delle nuove opere;

8. a garantire trasparenza su tutti gli strumenti contrattuali di sviluppo infrastrutturale;

9. a procedere all'aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e a garantire la coerenza del DSPM con tale strumento di pianificazione generale;

10. ad integrare i criteri di priorità per l'impiego dei fondi con indicatori di efficienza del servizio e impatto sulla mobilità e sui cittadini;

11. ad integrare il DSPM con specifici indirizzi in materia di sicurezza e servizi nelle stazioni ferroviarie, prevedendo *standard* minimi nazionali relativi alla presenza e accessibilità di sale d'attesa adeguate, gratuite e fruibili durante l'intero arco di operatività della stazione, nonché presidi di assistenza al pubblico, misure di videosorveglianza, interventi a tutela delle persone fragili e azioni di contrasto al degrado urbano, con particolare attenzione alle stazioni minori e ai grandi nodi metropolitani;

12. a sviluppare un piano organico per la logistica e l'intermodalità, con particolare attenzione all'ultimo miglio ferroviario, al potenziamento delle stazioni di confine e all'adeguamento della rete convenzionale per il trasporto merci di *standard* europeo;

13. a favorire la redazione di un Piano nazionale per le autostazioni per individuare dei capolinea in prossimità dei nodi di interconnessione con le stazioni ferroviarie e le altre modalità di trasporto, così da favorire l'intermodalità e garantire la presenza di autostazioni efficienti, sicure e accessibili su tutto il territorio nazionale;

14. a definire un cronoprogramma dettagliato per l'estensione dell'ERTMS, garantendo interoperabilità europea, flessibilità nella gestione della circolazione e adeguata copertura della rete tradizionale, con particolare attenzione al Mezzogiorno;

15. valuti il Governo l'opportunità di adottare iniziative volte a garantire che il rinnovo del materiale rotabile impiegato da Trenitalia nei servizi ferroviari a lunga percorrenza da e per la Sicilia non determini una riduzione dell'offerta di trasporto o un peggioramento della qualità del servizio, tenuto conto che l'introduzione dei nuovi convogli, pur più efficienti sotto il profilo

energetico e ambientale, ha comportato una riduzione complessiva di circa 600 posti al giorno, pari a 148 posti per singolo treno, nonché una sensibile contrazione dei servizi essenziali a bordo, tra cui la disponibilità di servizi igienici, con effetti negativi sul *comfort*, sull'accessibilità e sulla fruibilità del servizio, in particolare in relazione a tratte caratterizzate da tempi di percorrenza superiori alle 10 ore.

Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.

ALLEGATO 4

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, concernenti l'introduzione della conoscenza delle tecniche di primo soccorso e di utilizzazione dei defibrillatori semiautomatici e automatici tra i requisiti per il conseguimento della patente di guida. C. 1522 Amorese.

EMENDAMENTO PRESENTATO

ART. 2.

Al comma 1, lettera a)*, numero 2), numero 2.1), capoverso « 7.4.10 », sostituire le parole:* un pericolo sanitario post-traumatico *con le seguenti*: una condizione di effettiva ovvero potenziale emergenza medica post-traumatica.

2.1. Ghirra.

ALLEGATO 5

Modifica all'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore in circolazione. C. 2201 Marchetti.

EMENDAMENTI PRESENTATI

ART. 1.

Sopprimerlo.

Conseguentemente, sopprimere l'articolo 2.

*** 1.1.** Iaria, Barzotti, Fede.

*** 1.2.** Casu.

*Al comma 1, sopprimere il capoverso 4-*quater.

*Conseguentemente, al medesimo comma 1, sopprimere il capoverso 4-*quinquies.

1.3. Iaria, Barzotti, Fede.

Al comma 1, capoverso 4-quater, *aggiungere, in fine, il seguente periodo:* Lo svolgimento delle verifiche di cui ai commi 4-*bis* e 4-*ter* può essere affidato, nelle ipotesi di cui al presente comma, anche a professionisti in possesso di diploma di istruzione secondaria di secondo grado rilasciato da istituti tecnici del settore tecnologico con almeno due anni di attività presso un'impresa meccanica operante nel settore automobilistico o motociclistico, ovvero in possesso di laurea in ingegneria, che abbiano svolto almeno un anno di attività presso un'impresa meccanica operante nel settore automobilistico o motociclistico.

1.4. La Salandra, Gaetana Russo.

ALLEGATO 6

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di identificazione e circolazione dei velocipedi e di sicurezza dei ciclisti. C. 2489 Pella.

EMENDAMENTI PRESENTATI

ART. 1.

Al comma 1, sostituire le parole: autorizzata, a seguito di richiesta, *con le seguenti:* utilizzata anche.

