

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Variazione nella composizione della Commissione	79
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica ellenica sulla delimitazione delle rispettive zone marittime, fatto ad Atene il 9 giugno 2020. C. 2786 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Seguito esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	79
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	83
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	81
INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:	
5-05290 Pezzopane: Accesso al mercato degli operatori del servizio europeo di telepedaggio (SET) per la fornitura del servizio sulla rete nazionale	81
ALLEGATO 2 (<i>Testo dell'interrogazione</i>)	85
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	86
5-05291 Lucchini: Realizzazione della variante alla strada provinciale 258 Marecchiese nel territorio della regione Emilia Romagna	81
ALLEGATO 4 (<i>Testo dell'interrogazione</i>)	88
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	89
5-05292 Maraia: Risorse per la realizzazione e il potenziamento delle infrastrutture stradali di collegamento tra zone portuali e zone economiche speciali	82
ALLEGATO 6 (<i>Testo dell'interrogazione</i>)	90
ALLEGATO 7 (<i>Testo della risposta</i>)	91

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 20 gennaio 2021. — Presidenza della presidente Alessia ROTTA.

La seduta comincia alle 14.05.

Variazione nella composizione della Commissione.

Alessia ROTTA, *presidente*, comunica che la deputata Giuseppina OCCHIONERO,

membro del Gruppo Italia Viva, cessa di far parte della Commissione.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica ellenica sulla delimitazione delle rispettive zone marittime, fatto ad Atene il 9 giugno 2020.

C. 2786 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(*Seguito esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento rinviato nella seduta del 13 gennaio scorso.

Alessia ROTTA, *presidente*, avverte che il provvedimento figura nel calendario di lavori dell'Assemblea a partire da lunedì 25 gennaio e pertanto la Commissione competente in sede referente ha rappresentato l'esigenza di ricevere il parere nella giornata odierna

Alberto ZOLEZZI (M5S), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole, con osservazioni (*vedi allegato 1*).

Tullio PATASSINI (LEGA) ricorda che la Commissione era stata convocata già la settimana scorsa per rendere il parere. Invita quindi il relatore a chiarire le ragioni che lo hanno indotto a rinviare la formulazione del parere, che viene adesso presentato con diverse osservazioni a ridosso del termine ultimo per la sua votazione.

Alberto ZOLEZZI (M5S), *relatore*, nel confermare che la Commissione dovrà effettivamente rendere il parere nella seduta odierna, come già sottolineato dalla presidente, essendo iscritto nel calendario dell'Assemblea della prossima settimana, precisa di aver chiesto un rinvio la scorsa settimana in quanto ha ritenuto utile approfondire ulteriormente i contenuti del provvedimento e del parere.

Tullio PATASSINI (LEGA), nel dichiarare il voto del suo gruppo, esprime perplessità in ordine alle osservazioni recate nel parere che appaiono per certi versi anche inedite. Si chiede, ad esempio, se sia conforme alla normativa internazionale e che significato abbia la richiesta di preventiva partecipazione del pubblico alle decisioni così come richiesto nella prima delle osservazioni. Chiede inoltre precisazioni al relatore sulla platea di persone cui verrà chiesto di partecipare – se sia riferito al territorio nazionale o alla popolazione locale – e con quale strumento, se per esempio attraverso una consultazione pubblica o con un semplice clic su una piattaforma

informatica. Sarebbe curioso di sapere se le componenti della maggioranza diverse da quelle di appartenenza del relatore – nonché il Governo oggi assente – condividano tale osservazione.

Quanto alla richiesta che vengano pubblicati integralmente i documenti dell'Accordo di Atene dello scorso 9 giugno 2020, invita preliminarmente a verificare preliminarmente se si tratti di atti sottoposti a protocolli di tutela o soggetti a segreto di Stato. Sarebbe opportuno, dal momento che il ministro degli esteri appartiene alla medesima parte politica del relatore, interloquire direttamente con lui per conoscere le ragioni della mancata pubblicazione finora degli atti integrali di tale accordo.

Quanto all'ultima delle osservazioni proposte dal relatore di inserire nella proposta in esame riferimenti alla tutela ambientale, si chiede come mai non siano stati già precedentemente inseriti, dal momento che si ritengono strategici sotto svariati aspetti.

Si interroga inoltre su quale sia l'esigenza di esaminare con rapidità tale accordo se lo si ritiene necessario di tali e tante modifiche. Sarebbe a suo avviso più opportuna una interlocuzione tra i ministri competenti, tra i quali il ministro dell'agricoltura, dicastero attualmente privo di un titolare.

