

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-02604 Pastorino: Realizzazione di opere infrastrutturali nella regione Liguria .....	52
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	56
5-02675 Gaetana Russo: Applicabilità della disciplina sulla locazione dei veicoli senza conducente al cosiddetto trazionismo .....	53
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	57
5-02676 Ghio: Definizione normativa della figura del consulente chimico di porto .....	53
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	58
5-02677 Pastorella: Superamento della differenza tra i servizi ferroviari della linea tirrenica e adriatica .....	54
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	59
5-02678 Iaria: Sicurezza ed efficienza del servizio ferroviario nazionale a seguito di alcuni incidenti .....	54
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i> .....	60
5-02679 Caroppo: Velocizzazione della tratta ferroviaria Foggia – Bari – Brindisi .....	54
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i> .....	61

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di atto di proroga fino al 30 aprile 2026 del vigente contratto di programma stipulato tra il Ministero delle imprese e del <i>made in Italy</i> e la società Poste italiane Spa per il quinquennio 2020-2024. Atto n. 181 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	55
---	----

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 30 luglio 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo RIXI.

**La seduta comincia alle 13.40.**

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la

trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**5-02604 Pastorino: Realizzazione di opere infrastrutturali nella regione Liguria.**

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

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*), preci-

sando che nelle gallerie del Terzo Valico dei Giovi è stata rinvenuta la presenza di gas, di cui si sta tenendo conto nel valutare il proseguo dei lavori. Ricorda, in particolare, che sette dei dodici fronti complessivi sono interessati dalla presenza di gas e che, per tale ragione, i lavori su questi punti sono attualmente sospesi in attesa che il gas venga rimosso, mentre sugli altri fronti le attività proseguono regolarmente.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA), replicando, ringrazia il viceministro Rixi per la risposta e per aver compreso l'importanza che la realizzazione di queste opere riveste per la regione Liguria.

Tuttavia, pur riconoscendo l'oggettiva problematicità della situazione concernente la presenza di gas nelle gallerie del Terzo Valico dei Giovi, si rammarica della mancata elaborazione da parte del Governo di una previsione di fine lavori, quantomeno provvisoria.

Rileva, inoltre, che la risposta fornita sul quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera non presenta alcuna novità rispetto a quella già formulata in seguito all'interrogazione presentata a dicembre 2023, se non per il fatto di prevedere l'avvio della conferenza di servizi entro la fine dell'anno in corso.

Fa presente, peraltro, che gli unici lavori la cui realizzazione risulta attualmente certa sono quelli concernenti la tratta tra Milano Rogoredo e Pieve Emanuele, che non interessa tanto la regione Liguria, quanto più i pendolari della provincia di Pavia.

In conclusione, ricordando che nella precedente legge di bilancio non erano ancora state individuate le coperture economiche per la realizzazione delle nuove tratte, richiama l'impegno assunto dal viceministro Rixi in tal senso, di cui auspica l'attuazione.

In conclusione, rinvia ad una futura ed eventuale interrogazione gli ulteriori chiarimenti sul tema.

**5-02675 Gaetana Russo: Applicabilità della disciplina sulla locazione dei veicoli senza conducente al cosiddetto trazionismo.**

Gaetana RUSSO (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Gaetana RUSSO (FDI), replicando, ringrazia il viceministro Rixi per la risposta e per aver chiarito che locazione e trazionismo costituiscono due fenomeni differenti e non sovrapponibili.

Nel constatare la riconosciuta compatibilità tra la prassi consolidatasi in materia di trazionismo e la normativa nazionale ed europea sui contratti di locazione, accoglie con favore la scelta del Governo di non intervenire in via normativa sul tema.

**5-02676 Ghio: Definizione normativa della figura del consulente chimico di porto.**

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

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*), precisando che il Governo intende inserire questo tema all'interno del provvedimento concernente la cosiddetta *blue economy*, al fine di garantire una maggiore certezza normativa agli operatori. Ringrazia pertanto la deputata Ghio per aver sollevato la questione, alla quale intende fornire una soluzione nei prossimi mesi.

Valentina GHIO (PD-IDP), replicando, ringrazia il viceministro Rixi per la risposta e per aver compreso l'importanza della questione.

Ricorda che in passato diversi incidenti sono stati causati dal controllo inadeguato sull'utilizzo delle sostanze chimiche all'interno dei porti italiani. Rileva pertanto l'importanza di uno specifico intervento sul tema, non soltanto per offrire maggiore sicurezza nell'attività di navigazione, ma anche per tutelare l'incolumità pubblica e, nello specifico, gli operatori marittimi e portuali.

