



Giunte e Commissioni

RESOCONTO SOMMARIO

Resoconti

Allegati

n. 351
Supplemento

GIUNTE E COMMISSIONI

Sedute di mercoledì 6 maggio 2020

I N D I C E**Commissioni permanenti**

8 ^a - Lavori pubblici, comunicazioni:	
<i>Plenaria (pomeridiana)</i>	<i>Pag.</i> 3

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB.

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)

Mercoledì 6 maggio 2020

Plenaria

132^a Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
COLTORTI

La seduta inizia alle ore 14,35.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di un intervento infrastrutturale ritenuto prioritario, da adottare su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, relativo alla ricostruzione del Viadotto di Albiano sul fiume Magra tra le province di La Spezia e Massa Carrara (n. 173)

(Parere al Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Esame e rinvio)

La relatrice VONO (*IV-PSI*) illustra il provvedimento in esame, predisposto ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019 (cosiddetto «sblocca cantieri»), nel quale è stabilito che, per gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari, individuati con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto medesimo, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, il Presidente del Consiglio dei ministri, sempre su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, dispone la nomina di uno o più Commissari straordinari per la realizzazione delle opere. Il medesimo comma stabilisce inoltre che, con uno o più decreti successivi, da adottare con le stesse modalità sopra indicate entro il 31 dicembre 2020, possono essere individuati ulteriori interventi prioritari per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari.

Con lo schema in esame si procede quindi ad individuare come prioritario l'intervento infrastrutturale relativo alla ricostruzione del viadotto di Albiano sul fiume Magra, crollato lo scorso 8 aprile, e a nominare il Commissario straordinario incaricato della realizzazione dell'opera.

Il viadotto – situato sulla strada statale 330, che fino al novembre 2018 è stata in gestione della Provincia di Massa Carrara (ex SP 70), per poi essere trasferita alla competenza di ANAS S.p.A. a seguito dell'adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 febbraio 2018, relativo alla revisione complessiva della rete stradale di interesse nazionale e della rete stradale di interesse regionale – collegava l'abitato di Santo Stefano di Magra, nella provincia di La Spezia, con Albiano, frazione del comune di Aulla in provincia di Massa-Carrara.

Come evidenziato sia nella relazione introduttiva che nelle premesse dello schema, il crollo del viadotto ha aggravato i problemi della viabilità locale, già congestionata in condizioni normali, con conseguenze sulla mobilità nazionale e rilevanti ricadute di natura socio-economica a danno dei territori interessati.

Di qui la decisione di ricorrere alla procedura accelerata, prevista dall'articolo 4 del decreto-legge sblocca cantieri, al fine di pervenire al ripristino dell'opera nel minore tempo possibile.

Lo schema in esame si compone di tre articoli.

L'articolo 1 individua la ricostruzione del viadotto di Albiano sul fiume Magra, tra il km 10.422 il km 10.680, quale intervento infrastrutturale prioritario per la complessità delle procedure, per i riflessi sullo sviluppo economico del territorio nonché per le implicazioni occupazionali e i connessi effetti sociali.

L'articolo 2, al comma 1, nomina il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, quale Commissario straordinario per la ricostruzione dell'opera.

Il comma 2 autorizza il Commissario a mettere in atto ogni attività per ripristinare, con opere temporanee o provvisorie, il collegamento interrotto avvalendosi di ANAS S.p.A., anche utilizzando le attività di progettazione eventualmente realizzate da tale società. A tal fine, utilizza le deroghe e le procedure previste dall'articolo 4 del decreto-legge sblocca cantieri.

In base al comma 3, il Commissario sovrintende alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi per la realizzazione dell'opera, utilizzando i poteri che gli sono conferiti ai sensi dei commi 2 e 3 del citato articolo 4.

Il comma 4 prevede che il Commissario possa avvalersi delle strutture delle amministrazioni centrali o territoriali interessate nonché di società controllate dallo Stato o dalle regioni, nel limite delle risorse disponibili e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 3 definisce gli obblighi informativi del Commissario.

Si prevede in particolare che debba comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il cronoprogramma degli interventi e le circostanze degli eventuali ritardi e che, nel caso in cui insorgano impedimenti

alla realizzazione parziale o totale dell'opera, ne dia immediata notizia al Ministro. Ogni sei mesi è inoltre tenuto ad inviare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'attività svolta, sulle iniziative adottate e su quelle di prossima adozione anche in funzione delle criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione dell'opera.