Quanto alla sovranità energetica, chiede se il ministero competente abbia fatto le opportune verifiche con il Ministero dello sviluppo economico dal momento che nel tratto di mare oggetto dell'accordo sono in essere due parallele esplorazioni, sia da parte dell'Italia che della Grecia, su un potenziale giacimento di gas ubicato precisamente a metà della linea individuata nell'accordo. A tale ultimo riguardo, ricorda che il Ministro Padoan ha espresso più volte la propria posizione contraria rispetto alle prospezioni e pertanto ritiene opportuno un chiarimento da parte del governo con riguardo la questione da ultimo posta.

In ragione delle osservazioni inserite nella proposta di parere dal relatore, dichiara il voto contrario del proprio gruppo su di essa.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole presentata dal relatore (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 14.15.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Mercoledì 20 gennaio 2021.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.45 alle 15.15.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 20 gennaio 2021. — Presidenza della presidente Alessia ROTTA. — Interviene, da remoto, il Sottosegretario di Stato alle infrastrutture e trasporti, Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 15.32.

Alessia ROTTA, *presidente*, avverte che la pubblicità della seduta sarà assicurata – ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del Regolamento e la prassi applicativa dei pareri della Giunta del Regolamento del 14 luglio 2004 e 26 giugno 2013 – anche attraverso la *web-tv* della Camera dei Deputati. Ne dispone, pertanto, l'attivazione.

L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 135-ter del Regolamento, aventi ad oggetto questioni di competenza del Ministero delle Infrastrutture.

Ricorda che, per ciascuna interrogazione, il presentatore ha facoltà di illustrarla per non più di un minuto, mentre il rappresentante del Governo ha non più di tre minuti per la risposta. Successivamente, l'interrogante ha facoltà di replica, per non più di due minuti.

5-05290 Pezzopane: Accesso al mercato degli operatori del servizio europeo di telepedagogia (SET) per la fornitura del servizio sulla rete nazionale.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo (*vedi allegato 2*).

Il Sottosegretario Roberto TRAVERSI, da remoto, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), replicando, pur apprezzando la disponibilità del ministero, non si ritiene completamente soddisfatta della risposta, dal momento che la problematica relativa ai tempi non solo non viene risolta ma dalla risposta del sottosegretario emergono al riguardo ulteriori difficoltà. Nella risposta si legge che «le concessionarie autostradali hanno da tempo reso disponibili percorsi di accreditamento per i *service provider* di telepedagogia europei, condividendo un contratto tipo», che non è chiaro se sia accessibile o abbia avuto evidenza pubblica. I ritardi vengono ascritti alla compatibilità dei dispositivi proposti con i sistemi informatici di esazione disponibili da parte di ciascun concessionario autostradale, ma questo rappresenta, a suo avviso, un possibile conflitto di interessi, giacché l'unico operatore di telepedagogia operante sul territorio nazionale è di proprietà di uno dei principali concessionari autostradali.

Ricorda che la lettera di messa in mora dell'Europa all'Italia interviene proprio sui ritardi che l'Italia ha accumulato rispetto all'accesso degli operatori stranieri al mercato nazionale e pertanto invita il Ministero affinché vengano compressi i tempi di conclusione delle procedure di accreditamento, al fine di aumentare la competitività del settore.

5-05291 Lucchini: Realizzazione della variante alla strada provinciale 258 Marecchiese nel territorio della regione Emilia Romagna.

Jacopo MORRONE (LEGA), illustra l'interrogazione in titolo (*vedi allegato 4*).

Il Sottosegretario Roberto TRAVERSI, da remoto, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Jacopo MORRONE (LEGA), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta

della quale non si può dichiarare soddisfatto. Fa presente infatti che, pur essendo trascorso un anno dalla visita della ministra De Micheli in Valmarecchia, non è stato ancora convocato un tavolo con gli enti preposti. Sottolinea che l'atto di sindacato ispettivo era volto a evidenziare la necessità per la Valmarecchia di avere un collegamento efficace che possa costituire un aiuto alle imprese e che faciliti il lavoro di coloro che, pur sopportando più forte difficoltà, ha deciso di lavorare in montagna per conservare le proprie tradizioni. Fa presente che il progetto è stato escluso dal piano regionale integrato dei trasporti dell'Emilia-Romagna. Tiene a sottolineare positivamente come gli amministratori dei comuni della Valmarecchia, al di là delle logiche politiche di appartenenza, stiano elaborando un documento unitario che sarà sua cura sottoporre alla ministra, anche lei proveniente dall'Emilia-Romagna e pertanto auspicabilmente sensibile alla sollecitazione che le verrà proposta, ai fini di una sua valutazione.