Accoglie con favore l'impegno assunto dal Governo, rimarcando peraltro l'esigenza che ad esso venga dato seguito in tempi brevi.

**5-02677 Pastorella: Superamento della differenza tra i servizi ferroviari della linea tirrenica e adriatica.**

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

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*), precisando che la situazione infrastrutturale della linea adriatica appare particolarmente complessa e richiede progettazioni peculiari se si vuole intervenire evitando l'interruzione dell'attuale attività ferroviaria. Lo scopo, pertanto, è realizzare interventi che consentano un aumento di capacità nel lungo periodo, pur senza ridurre tale capacità nell'immediato. L'obiettivo dunque è evitare la logica di molti interventi attualmente in corso sul sistema ferroviario nazionale, che costituiscono la causa di molteplici ritardi, destinati purtroppo a protrarsi fino alla conclusione dei lavori nel 2026.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), replicando, accoglie con favore la lista di interventi che il Governo si propone di realizzare lungo la linea ferroviaria adriatica.

Fa presente, tuttavia, che ad assumere rilevanza non è soltanto la questione infrastrutturale, ma anche la questione relativa alla tariffazione e alla concorrenza, che ha un impatto determinante sulla vita delle persone che percorrono quelle tratte ed incide fortemente sull'iniquità esistente tra la direttrice tirrenica ed adriatica.

Auspica pertanto che la situazione venga rapidamente riportata a condizioni di equità, riservandosi, nei prossimi mesi, di monitorare lo stato di avanzamento dei lavori rispetto agli interventi elencati dal viceministro Rixi.

**5-02678 Iaria: Sicurezza ed efficienza del servizio ferroviario nazionale a seguito di alcuni incidenti.**

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

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*), precisando inoltre che attualmente si registra il maggior numero di convogli ferroviari da quando in Italia sono state create le ferrovie, nonché il maggior numero di lavori sulla rete dagli anni Sessanta ad oggi.

Riconosce che si tratta di un punto critico, che determina la necessità di una riprogrammazione che tenga adeguatamente conto della situazione esistente, al fine di garantire sia un servizio ferroviario efficiente sia la necessaria manutenzione della rete e dei convogli ferroviari. Ricorda, inoltre, che gli investimenti dedicati alle linee ferroviarie superano, ad oggi, i 13 miliardi di euro e che spesso le potenzialità attuali sono ridotte proprio a causa degli interventi che si stanno portando avanti sulle varie linee ferroviarie.

Antonino IARIA (M5S), replicando, critica la risposta del Governo nella misura in cui appare concentrata soltanto su una delle problematiche illustrate all'interno dell'interrogazione, ossia quella concernente il rischio legato alla dilatazione termica dei binari in presenza di alte temperature.

Critica, inoltre, il fatto che il Governo non abbia in alcun modo trattato la questione relativa alla distinzione tra investimenti e manutenzione ordinaria. Rileva, nello specifico, che la principale problematica esistente nel Sud Italia concerne proprio quest'ultimo aspetto, come dimostrato dalla circostanza che, a seguito di un incidente come quello descritto, l'intera zona è rimasta di fatto bloccata. Fa presente, quindi, che appare del tutto inadeguata la gestione ordinaria del sistema ferroviario che da Salerno prosegue verso il Sud Italia.

Sulla base di queste premesse, critica la scelta del Governo di impiegare un'elevata quantità di risorse nel progetto del Ponte sullo Stretto, invece di destinarle alla gestione ordinaria del sistema ferroviario nazionale.

**5-02679 Caroppo: Velocizzazione della tratta ferroviaria Foggia – Bari – Brindisi.**

Andrea CAROPPO (FI-PPE) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*), precisando che il potenziamento della tratta Foggia-Bari-Brindisi costituisce una priorità nel programma di interventi previsto per il Sud Italia, data anche la sua importanza per il settore del trasporto delle merci. Per questi motivi, fa presente che non sfugge al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'importanza di realizzare al più presto gli interventi sui convogli e sulla rete ferroviaria di questa parte della Penisola per incrementare la capacità e l'efficienza del servizio.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), replicando, si dichiara soddisfatto degli impegni che il Governo conferma di aver assunto. Auspica pertanto che gli interventi illustrati vengano al più presto attuati tanto sulla tratta Brindisi-Bari, dove i lavori sono già stati appaltati e sono formalmente iniziati, quanto sulla tratta Bari-Foggia, dove devono essere ancora aggiudicati.