L'articolo specifica infine che lo svolgimento dell'incarico di Commissario non prevede alcun compenso o emolumento a carico della finanza pubblica.

Il termine per l'espressione del parere al Governo da parte della 8^a Commissione è fissato al prossimo 19 maggio, previa acquisizione entro il 14 maggio delle osservazioni della 5^a e della 13^a Commissione.

Il seguito dell'esame è rinviato.

Schema di aggiornamento 2018-2019 al Contratto di programma – parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (n. 160)

(Parere al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 230. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni.)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 18 febbraio.

Il PRESIDENTE, ricordato che, prima della esplosione della pandemia, è stata svolta l'audizione dell'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana S.p.A., comunica di avere depositato, in qualità di relatore, uno schema di parere favorevole con osservazioni, pubblicato in allegato, e dichiara aperta la discussione generale.

La senatrice VONO (*IV-PSI*) chiede un chiarimento sulla formulazione dell'osservazione relativa alla progettazione della linea AV Salerno-Reggio Calabria.

Il presidente COLTORTI (*M5S*), in qualità di relatore, fornisce il chiarimento richiesto dalla senatrice Vono.

Il senatore CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*) sottopone alla Commissione l'esigenza di monitorare l'impatto sul settore del trasporto ferroviario delle misure di contrasto all'epidemia da COVID-19, quali, ad esempio, la modifica radicale nella gestione degli spazi delle stazioni e l'individuazione di percorsi che consentano di rispettare il distanziamento tra i passeggeri. Esprime, infatti, preoccupazione per il fatto che tali misure possano concretamente essere rispettate una volta che la vita economica e sociale del Paese avrà ripreso il suo corso. E le prospettive, che sono già preoccupanti per i servizi di alta velocità, lo diventano ancora di più per i treni regionali e il trasporto pubblico locale che versavano in condizioni critiche già prima della crisi. Pur non volendo apparire disfattista, ritiene necessario capire se le regole di distanziamento sociale siano sostenibili, nella pratica, o se non

sia più opportuno puntare piuttosto sul potenziamento dei dispositivi di protezione individuale.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) ritiene comprensibili le preoccupazioni espresse dal senatore Campari e sottolinea che è proprio per questo che il Governo ha messo a punto un piano di riaperture progressive. Si dice tuttavia convinto che il distanziamento sociale sia fondamentale per contrastare la diffusione del virus, ma che esso debba essere combinato con un ricorso continuativo allo *smart working*. Sarebbe necessario comprendere quale sia la somma dei collegamenti intermodali disponibili, per poi elaborare eventuali proposte.

Il senatore SANTILLO (*M5S*) propone di audire i principali operatori del settore ferroviario, estendendo però l'indagine della Commissione anche al settore aereo e marittimo. Venendo al merito del provvedimento in esame, esprime compiacimento per il lavoro svolto dal relatore, che ha prodotto uno schema di parere equilibrato al termine di una proficua interlocuzione tra tutte le forze politiche.

Il senatore FERRAZZI (*PD*) ritiene che l'attuale situazione richieda un salto di qualità da parte degli operatori del settore ferroviario e concorda quindi con l'opportunità di effettuare un ciclo di audizioni, essendo il diritto alla mobilità un diritto essenziale. In particolare, segnala che, a fronte di più di due milioni di persone che nel nord del Paese sono tornate al lavoro, sulla tratta Milano-Venezia non è attualmente previsto alcun servizio ad alta velocità e quindi i pendolari sono costretti a servirsi dei soli treni regionali. Tale scelta è difficilmente comprensibile e sarebbe dunque opportuno audire i vertici di Trenitalia sul punto. Sarebbe ugualmente doveroso organizzare un'audizione con i vertici di Alitalia.

Venendo al provvedimento all'ordine del giorno, si sofferma su due questioni. La prima concerne la linea alta velocità Trieste-Salerno, caratterizzata dalla presenza di un collo di bottiglia nella tratta tra Padova e Bologna, che richiede un'ora di viaggio per percorrere appena cento chilometri. La seconda concerne invece il sistema aeroportuale del Triveneto (Verona, Venezia, Treviso e Ronchi dei Legionari), che soffre del mancato collegamento tra Mestre, Treviso e aeroporto di Treviso.