5-05292 Maraia: Risorse per la realizzazione e il potenziamento delle infrastrutture stradali di collegamento tra zone portuali e zone economiche speciali.

Generoso MARAIA (M5S), illustra l'interrogazione in titolo (*vedi allegato 6*).

Il Sottosegretario Roberto TRAVERSI, da remoto, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Generoso MARAIA (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario Traversi per aver

elencato le misure del Governo a sostegno del settore marittimo e commerciale nei porti, necessarie in un momento di crisi come quello che sta attraversando il Paese che impone l'erogazione di sussidi per gli operatori economici. L'interrogazione tuttavia era volta a chiedere un ulteriore sforzo economico da parte del Governo, finalizzato alla realizzazione di investimenti infrastrutturali di collegamento tra le aree portuali e le zone economiche speciali.

Sottolinea con favore il richiamo, contenuto nella risposta, al programma nazionale di investimenti per la intermodalità e la logistica integrata, primo passo apprezzabile cui tuttavia devono seguirne altri consistenti. Fa presente infatti che gli operatori meridionali pagano un extra costo pari a circa l'11 per cento in più rispetto alla media europea a causa dell'assenza delle richiamate infrastrutture. Invita pertanto il Governo a riflettere su un investimento per la realizzazione delle citate infrastrutture retro portuali, sul modello vincente dell'interporto di Padova. Osserva, infatti, che una volta realizzata le linee ferroviarie ad alta velocità in Campania (tra Napoli e Bari) e in Sicilia, sarebbe a tutto vantaggio del Paese se nell'aree delle stazioni ci fossero piattaforme logistiche collegate con i porti, che, a loro volta, richiedono opportune operazioni di dragaggio per permettere l'ingresso delle navi di grandi dimensioni.

Alessia ROTTA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.58.

ALLEGATO 1

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica ellenica sulla delimitazione delle rispettive zone marittime, fatto ad Atene il 9 giugno 2020. C. 2786 Governo.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La VIII Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge di Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica ellenica sulla delimitazione delle rispettive zone marittime, fatto ad Atene il 9 giugno 2020,

sottolineato positivamente come questo sia il primo accordo che interviene a istituire un'area di giurisdizione funzionale (zona di pesca riservata, zona di protezione ecologica o zona economica esclusiva) sulla colonna d'acqua nel mare Ionio;

premessi che:

il nostro Paese, con legge 8 febbraio 2006, n. 61, ha autorizzato l'istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale e fino ai limiti risultanti da appositi accordi con gli Stati il cui territorio fronteggia quello italiano o è ad esso adiacente. La normativa prevede in particolare che l'Italia vi eserciti la propria giurisdizione in materia di protezione dell'ambiente marino e del patrimonio archeologico e storico. L'unica zona di protezione ecologica attualmente istituita dall'Italia, che interessa la parte settentrionale del Tirreno e le acque a ovest della Sardegna, è stata creata dopo aver negoziato il confine marino con la Francia. È in corso di esame presso il Senato la proposta di legge C. 2313 Di Stasio approvata dalla Camera, sulla quale si è espressa anche la Commissione, volta all'istituzione di una zona economica esclusiva (ZEE) oltre il limite esterno del mare territoriale e l'Italia, con la proposta in esame, potrebbe proclamare un'altra zona di protezione ecologica nel mare Ionio o avviare l'istituzione di una vera e propria zona economica esclusiva come previsto dalla citata PDL Di Stasio;

nella ZEE lo Stato costiero beneficia di diritti sovrani ai fini della conservazione e della gestione, dello sfruttamento e dell'esplorazione delle risorse naturali, biologiche e minerali, che si trovano nelle acque sovrastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo, poteri sovrapponibili a quelli sulla piattaforma continentale, e che li assorbono completamente, includendo anche altre attività dirette a fini economici, come la produzione di energia a partire dall'acqua, dalle correnti e dai venti, ma soprattutto la risorsa di maggior rilievo, ossia la pesca, oggetto principale della sovranità economica dello Stato costiero, che è regolata secondo specifici criteri che danno la possibilità di esercitarla anche agli Stati non costieri. In più esercita la propria giurisdizione in materia di installazione ed utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture, ricerca scientifica e preservazione e protezione dell'ambiente marino;