Accoglie inoltre con favore la conferma, da parte del Governo, delle tempistiche originariamente prospettate per la conclusione degli interventi, nonché il fatto di aver preso in considerazione la questione del traffico merci, siccome sono molteplici gli scali merci presenti lungo la costa adriatica, quali lo scalo di Surbo, la piattaforma di Brindisi e l'interporto di Bari.

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

**La seduta termina alle 14.20.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 30 luglio 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.*

**La seduta comincia alle 14.20.**

**Schema di atto di proroga fino al 30 aprile 2026 del vigente contratto di programma stipulato tra il Ministero delle imprese e del *made in Italy* e la società Poste italiane Spa per il quinquennio 2020-2024.**

**Atto n. 181.**

*(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 25 luglio 2024.

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

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

**La seduta termina alle 14.25.**

## ALLEGATO 1

**5-02604 Pastorino: Realizzazione di opere infrastrutturali  
nella regione Liguria.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

Il quadruplicamento della linea Milano Genova, tra Milano Rogoredo e Pavia, avverrà per fasi funzionali.

Per la prima, tra Rogoredo e Pieve Emanuele, totalmente finanziata, è in corso la progettazione esecutiva e sono state avviate le attività propedeutiche per la realizzazione degli interventi. Si prevede di completare le opere per fasi in linea con i traguardi PNRR.

Per la seconda fase, tratta Pieve Emanuele-Pavia, è in corso l'iter autorizzativo del progetto ed è stata conclusa la valutazione di impatto ambientale. Sono stati finanziati 9 milioni di euro per le fasi progettuali e sono attualmente allo studio le soluzioni per individuare la copertura finanziaria del costo del progetto. Si stima di pubblicare il bando di gara per l'appalto entro il 2025 e di iniziare i lavori a marzo 2027.

Per il quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera sono stati finanziati 21,36 milioni di euro per le progettazioni. Il progetto è stato inviato al MASE alla fine dello scorso aprile e si prevede entro l'anno l'avvio della conferenza dei servizi. Sono attualmente in corso i lavori sul PRG di Tortona e gli interventi di *upgrading* tecnologico finalizzati a predisporre l'innesto con la nuova linea del Terzo Valico. Tali interventi dal costo di 104 milioni di euro sono stati interamente finanziati a valere sull'aggiornamento 2024 del contratto di Programma MIT-RFI - Parte Investimenti e fondi PNRR.

Per il quadruplicamento tra Pavia e Voghera è in corso la redazione del documento delle alternative progettuali.

Quanto agli interventi afferenti al progetto unico Terzo Valico-Nodo di Genova, i lavori relativi allo scavo delle gallerie del Terzo Valico dei Giovi e quelle del Nodo di Genova sono rispettivamente all'87 per cento ed al 100 per cento.

In merito al potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole, comprensiva del quadruplicamento Voltri-Sampierdarena e del sestuplicamento Genova Piazza Principe-Brignole, si prevede l'ultimazione lavori entro il 2025. Invece, il potenziamento di Genova Campasse è pianificato entro il 2026.

In relazione alle difficoltà emerse connesse alle condizioni geologiche del territorio a cui fa riferimento l'onorevole interrogante, è stato avviato lo scavo in tradizionale in sostituzione dello scavo meccanizzato per le gallerie da Radimero verso Voltri, mentre il rallentamento delle attività di scavo tra Cravasco e Castagnola per contesto geomeccanico sfavorevole è stato superato con l'utilizzo di nuove sezioni strutturali rinforzate. Per quanto attiene alla fuoriuscita di gas nel cantiere di Vallemme, sono in corso attività di potenziamento del sistema di adduzione dell'aria al fine di migliorare la ventilazione.

In merito ai finanziamenti, oltre a quelli già comunicati con la rimodulazione del PNRR ed il decreto *Asset*, si segnalano gli 825 milioni di euro stanziati dalla legge di bilancio 2024.

## ALLEGATO 2

**5-02675 Gaetana Russo: Applicabilità della disciplina sulla locazione dei veicoli senza conducente al cosiddetto trazionismo.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al fenomeno del cosiddetto « frazionismo » in rapporto al noleggio di rimorchi e semirimorchi e alle disposizioni introdotte dall'articolo 24 del decreto-legge n. 69 del 2023 che recepisce la direttiva (UE)738 del 2022, rappresento quanto segue.