Conseguentemente, al comma 2, sopprimere le parole da: i soggetti che *fino a:* di scorta nonché.

*** 1.2.** Pastorella.

*** 1.3.** Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

Art. 1-*bis*.

(Modifiche all'articolo 40 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di segnali orizzontali e di sorpasso)

1. All'articolo 40 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 8 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « È tuttavia consentito oltrepassare le strisce longitudinali continue, se necessario, a condizione che la corsia a sinistra sia libera, per oltrepassare un veicolo fermo, o per superare un veicolo a pedali, un cavallo, o un veicolo della manutenzione stradale, se essi stanno procedendo a una velocità di 15 km/h o inferiore ».

1.01. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

ART. 2.

Sopprimerlo.

*** 2.1.** Ghirra.

*** 2.2.** Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

*Al comma 1, capoverso 1-*bis*, sostituire le parole da:* annotato presso *fino alla fine del capoverso con il seguente periodo:* Il proprietario del velocipede può richiedere l'annotazione del numero di identificazione del proprio mezzo presso i registri della Direzione generale per la motorizzazione, con riferimento alle generalità dell'acquirente e degli eventuali successivi proprietari.

2.3. Pastorella.

*Al comma 1, capoverso 1-*bis*, aggiungere, in fine, il seguente periodo:* I registri di cui al primo periodo sono aperti e interoperabili per le ciclofficine e altri soggetti autorizzati dalla Direzione generale per la motorizzazione, al fine di poter dotare di numero di identificazione anche i velocipedi prodotti prima del 1° gennaio 2026.

2.4. Iaria, Barzotti, Fede.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2-*bis*.

(Modifiche all'articolo 143 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile

1992, n. 285, in materia di posizione dei veicoli sulla carreggiata)

1. All'articolo 143 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , salvo la necessità di superare ostacoli presenti o salvo che le condizioni della carreggiata stessa non lo permettano ».

2.01. Pastorella.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2-*bis*.

(Modifiche all'articolo 148 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore)

1. All'articolo 148 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 9-*bis*, primo periodo, le parole: « , ove le condizioni della strada lo consentano, » sono soppresse.

2.02. Ghirra.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2-*bis*.

(Modifiche all'articolo 148 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sorpasso)

1. All'articolo 148 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 9-*bis*, primo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ed è vietato in corrispondenza delle rotatorie ».

2.03. Pastorella.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

Art. 2-*bis*.

(Modifiche all'articolo 150 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di incrocio tra veicoli nei passaggi ingombranti o su strade di montagna)

1. All'articolo 150 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

« 2-*bis*. Nei casi di cui al comma 2 e in tutti gli altri casi in cui l'incrocio con altri veicoli è malagevole, il conducente di un veicolo a motore che incrocia un velocipede deve sempre arrestarsi e permettere al ciclista di passare, in considerazione del maggior rischio che la situazione comporta per il ciclista. »

2.04. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

ART. 3.

Al comma 1, sostituire la lettera a) *con la seguente*:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. I ciclisti possono procedere affiancati in numero di due e in gruppi composti da non più di dieci persone. Devono disporsi su un'unica fila quando ciò sia necessario per agevolare le manovre di sorpasso da parte degli altri veicoli. La disposizione del secondo periodo non si applica quando uno dei due ciclisti che procedono affiancati sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro. »;

3.1. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Al comma 1, lettera a)*, capoverso 1.1, dopo la parola:* quando *aggiungere le seguenti:* le condizioni di visibilità e.

Conseguentemente, al medesimo comma 1, lettera a)*, capoverso 1.1, sostituire le parole:* è tale *con le seguenti:* sono tali.

3.2. Ghirra.

Al comma 1, lettera a), *capoverso 1.1, sopprimere la parola:* anche.

3.3. Ghirra.

Al comma 1, lettera a), *capoverso comma 1.1, sopprimere le parole:* e in gruppi composti da non più di dieci persone.

3.4. Pastorella.

Al comma 1, lettera b), *capoverso 1-*ter, *secondo periodo, sostituire le parole*: per i minori di anni diciotto *con le seguenti:* per i minori di anni quattordici.

3.5. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Al comma 1, lettera b), *capoverso 1-*quater, *dopo il primo periodo, aggiungere il seguente:* La luce posteriore rossa lampeggiante di cui al primo periodo non assolve in ogni caso l'obbligo di avere montata e funzionante una luce rossa posteriore fissa e di tenerla accesa secondo quanto previsto dall'articolo 68 del presente codice.