rilevato come il diritto di pesca nella ZEE e nel mare territoriale appaia pienamente compatibile con il diritto del mare, codificato nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (CNUDM) ma dovrà essere valutata la piena conformità con il diritto dell'Unione Europea;

rilevato altresì come la proposta in esame riguardi la ratifica di un accordo prevalentemente basato su considerazioni di carattere economico e geopolitico, in particolare per quanto riguarda lo sfruttamento di risorse energetiche o la costruzione di infrastrutture per la distribuzione dell'energia, e non contenga riferimenti alla tutela ambientale e alla riduzione dell'inquinamento, alla sovranità energetica, né alla partecipazione del pubblico;

sottolineata negativamente la mancata pubblicazione integrale di tutti i documenti dell'accordo di Atene del 9 giugno 2020, visto che per la parte ambientale si sarebbe dovuta applicare la Convenzione di Aarhus;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

dovrebbe valutarsi l'opportunità di:

a) pubblicare integralmente i documenti dell'accordo di Atene del 9 giugno 2020;

b) proporre nelle sedi opportune l'istituzione di protocolli che permettano la partecipazione preventiva del pubblico alle decisioni;

c) inserire nella proposta in esame riferimenti alla tutela ambientale (protezione dell'habitat marino, zone protette marine internazionali, limitazioni allo sfruttamento delle risorse, verifica della possibilità di esercizio delle VIA nelle ZEE) e alla riduzione dell'inquinamento, alla sovranità energetica da fonti rinnovabili.

ALLEGATO 2

5-05290 Pezzopane: Accesso degli operatori del servizio europeo di telepedaggio (SET) per la fornitura del servizio sulla rete nazionale.**TESTO DELL'INTERROGAZIONE**

PEZZOPANE e BRUNO BOSSIO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*
– Per sapere – premesso che:

l'Unione Europea, al fine di garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio sull'intera rete stradale urbana e interurbana dell'UE, ha emanato due direttive ed una decisione;

la direttiva 2004/52/CE stabilisce le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio nell'Unione prevedendo la creazione di un servizio europeo di telepedaggio (SET);

la Decisione 2009/750/CE definisce che un Service Provider deve proporre ai propri clienti un servizio di telepedaggio interoperabile attraverso cui si possa procedere al pagamento in tutta Europa;

la Direttiva 2019/520/CE, semplifica gli obblighi incombenti al fornitore del SET in relazione ai requisiti tecnologici per i veicoli leggeri, allo scopo di agevolare l'attuazione del SET nell'UE;

l'insieme di queste norme ha stabilito il quadro giuridico per il rapporto contrattuale tra gli esattori di pedaggi e i fornitori del servizio di telepedaggio nell'UE che si basa sul principio di « accesso non discriminatorio » e ha, liberalizzato il settore caratterizzato in Italia da un operatore unico cui si affiancano marginalmente due operatori stranieri;

nessun fornitore del SET, ad oggi, opera in Italia. Telepass, è il solo fornitore

di servizi di pedaggio per il sistema nazionale e fornisce servizi agli utenti nei settori sottoposti a pedaggio non in qualità di fornitore del SET, bensì quale fornitore nazionale del servizio;

si apprende, dal sito della Commissione, che il 3 dicembre la stessa ha inviato all'Italia una lettera di messa in mora per non aver ottemperato agli obblighi previsti dalla direttiva 2004/52/CE e decisione 2009/750/CE;

la Commissione ritiene che l'Italia non stia adottando le misure necessarie per garantire l'accesso non discriminatorio dei fornitori del SET a causa, della lentezza ingiustificata dell'iter contrattuale per la conclusione della procedura di accettazione, e alla differenza rispetto al fornitore nazionale e alla natura discriminatoria dei requisiti tecnologici da soddisfare;

alle considerazioni della Commissione si aggiungono altri elementi che attestano che il principio dell'« accesso non discriminatorio » dei nuovi fornitori al servizio di telepedaggio presenta rilevanti limitazioni insite nelle differenze esistenti rispetto al fornitore nazionale che, attualmente, opera di fatto in regime di monopolio –:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei ritardi nella conclusione dei contratti con gli operatori del SET e quali azioni, per quanto di competenza, intende adottare per garantire l'accesso non discriminatorio degli operatori del SET e accelerare il processo di liberalizzazione.