In premessa, si evidenzia che la modalità del trazionismo è divenuta una prassi consolidata che non appare incompatibile con le regole comunitarie, sebbene non si riscontri normativa unionale specifica sull'istituto.

Ancorché non specificamente codificato, il trazionismo può inquadrarsi come un accordo commerciale, nello specifico un contratto di trasporto, tra un trazionista e il titolare del rimorchio o semirimorchio. Differisce dal contratto di locazione essen-

zialmente perché nel contratto di trazione il veicolo rimorchiato non è nella disponibilità di chi esegue il trasporto, che viene effettuato secondo istruzioni di volta in volta fornite dal proprietario del veicolo rimorchiato. Pertanto, il trazionismo non risulta in contrasto con le disposizioni introdotte dall'articolo 24 citato.

Poiché, dunque, locazione e trazionismo sono due istituti funzionalmente diversi e reciprocamente non sovrapponibili, non si ravvisa al momento la necessità di emanare indicazioni o disposizioni sul trazionismo, posto che quest'ultimo risulta essere abitualmente utilizzato senza particolari criticità e che l'eventuale regolamentazione richiederebbe una previa verifica con la Commissione europea.

## ALLEGATO 3

**5-02676 Ghio: Definizione normativa della figura del consulente chimico di porto.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

I chimici di porto sono iscritti, ai sensi dell'articolo 68 del Codice della navigazione, in un registro tenuto dall'Autorità di sistema portuale o, ove non istituita, dall'Autorità marittima. In alcuni porti è previsto il numero chiuso per tali operatori.

La disciplina dell'attività dei chimici di porto si è finora fondata sulla circolare ministeriale n. 1160 del 1999 e sul decreto direttoriale n. 234 del 2017, le quali prevedono come requisiti fondamentali, al fine di ottenere l'iscrizione, un titolo accademico, un periodo di tirocinio e una prova d'esame teorica.

Come riportato dagli onorevoli interroganti, con la sentenza n. 256 del 2022 il Consiglio di Stato si è pronunciato su taluni aspetti della disciplina vigente in materia di chimici di porto. Successivamente, nel dicembre 2022, anche l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha inteso formulare, con propria segnalazione, alcune osservazioni in merito a possibili problemi concorrenziali riscontrati nella disciplina dell'attività di consulente chimico di porto in alcuni porti siciliani.

Pertanto, tenendo conto della rilevanza a livello nazionale della citata sentenza del

Consiglio di Stato, il MIT è al lavoro per una proposta di revisione della normativa, volta anche a garantire un inquadramento generale amministrativo per un indirizzo uniforme per le Autorità marittime e quelle di sistema portuale.

A tal proposito, è stato avviato un tavolo tematico con tutte le associazioni interessate e con il Comando Generale delle Capitanerie di porto, per avviare un confronto su eventuali iniziative dirette alla regolamentazione della normativa in materia.

Dagli esiti del suddetto tavolo e dal confronto con le altre amministrazioni competenti, il MIT è impegnato a definire una nuova disciplina dell'attività dei consulenti chimici di porto, da assumere attraverso i prossimi interventi normativi utili in materia.

Tale iniziativa è giustificata dall'interesse pubblico del corretto svolgimento del ruolo svolto dei chimici di porto per la sicurezza della navigazione dei porti in quanto chiamato a svolgere plurime, rilevanti attività al fine di garantire che le operazioni attuate in porto o sulle navi siano svolte in un contesto di assoluta sicurezza.

## ALLEGATO 4

**5-02677 Pastorella: Superamento della differenza tra i servizi ferroviari della linea tirrenica e adriatica.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'atto di sindacato ispettivo in oggetto, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Il potenziamento della direttrice ferroviaria Adriatica rientra tra gli obiettivi strategici del Piano degli investimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come rappresentato negli Allegati infrastrutture al Documento di Economia e Finanza che, ogni anno, aggiornano il quadro strategico di sviluppo infrastrutturale nazionale.

Il collegamento ferroviario tra Bologna e Lecce attraversa tutte le regioni che si affacciano sul Mare Adriatico, servendo sia le principali città che i centri più piccoli. Attualmente sono in corso lavori di raddoppio della tratta Termoli-Lesina, unica sezione a singolo binario dell'intera direttrice, e quelli di *upgrading* dell'infrastruttura esistente. Gli investimenti sono finalizzati alla velocizzazione ed al potenziamento della linea, nonché al miglioramento dell'accessibilità, dell'intermodalità e dei servizi di gran parte delle stazioni presenti. Tali interventi consentiranno una riduzione del tempo di percorrenza da Bologna a Bari di circa 30 minuti, rispetto alla situazione attuale.