Il senatore NENCINI (*IV-PSI*) rileva che la ripresa delle attività economiche e il conseguente maggiore movimento di lavoratori e cittadini dopo il lungo *lockdown* in questi primi giorni sembra procedere in maniera ordinata. Ciò nonostante, ritiene necessario evitare di cedere a previsioni ottimistiche eccessivamente precoci e valutare invece con particolare attenzione le possibili ricadute negative che possono venire da taluni settori, a cominciare proprio da quello dei trasporti. Rispetto alla settimana scorsa è infatti evidente l'aumento della richiesta di mobilità ma, a suo avviso, con specifico riferimento al settore dell'alta velocità, ad un notevole incremento del numero dei passeggeri che sono tornati ad utilizzare

tale modalità di trasporto non corrispondono soluzioni organizzative tali da garantire un'efficace implementazione delle prescritte misure di distanziamento sociale. Ritiene che se ciò si verifica sulle linee ad alta velocità, il trasporto ferroviario regionale e locale presentano aspetti ancor più problematici e preoccupanti. In tale situazione, potrebbe essere opportuno svolgere una riflessione al fine di individuare modalità alternative di trasporto, che consentano di decongestionare il sovraffollamento ed evitare innalzamenti nella curva dei contagi. Sottolinea il contributo che la Commissione può fornire e auspica che essa venga pienamente coinvolta nella pianificazione del sistema dei trasporti nella cosiddetta Fase 2.

Raccomanda infine che le eventuali modifiche alla normativa in materia di appalti che dovessero intervenire nel breve periodo tengano conto dell'esigenza di portare a conclusione opere che si trovano in fase avanzata di realizzazione. Sarebbe infine opportuno capire dal Governo a che punto si trovino i lavori di predisposizione del regolamento unico.

La senatrice PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*) concorda sul fatto che questo sia il momento per pensare il futuro e, con riferimento al tema del distanziamento sociale nel settore dei trasporti, osserva che esso deve essere garantito in ogni fase. Non si può, ad esempio, approntare misure di distanziamento all'interno degli aeroporti e sugli aerei e non prevedere invece il distanziamento sugli autobus che collegano l'aerostazione con il velivolo. In merito allo schema di parere proposto dal relatore, si augura che esso possa accogliere una serie di sollecitazioni provenienti dal gruppo della Lega.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) osserva che alcune delle questioni segnalate dalla senatrice Pergreffi sono già state inserite nel testo dello schema di parere, quale quella relativa al completamento del raddoppio della tratta Taranto-Metaponto, della quale propone una riformulazione. Manifesta poi il consenso del suo Gruppo all'inserimento di un'osservazione sul collegamento di Perugia e Terni alla rete dell'alta velocità e di una sul completamento della tratta AV/AC Milano-Verona.

Il presidente COLTORTI (*M5S*), in qualità di relatore, concorda con quanto testé espresso dalla senatrice Di Girolamo.

Il senatore RUSPANDINI (*FdI*) sollecita un interessamento della Commissione per la sorte delle migliaia di cittadini italiani che ancora non riescono a fare rientro in Italia a causa della mancanza di collegamenti e delle restrizioni. Chiede inoltre al relatore di valutare l'inserimento nello schema di parere di un riferimento al potenziamento della tratta Cassino-Roma.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) propone una possibile formulazione dell'osservazione richiesta dal senatore Ruspandini.

Il senatore MALLEGNI (*FIBP-UDC*) segnala l'esigenza di completare il collegamento tra Pistoia e la Versilia, realizzando il raddoppio del collegamento tra Lucca e Viareggio e chiede l'inserimento di un'osservazione in tal senso nel parere. Suggerisce poi al relatore di inserire un'osservazione finalizzata ad agevolare la valorizzazione, da parte degli enti locali in collaborazione con Ferrovie dello Stato, delle stazioni ferroviarie, che di solito sono collocate nel centro dei paesi e presentano spazi molto belli, ma che spesso versano in condizioni di degrado.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) osserva che la proposta del senatore Mallegni è condivisibile, a condizione che essa non comporti una riduzione del patrimonio immobiliare di Ferrovie dello Stato, ma si sostanzi in accordi con i quali le parti cooperano per la valorizzazione dei beni in questione.