(5-05290)

ALLEGATO 3

5-05290 Pezzopane: Accesso degli operatori del servizio europeo di telepedaggio (SET) per la fornitura del servizio sulla rete nazionale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione alle misure necessarie per garantire l'accesso non discriminatorio dei fornitori (c.d. service providers) del Servizio Europeo di Telepedaggio (S.E.T.) ai settori sottoposti a pedaggio nel territorio nazionale, di cui alla direttiva europea 2004/52, evidenzio che il MIT è costantemente impegnato nell'assicurare una rapida e capillare diffusione dei sistemi di telepedaggio, nel rispetto dei principi di concorrenza, di non discriminazione e di parità di trattamento.

Per la procedura di accreditamento, in Italia è stata consentita ai Service Providers l'adozione di due distinti percorsi:

1. quello dedicato al SET con utilizzo degli apparati di bordo prescritti dalla citata direttiva europea e dalla decisione 2009/750/CE;

2. quello dedicato al servizio per i mezzi pesanti, a livello nazionale (Servizio SIT-MP), che prevede l'uso di un modulo di bordo le cui caratteristiche devono ottemperare alle indicazioni delle normative europee.

Nelle more dell'accREDITAMENTO al servizio SET, il cui termine è fissato entro il 2027, l'Italia rappresenta ad oggi l'unico Stato membro che consente l'ingresso al mercato di operatori esteri mediante il mero accREDITAMENTO al sistema SET-MP: ciò a conferma dell'apertura al mercato e del rispetto del principio di concorrenza.

Le due procedure differiscono solo per gli apparati previsti e per il fatto che, mentre nel caso del SET il candidato Service Provider deve solo esibire evidenza documentale della sua registrazione come tale, nel caso del SIT-MP viene richiesto di esibire una documentazione che permetta alle concessionarie di esaminare l'idoneità

del Service Provider e delle tecnologie che esso intende utilizzare.

Le concessionarie autostradali hanno da tempo reso disponibili i percorsi di accREDITAMENTO per i Service Providers di telepedaggio europei, condividendo un « contratto tipo » che disciplina il rapporto con il Service Provider.

Le procedure di accREDITAMENTO vengono espletate dall'AISCAT esclusivamente secondo l'ordine cronologico di presentazione delle richieste da parte dei Service Providers, siano esse SET o SIT-MP.

Con riguardo alle istanze presentate, evidenzio, relativamente al servizio SIT-MP, che ad oggi due Service Providers, la tedesca DKV e la francese Axxes, hanno in corso una sperimentazione con la clientela reale del servizio; la sperimentazione, che riguarda un migliaio di clienti, si concluderà presumibilmente entro il mese in corso per DKV ed entro i primi mesi del 2021 per Axxes; al termine della sperimentazione, che si configura come apertura del servizio, i Service Providers potranno aprire il servizio alla totalità dei propri clienti. La società Axxes sta anche seguendo il percorso di accREDITAMENTO SET, con richiesta avanzata solo successivamente a quella per il SIT-MP, e si prevede che l'inizio della fase di sperimentazione con clientela reale possa partire nei primissimi mesi del 2021.

Anche la società Telepass sta seguendo i medesimi percorsi di accREDITAMENTO, sia per il SET che per il SIT-MP, e la sua posizione è in esame alle medesime condizioni applicate a tutti gli altri soggetti.

Inoltre, percorsi di accREDITAMENTO sono stati avviati da altre società, sia italiane che estere.

Circa i tempi di conclusione delle procedure di accREDITAMENTO, rappresento che occorre verificare la compatibilità dei di-

spositivi proposti con i sistemi informatici di esazione disponibili da parte di ciascun concessionario autostradale; il rilevante numero di concessionari autostradali presente in Italia, superiore rispetto a quello riscontrabile in altri Paesi europei, comporta un onere aggiuntivo di verifica che si riflette inevitabilmente anche sui tempi di rilascio dell'accREDITAMENTO.

Considerata la complessità delle procedure e i molteplici profili tecnici da veri-

ficare, i tempi per la conclusione dell'iter di accREDITAMENTO risultano mediamente superiori ai 18 mesi.

Concludo evidenziando che l'Italia è tra i primi Stati membri, insieme a Spagna e Portogallo, a consentire l'accesso al SET anche ai veicoli leggeri, anticipando l'attuazione della misura, prevista dalla Direttiva 2019/520/UE, in relazione alla quale è fissato il termine di recepimento del 19 ottobre 2021.