In tale ottica, il quadruplicamento della tratta « Bologna-Castel Bolognese Riolo Terme » costituisce la prima fase del potenziamento della suddetta direttrice con caratteristiche di Alta Velocità e Alta Capacità (AV/AC), il cui sviluppo rientra anche nel quadro pianificatorio europeo, in quanto parte integrante dei corridoi TEN-T Baltico- Adriatico e Scandinavia-Mediterraneo.

Il progetto, che prevede la realizzazione di due nuovi binari che si andranno ad aggiungere a quelli già esistenti della linea storica, consentirà l'incremento della capacità disponibile per i treni di lunga percorrenza diretti verso Sud, in quanto la nuova linea AV/AC sarà dedicata ai servizi alta velocità e

trasporto merci, mentre la linea storica rimarrà dedicata ai servizi Regionali e *Intercity*.

Gli esiti del documento di fattibilità delle alternative progettuali dell'intervento sono stati condivisi nel mese di settembre 2023 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Emilia-Romagna.

Lo scorso 8 maggio ha preso avvio il dibattito pubblico, all'esito del quale RFI provvedere a completare il progetto di fattibilità tecnica ed economica, dando avvio all'*iter* autorizzativo per l'approvazione del progetto con contestuale dichiarazione di pubblica utilità e successiva procedura negoziale, il cui avvio è previsto nel secondo semestre del 2025.

Per la restante tratta Castel Bolognese-Lecce, nel Contratto di programma MIT/RFI sono pianificate le successive fasi di sviluppo della stessa, coerentemente con l'esigenza di completare in un primo momento la fase prioritaria e successivamente procedere con la progettazione e la realizzazione delle ulteriori opere.

Le ipotesi di tracciato analizzate prevedono velocità compatibili agli *standard* AV/AC, variabili da 250 km/h o 300 km/h, in funzione del modello di esercizio e della tipologia di traffico. Sono oggetto di studio diversi scenari infrastrutturali in variante rispetto alla linea attuale che differiscono, oltre che per l'impostazione, anche per la numerosità delle interconnessioni viaggiatori e merci.

Infine, relativamente al trasporto merci, rappresento che sono previsti interventi di allungamento del modulo, tali da aumentare la capacità di trasporto a parità di treni circolanti, che consentiranno la piena interoperabilità lungo la direttrice dai principali porti del mezzogiorno fino ai valichi alpini.

## ALLEGATO 5

**5-02678 Iaria: Sicurezza ed efficienza del servizio ferroviario nazionale a seguito di alcuni incidenti.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

In merito ai due incidenti ferroviari occorsi a Centola e a Parma rispettivamente il 9 e l'11 luglio scorsi, rappresento che il MIT si è immediatamente attivato inviando i propri tecnici per effettuare, assieme a quelli di Ansfisa, i sopralluoghi per i necessari approfondimenti volti ad individuare le cause tecniche che hanno determinato l'evento e pianificare gli interventi volti a migliorare la sicurezza del trasporto ferroviario. L'accertamento delle reali cause è al momento al vaglio dell'autorità giudiziaria nonché dei tecnici competenti.

In esito ai primi approfondimenti effettuati su entrambi gli eventi, in considerazione anche delle elevate temperature tuttora registrate e previste nei prossimi giorni, Ansfisa ha chiesto a RFI l'adozione urgente di idonee misure di mitigazione del rischio legato alla dilatazione termica del binario. Tra queste:

l'introduzione di eventuali limitazioni alla circolazione nelle fasce orarie soggette a temperature più elevate;

il rafforzamento delle procedure di verifica sull'esecuzione dei lavori per la riammissione in esercizio dopo l'interruzione;

l'abbassamento delle soglie di intervento in relazione alla temperatura della rotaia, per le quali è già prevista l'adozione di misure di mitigazione.

Pur nella consapevolezza di alcune oggettive difficoltà dovute all'elevato numero di cantieri aperti, il MIT ha sensibilizzato il gestore della rete ad attivare tutte le misure necessarie per rendere il più possibile ef-

ficiente il servizio, con l'individuazione di soluzioni urgenti.

A tal proposito, per quanto riguarda le ulteriori azioni previste per migliorare la gestione e la manutenzione delle linee ferroviarie, RFI ha comunicato di aver attuato un nuovo modello organizzativo con un potenziamento del presidio *in loco* del personale sull'intera rete con l'obiettivo di ridurre i tempi intervento in caso di necessità.