Il senatore RUFÀ (*L-SP-PSd'Az*) si associa alla segnalazione effettuata dal senatore Ruspandini in merito al potenziamento della tratta Cassino-Roma, aggiungendo che però, al di là dell'importantissimo tema delle infrastrutture, non bisogna trascurare neanche quello del servizio, visto che, ad esempio, tra Frosinone e Roma ci sono solo due treni al giorno.

Si sofferma infine sulla situazione del litorale laziale, di grande interesse sotto il profilo del turismo, ma anche di quello industriale, ad esempio per quanto riguarda il settore farmaceutico. Sarebbe importante, per lo sviluppo di quel territorio, strutturare il rapporto tra porto e ferrovia. Il tema è accennato nel Contratto di programma, che prevede piccoli interventi, che dovrebbero però essere armonizzati in un progetto più complessivo. Chiede quindi al relatore di inserire un'osservazione in tal senso nel parere.

Il presidente COLTORTI (*M5S*), in qualità di relatore, si esprime favorevolmente sull'inserimento nello schema di parere delle osservazioni suggerite dai senatori Ruspandini (nella formulazione proposta dal senatore Cioffi), Mallegni e Rufa.

In relazione alle numerose audizioni richieste nel corso del dibattito, garantisce che si farà carico della loro organizzazione, a partire da un'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'impatto dell'epidemia sulle materie del suo dicastero.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento in discussione generale, il PRESIDENTE, in qualità di relatore, propone che gli sia conferito mandato ad integrare lo schema di parere da lui presentato con le osservazioni emerse nel corso del dibattito.

La senatrice PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*) ringrazia il presidente Coltorti e tutti i colleghi per la disponibilità a instaurare un dialogo costruttivo e proficuo, ma preannuncia il voto di astensione del suo Gruppo, in

quanto non tutte le richieste formulate hanno trovato accoglimento da parte della maggioranza.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento in dichiarazione di voto, la Commissione, verificata la presenza del prescritto numero dei senatori, conferisce al presidente Coltorti, in qualità di relatore, il mandato a integrare lo schema di parere favorevole con osservazioni da lui presentato con le ulteriori osservazioni emerse nel corso del dibattito.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE (n. 101)

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta ai sensi dell'articolo 1, commi 3, 4, e 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167. Seguito dell'esame e rinvio.)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 24 luglio 2019.

Il PRESIDENTE segnala che sono pervenute le osservazioni non ostative della Commissione giustizia e quelle favorevoli con rilievi della Commissione politiche dell'Unione europea e che il Governo ha trasmesso l'intesa raggiunta in sede di Conferenza unificata, il parere del Garante per la protezione dei dati personali e quello del Consiglio di Stato.

Il relatore SANTILLO (*M5S*) informa che, una volta pervenute le osservazioni della Commissione affari costituzionali, presenterà uno schema di parere sul quale auspica un'ampia convergenza, considerata l'importanza del provvedimento e del settore sul quale esso incide.

Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 15,35.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 160

L'8^a Commissione Lavori pubblici, comunicazioni, esaminato lo schema di aggiornamento 2018/2019 al Contratto di programma – parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A (n. 160),

premessi che:

lo schema di aggiornamento 2018/2019 al Contratto di programma – parte investimenti 2017-2021 è stato trasmesso al Parlamento in data 5 febbraio 2020;

con l'approvazione del precedente CdP-I 2012-2016, il Contratto di programma – parte investimenti non comprende più gli interventi di manutenzione straordinaria, disciplinata ora dalla parte servizi, ma si riferisce al completamento delle opere in corso e all'avvio di opere prioritarie per l'ammodernamento e lo sviluppo dell'infrastruttura e al miglioramento dei livelli di sicurezza;

lo schema di aggiornamento in discussione è stato predisposto sia per tenere conto degli interventi normativi successivi alla stipula del Contratto, sia delle modifiche alle risorse finanziarie intervenute nel medesimo periodo. Contiene dunque modifiche sostanziali e pertanto segue l'*iter* approvativo previsto dalla legge 14 luglio 1993, n. 238, come modificata dall'articolo 15, comma 1-*bis*, della legge 4 dicembre 2017 n. 172, che prevede in questo caso il parere delle competenti Commissioni parlamentari;