3.6. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Al comma 1, lettera b), dopo il *capoverso 1-*quater, *aggiungere il seguente*:

1-quinquies. I ciclisti devono mantenere di norma il proprio velocipede vicino al bordo destro della carreggiata. Il ciclista può allontanarsi dal bordo destro della carreggiata quando lo consente un percorso ciclistico segnalato conformemente alle disposizioni di legge o quando lo richiedono le condizioni del traffico o della carreggiata o il profilo di quest'ultima. Sulle strade con aree di sosta laterale di veicoli, i ciclisti possono allontanarsi dai veicoli parcheggiati sul bordo destro della strada della distanza necessaria per la loro sicurezza. Sulle strade a unica corsia nel senso di marcia percorso, poste all'interno di centri abitati, ove non sia disponibile la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri per il sorpasso da parte degli autoveicoli, i ciclisti possono occupare qualunque posizione nella carreggiata.

3.7. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Al comma 1, lettera b), *dopo il capoverso 1-*quater, *aggiungere il seguente*:

1-quinquies. I minori di anni sei possono circolare in velocipede su strada soltanto sotto la sorveglianza di una persona maggiore di anni sedici e se sono in grado di condurre il velocipede stesso.

3.8. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

c) al comma 9, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Sono esenti dall'obbligo di circolazione sulle corsie e piste ciclabili i velocipedi adibiti al trasporto professionale di merci o persone ».

3.9. Iaria, Barzotti, Fede.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

Art. 3-*bis*.

(Modifiche all'articolo 230 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di educazione stradale)

1. All'articolo 230 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: « avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, » sono inserite le seguenti: « nonché degli enti e associazioni maggiormente rappresentative e di comprovata esperienza in materia di prevenzione, sicurezza stradale e ciclismo, »;

b) al comma 2, primo periodo, dopo le parole: « nonché di personale esperto ap-

partenente alle predette istituzioni » sono inserite le seguenti: « , enti e associazioni ».

3.01. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:

Art. 3-*bis*.

(Modifiche in materia di circolazione dei monopattini)

1. All'articolo 1, comma 75-*terdecies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole: « solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h » sono sostituite dalle seguenti: « su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h nonché su piste, corsie e zone ciclabili come definite ai sensi del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ».

3.03. Iaria, Barzotti, Fede.

(Inammissibile)

ART. 4.

Aggiungere, in fine, il seguente articolo:

Art. 5.

(Aggiornamento e omologazione della segnaletica stradale)

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta le misure necessarie per l'aggiornamento e l'omologazione della segnaletica stradale, al fine di adeguarla alle disposizioni introdotte dalla presente legge.

4.01. Pastorella.

ALLEGATO 7

Modifiche agli articoli 115 e 119 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento dei requisiti per la guida di veicoli da parte di coloro che hanno superato l'ottantesimo anno di età. C. 2597 Barbagallo.

EMENDAMENTI PRESENTATI

ART. 1.

Al comma 1, lettera a), *capoverso 2-*bis, *numero 1), aggiungere, in fine, le seguenti parole:* , anche con riferimento alle capacità di guida extraurbana e di guida notturna.

Conseguentemente, al medesimo comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

c) all'articolo 119, comma 5, dopo il secondo periodo è aggiunto il seguente: « Le eventuali prescrizioni restrittive relative alla guida extraurbana e alla guida notturna impartite dalle Commissioni mediche locali a seguito della visita medica di cui all'articolo 115, comma 2-*bis*, numero 1, sono annotate sulla patente di guida mediante gli appositi codici. ».

1.1. Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.

Al comma 1, lettera a), *capoverso 2-*bis, *sostituire il numero 2) con il seguente:*

2) l'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare, da svolgersi secondo le modalità previste dall'articolo 126, comma 8-*ter*;.

Conseguentemente, aggiungere, in fine, il seguente comma:

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità tecniche e operative con cui l'esperimento di guida di cui all'articolo 115, comma 2-*bis*, numero 2), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *a)*, può essere effettuato, in alternativa alle modalità di cui all'articolo 126, comma 8-*ter*, del medesimo codice, avvalendosi di istruttori di autoscuola abilitati ai sensi dell'articolo 123 del medesimo codice. Il decreto di cui al primo periodo disciplina in particolare:

a) l'utilizzo della *dash cam* per le registrazioni integrali delle prove, nonché la loro conservazione nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali;

b) le modalità di trasmissione, archiviazione e conservazione delle registrazioni presso gli uffici competenti della Motorizzazione civile, ai fini della loro acquisizione agli atti del procedimento;

c) i criteri di valutazione dell'esperimento di guida e le ipotesi di invalidità della prova;

d) le forme di vigilanza e controllo da parte degli uffici della Motorizzazione civile sull'attività svolta dalle autoscuole ai sensi del presente comma.

1.2. Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.

Al comma 1, lettera a), *capoverso 2-*bis, *sostituire il numero 2) con il seguente:*

2) l'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare, da svolgersi secondo le modalità previste dall'articolo 126, comma 8-*ter*.

1.3. Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.