Per quanto riguarda le iniziative di natura tecnica, sono stati attuati specifici interventi di manutenzioni preventive, attraverso un costante monitoraggio e la previsione di eventuali sostituzioni preventive di apparecchiature negli impianti dell'intera rete.

Sono stati, inoltre, predisposti specifici piani di contingenza per fronteggiare le ripercussioni sulla circolazione generati dalle criticità meteorologiche.

In merito alle misure per garantire la qualità del servizio nelle grandi stazioni, è stato previsto il potenziamento degli sportelli di informazione e di assistenza al pubblico, con particolare attenzione alle persone a ridotta mobilità.

In relazione ai recenti scenari che prevedono alte temperature, è stato predisposto un Piano estate per prevenire e gestire eventuali criticità con: attivazione di centri operativi; piani di riprogrammazione dell'offerta commerciale; servizi sostitutivi con bus a supporto dei treni; comunicazione pre-allerta alla Protezione Civile; apertura prolungata delle stazioni.

Ribadisco il costante impegno del MIT a garantire la sicurezza e l'efficienza del servizio ferroviario attraverso le costanti attività di prevenzione e monitoraggio nonché le ispezioni sulle linee ferroviarie condotte dai tecnici incaricati.

## ALLEGATO 6

**5-02679 Caroppo: Velocizzazione della tratta ferroviaria Foggia – Bari  
– Brindisi.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

In premessa, ricollegandomi alla risposta precedente al quesito degli onorevoli Pastorella e Sottanelli, confermo la strategia perseguita dal MIT circa il potenziamento della linea adriatica e l'importanza della stessa per lo sviluppo dei collegamenti tra il Nord e il Sud del Paese.

Ricordo, pertanto, che sulla direttrice adriatica sono previsti investimenti di tipo infrastrutturale, oltre al quadruplicamento della Bologna-Castelbolognese e al raddoppio della tratta Termoli-Ripalta-Lesina, la variante a doppio binario tra le stazioni di Montemarciano e Falconara Marittima, e le varianti di tracciato relative al nodo di Bari Nord, tra Santo Spirito e Palese, e quello Sud, tra Bari Centrale e Torre a Mare, nonché interventi di adeguamento a modulo sugli impianti presenti sulla direttrice.

Con specifico riferimento alla linea Foggia-Bari-Brindisi, si segnala che si tratta di un investimento di tipo tecnologico ricompreso in un programma più ampio che prevede la velocizzazione dell'intera dorsale Bologna-Lecce che consentirà di raggiungere la velocità di 200 chilometri orari per circa 300 km. Tali lavori si inseriscono nella linea di azione «Adeguamento prestazionale e *upgrading* del corridoio Baltico Adriatico» e sono, in parte, finanziati dal PNRR. Gli interventi riguardano, inoltre, l'adeguamento dell'armamento ferroviario, l'*upgrading* tecnologico di alcuni impianti, un nuovo sistema

di distanziamento e l'adeguamento di stazioni e marciapiedi.

Per quanto attiene la tratta Bari-Brindisi, finanziato nell'ambito degli interventi previsti dal PNRR nella misura di «*Upgrading*, elettrificazione e potenziamento della resilienza delle ferrovie al sud», i lavori sono stati avviati nell'ottobre 2022. L'ultimazione dei lavori di questo intervento è prevista per ottobre 2025.

Per la Foggia-Bari, è stata aggiudicata la gara e attualmente è in corso la progettazione esecutiva dell'intervento da parte dell'appaltatore, che prevede, tra l'altro, la dotazione di un nuovo apparato centrale computerizzato in grado di velocizzare la tratta fino a 200 km/h ed incrementare la regolarità della linea.

Si precisa che l'attivazione degli interventi su questa tratta avverrà per fasi con orizzonte di completamento coerente con l'ultimazione dei lavori previsti per la linea AV/AC Napoli-Bari, in considerazione della necessità di garantire un coordinamento con gli altri interventi in corso che riguardano i due capoluoghi. Nello specifico, la conclusione dell'intervento della AV Napoli-Foggia-Bari e quella delle varianti citate che interessano il nodo ferroviario di Bari.

Si prevede, in ogni caso, il completamento dei lavori entro il 2026.

Confermo l'impegno del MIT a monitorare gli importanti lavori di velocizzazione della tratta Foggia-Bari-Brindisi, riservandosi ogni opportuna iniziativa per giungere alla loro conclusione nel rispetto del cronoprogramma indicato.