il Contratto di programma – parte investimenti 2017-2021, che il presente schema intende aggiornare, è stato sottoscritto da RFI e MIT rispettivamente in data 20 dicembre 2018 e 28 gennaio 2019, approvato con decreto interministeriale del 7 marzo 2019 e registrato dalla Corte dei conti il 9 maggio 2019, al termine di un lungo *iter* nel corso del quale questa Commissione ha formulato un parere recante 5 condizioni e 57 osservazioni;

al fine di ridurre i conflitti territoriali, sia perseguita una convinta politica del confronto costante con gli Enti locali già nel corso della fase della progettazione delle opere infrastrutturali;

considerato che:

lo schema di aggiornamento prevede variazioni in aumento rispetto al Contratto di programma per un valore complessivo di 15.863,21 milioni di euro, a fronte di una variazione in diminuzione per complessivi 503,30 milioni di euro, di cui 7.263,74 milioni di euro quale quota del Fondo da

ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato, 5.900,00 milioni di euro quale quota del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese e 2.197,00 milioni di euro a valere del I e II *addendum* al Piano Operativo «Fondo sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020»;

sono state riallocate risorse per 795,90 milioni di euro;

le risorse aggiuntive contrattualizzate nello schema di aggiornamento ammontano a 15.359,91 milioni di euro così ripartite:

– 6.751,20 milioni di euro per investimenti volti a garantire una connettività «a rete» su tutte le principali direttrici interpolo lungo i corridoi «core» della rete TEN-T con l'obiettivo di aumentare progressivamente il numero dei capoluoghi collegati tra loro in meno di 4 ore e mezzo;

– 2.496,02 milioni di euro per l'aumento della sicurezza e l'adeguamento ad obblighi di legge;

– 1.745,37 milioni di euro per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati ed obsoleti;

– 1.501,13 milioni di euro per investimenti di sviluppo dei corridoi europei;

– 1.465,11 milioni di euro per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale delle aree metropolitane;

– 1.045,51 milioni di euro per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del trasporto pubblico locale;

– 242,12 milioni di euro per lo sviluppo dell'intermodalità;

– 114 milioni di euro per il ripristino e la riapertura delle ferrovie turistiche;

il documento allega inoltre 9 Appendici contenenti il dettaglio delle delibere CIPE per singolo intervento, il dettaglio del codice unico di progetto (CUP) riferito ai programmi inseriti nelle tabelle di aggiornamento, le schede degli interventi, l'evoluzione del portafoglio progetti con relativa motivazione delle variazioni di costo, l'evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento, la relazione degli interventi finanziati a valere sulle risorse stanziato dall'articolo 7-ter del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43, la distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate, la metodologia di calcolo degli indicatori di *performance* per i programmi di investimento di cui alle tabelle A01 e A02 e le prime risultanze delle osservazioni formulate dalle Commissioni parlamentari nell'ambito dell'esame dello schema di Contratto di programma – parte investimenti 2017-2021,

esprime, pertanto, parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

I. valuti il Governo l'introduzione di specifici strumenti di concertazione con gli Enti locali a partire dalla fase di progettazione delle opere infrastrutturali al fine di perseguire una convinta politica di confronto; in

particolare, per quanto concerne gli «indici di priorità» per ciascuna opera contenuta nell'aggiornamento del Contratto di programma, si invita a informare il Parlamento, le regioni, gli enti locali e gli altri *stakeholders* interessati territorialmente in merito al metodo di calcolo e ai dati di base che hanno portato all'attribuzione dei valori degli indicatori;

II. privilegiare gli investimenti relativi agli interventi finalizzati al pieno conseguimento degli obiettivi di sicurezza delle opere d'arte, ponti, viadotti e sottovia nonché alla riqualificazione, messa a norma e ammodernamento delle gallerie dell'intera rete e delle stazioni ferroviarie;

III. al fine di procedere alla sostituzione dei mezzi ancora alimentati a combustibili fossili, assegnare carattere di priorità agli interventi di elettrificazione ovvero all'applicazione di tecnologie «*zero emission*» con particolare riferimento ai territori che ne sono completamente sprovvisti;

IV. al fine di potenziare lo sviluppo dell'intermodalità merci e passeggeri, favorire le opere di collegamento con aeroporti, porti e *terminal* intermodali, oltre allo sviluppo di centri logistici e intermodali;

V. con riferimento alla ripartizione dei finanziamenti delle opere infrastrutturali, favorire il completamento delle opere in fase più avanzata di realizzazione al fine di garantirne il completamento, privilegiando l'interconnessione tra le reti TEN-T, le reti regionali e quelle metropolitane delle aree a più alta concentrazione abitativa;

VI. al fine di procedere in sicurezza alle operazioni di riparazione e ripristino del materiale rotabile, incluso quello adibito al trasporto di merci pericolose, valutare la previsione di zone protette all'interno di specifici scali e stazioni di confine;

VII. al fine di incentivare la mobilità sostenibile, favorire iniziative volte alla programmazione e realizzazione di specifiche aree destinate al parcheggio custodito di biciclette presso le principali stazioni ferroviarie;

VIII. intensificare gli sforzi per proseguire l'opera di rimozione dei passaggi a livello in esercizio sulle linee secondarie e regionali, con l'obiettivo di garantire una maggiore sicurezza per la circolazione e la regolarità del servizio ferroviario;

IX. prevedere specifici fondi al fine di rimettere in carico a RFI le ferrovie *ex* concesse, consentendone così il recupero e l'ammodernamento e permettendo anche la riapertura al servizio di parte delle tratte oggi soppresse, ma tecnicamente ancora funzionanti anche tramite treni turistici e/o metropolitane di superficie al fine della valorizzazione delle aree interne;

X. valuti il Governo la possibilità di procedere ad una ricognizione dello stato delle ferrovie turistiche di cui alla legge 9 agosto 2017, n 128, e delle risorse eventualmente necessarie per il mantenimento o il ripristino delle linee maggiormente degradate, valutando altresì la possibilità di un ripristino ad uso turistico o come metropolitana di superficie delle linee dismesse;

XI. al fine di decongestionare il traffico veicolare in prossimità dell'accesso ai centri urbani, valutare forme di valorizzazione delle stazioni secondarie presenti lungo le linee ferroviarie ad alta intensità;

XII. al fine di garantire la continuità territoriale e un adeguato servizio di collegamento ferroviario via mare tra la Sicilia e la penisola, visto il programma A1008 dello schema di aggiornamento 2018/2019 e in accordo con quanto stabilito dall'articolo 47, comma 11-*bis*, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, valuti il Governo l'opportunità di prevedere specifici investimenti per l'adeguamento dei nodi di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria e che favoriscano l'uso dei più moderni convogli ferroviari, sia merci che passeggeri, sia con l'impiego di mezzi navali veloci;

XIII. garantire il rispetto della cosiddetta clausola del 34 per cento per l'assegnazione delle risorse in conto capitale alle regioni del Mezzogiorno, mantenendo il vigente criterio di riparto del Fondo sviluppo e coesione che prevede l'assegnazione dell'80 per cento delle risorse alle aree del Mezzogiorno e del 20 per cento alle aree del Centro-Nord;

XIV. al fine di salvaguardare i livelli occupazionali del personale preposto alla manutenzione dei mezzi di trazione circolanti sulle linee nazionali non elettrificate, si valuti la possibilità per i soggetti gestori di destinare specifiche risorse alla formazione del personale e per l'adeguamento dei macchinari e delle attrezzature alla tecnologia elettrica, ovvero alla tecnologia ibrida *diesel*-elettrica, se funzionale alle eventuali opere di velocizzazione ed elettrificazione delle linee ferroviarie in oggetto;

XV. prevedere un'accelerazione nella realizzazione degli interventi prioritari ferrovie-direttrici di interesse nazionale (Tabella A07);

XVI. nell'ambito delle tratte oggetto di opere di elettrificazione, si valuti la possibilità di avviare sperimentazioni di mezzi a idrogeno verde nelle tratte che lo consentono;

XVII. valutare la possibilità di accelerare gli interventi di adeguamento strutturale finalizzati a consentire un adeguato accesso alle persone con disabilità, con particolare riferimento alle strutture situate nelle città capoluogo di regione;

con riferimento a specifici interventi si segnala l'importanza di azioni mirate in particolar modo riferite a:

XVIII. la riattivazione della linea Fano-Urbino, il cui progetto è previsto nel programma di valorizzazione turistica delle ferrovie minori;

XIX. la progettazione della linea AC/AV Bologna-Padova funzionale al completamento del sistema di alta velocità del Nord-Est;

XX. il finanziamento del completamento del raddoppio della tratta Taranto-Metaponto;

XXI. l'adeguamento e miglioramento della linea Aosta-Ponte Saint Martin (P123);

XXII. la prosecuzione della tratta Valle Aurelia-Vigna Clara, con attivazione della fermata Tor di Quinto e doppio innesto sulla linea lenta da P.M. Salaria Roma Smistamento e stazione Roma Smistamento in modo da favorire la chiusura dell'anello ferroviario di Roma-cintura Nord;

XXIII. il collegamento e l'elettificazione della linea Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona nella tratta Terni-Rieti nonché la realizzazione di interventi di velocizzazione del tracciato;

XXIV. l'elettificazione della linea Verona-Rovigo, nella tratta Cerea-Isola della Scala, in modo da eliminare l'impiego di treni a gasolio;

XXV. la progettazione del collegamento Verona-aeroporto sulla linea esistente Verona-Mantova, come da impegno assunto dal Governo in data 19 dicembre 2015 con l'accoglimento dell'ordine del giorno nr. 9/03444-A/003;

XXVI. al fine di favorire l'intermodalità passeggeri, anche a supporto delle olimpiadi di Milano e Torino, la progettazione del collegamento ferroviario dell'aeroporto Canova di Treviso con la tratta Mestre-Treviso;

XXVII. l'elettificazione della linea Parma-Brescia e la realizzazione di interventi di velocizzazione del tracciato;

XXVIII. il completamento del raddoppio della tratta Mantova-Cogno sulla linea Mantova-Milano;

XXIX. il completamento del raddoppio asse ferroviario Pontremolese (0276) la cui realizzazione – almeno quella prevista per la Fase I – deve essere accelerata per garantire adeguata accessibilità e capacità ferroviaria per il Porto della Spezia;

XXX. la progettazione della linea AV Salerno-Reggio Calabria, valutando la possibilità di realizzare quanto prima una linea di alta velocità;

XXXI. l'elettificazione e la velocizzazione della tratta Roccaravindola-Isernia-Campobasso (P141);

XXXII. il completamento della metropolitana leggera Matrice-Bojano (1888);

XXXIII. il raddoppio della linea Orte-Falconara nelle tratte Spoleto-Terni (0226), Foligno-Fabriano (0296), PM228-Castelpiano (0298), il raddoppio PM228-Albacina (I175) nonché il completamento del nodo di Falconara (0297b);

XXXIV. l'elettificazione della linea Civitanova-Macerata-Albacina (P147);

XXXV. la nuova linea Passo Corese-Rieti (P0290);

XXXVI. nell'ambito delle trasversali appenniniche Centro-Italia (A08) si valuti l'opportunità di avviare studi di fattibilità finalizzati a ridurre fortemente i tempi di percorrenza;

XXXVIII. la velocizzazione della linea S. Gavino-Sassari-Olbia nella tratta Bonorva-Terralba (0313A);

XXXIX. il potenziamento del collegamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido-Dorsale jonica (1659);

XL. l'adeguamento, la velocizzazione ed elettificazione della linea ferroviaria jonica nella tratta Sibari-Melito Porto Salvo (I153);

XLI. la velocizzazione della Tirrenica Sud seconda fase – variante Agropoli (I191);

nell'ambito delle opere non incluse nello schema di aggiornamento 2018/2019 si segnala l'importanza di valutare:

XLII. uno studio di fattibilità relativamente alla tratta Antrodocoli-Ascoli Piceno (c.d. «Ferrovia dei Due Mari»);

XLIII. il completamento del collegamento ferroviario nella tratta Reggio Emilia-Mantova;

XLIV. la realizzazione di uno studio di fattibilità per soluzioni alternative finalizzate alla ripresa/completamento del collegamento Aversa-S. Maria CV, denominata «Alifana Bassa», e per la predisposizione della tratta Capua-Caserta della linea RFI a servizi di tipo suburbano con inserimento di nuove fermate/stazioni;

XLV. l'elettificazione della linea Como-Molteno (1^a fase);

XLVI. l'elettificazione delle linee Monza-Molteno-Lecco e Como-Molteno (2^a fase).