ALLEGATO 4

**5-05291 Lucchini: Realizzazione della variante alla strada provinciale
258 Marecchiese nel territorio della regione Emilia Romagna.****TESTO DELL'INTERROGAZIONE**

LUCCHINI, MORRONE, RAFFAELLI, BADOLE, BENVENUTO, D'ERAMO, PAROLO, PATASSINI, VALBUSA e VALLOTTO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Per sapere – premesso che:

nel mese di gennaio 2020 la Ministra De Micheli si è recato in visita in Valmarecchia incontrando una delegazione di amministratori e imprenditori locali che rappresentano realtà leader nazionali nei propri settori di riferimento;

durante questo incontro, con al centro il confronto e l'ascolto delle esigenze del territorio a partire dalle famiglie e dalle imprese che lo abitano, sono stati raccolti dal Ministro una serie di ragionamenti sulla necessità di soluzioni viarie alternative per un collegamento più efficace e in sicurezza tra la riviera, l'entroterra e i principali snodi autostradali della zona;

la strada provinciale 258, nota come Strada Marecchiese, con decreto ministeriale pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28 gennaio 2020, è ufficialmente passata alle competenze di Anas. Il tratto di strada parte dall'innesto con la strada statale 16 ai confini con la regione Toscana e ha una estensione di chilometri 47,780;

il tracciato totale della nuova variante alla Marecchiese sarà di 36,690 chilometri: una prima parte formata da una strada

extraurbana secondaria a due corsie di marcia, per un totale di 8,176 chilometri che collegherà Ponte Messa a Novafeltria; una seconda, formata da una strada extraurbana principale a quattro corsie, di lunghezza 28,322 chilometri, che unirà Novafeltria al futuro casello autostradale di Rimini Fiera, ed anche una galleria che sarà realizzata in località Montefotogno;

toccherà ora al Governo centrale concretizzare, questo progetto che si pone diversi obiettivi in primis rendere la Strada Marecchiese meno congestionata dal traffico, con beneficio per i centri abitati alleviati dallo smog, per i cittadini che potranno spostarsi più celermente da una località all'altra, per le aziende che potranno contare su collegamenti stradali più rapidi ed efficienti, per i servizi di soccorso che potranno operare con maggior celerità. In secondo luogo, la nuova variante potrà connettere i sette comuni dell'Alta Valmarecchia alla Riviera, aprendo così interessanti scenari in ottica turismo –:

quali iniziative urgenti il Ministro interrogato intenda mettere in atto, per quanto di competenza, in riferimento all'incontro di gennaio 2020 in Valmarecchia e quali saranno i tempi certi di realizzazione della nuova variante della Marecchiese.

(5-05291)

ALLEGATO 5

**5-05291 Lucchini: Realizzazione della variante alla strada provinciale
258 Marecchiese nel territorio della regione Emilia Romagna.**

TESTO DELLA RISPOSTA

Con dPCM 21 novembre 2019 la strada provinciale 258 – dal confine con la regione Toscana all’innesto con la SS 16 a Rimini – è stata riclassificata di interesse nazionale.

Attualmente, sono in corso le attività necessarie per il trasferimento effettivo delle strade, di cui al citato dPCM e, dunque, anche di quella oggetto dell’interrogazione, che si prevede di concludere entro le prossime settimane.

Nelle more di detto trasferimento, ANAS ha manifestato la propria disponibilità a collaborare nell’attività di rilevamento e/o monitoraggio, necessaria ai fini dell’individuazione delle migliori soluzioni progettuali e della determinazione delle risorse finanziarie occorrenti per realizzare in tempi rapidi, avvalendosi anche delle semplificazioni amministrative introdotte dal decreto – legge n. 76 del 2020, un collegamento più efficace e in sicurezza tra la riviera, l’entroterra e i principali snodi autostradali della zona.

ALLEGATO 6

5-05292 Maraia Risorse per la realizzazione e il potenziamento delle infrastrutture stradali di collegamento tra zone portuali e zone economiche speciali.**TESTO DELL'INTERROGAZIONE**

MARAIA, DEIANA, ILARIA FONTANA, DAGA, D'IPPOLITO, DI LAURO, FEDERICO, LICATINI, ALBERTO MANCA, MICILLO, TERZONI, VARRICA, VIANELLO, VIGNAROLI e ZOLEZZI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nelle parti dedicate alla « mobilità sostenibile », alle infrastrutture ed ai collegamenti terrestri e marittimi si prefigge vari obiettivi: la realizzazione di un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale; l'introduzione di sistemi digitali di monitoraggio da remoto per la sicurezza delle arterie stradali e conseguenti urgenti opere per la messa in sicurezza arterie stradali, ponti e viadotti ammalorati; investimenti per un sistema portuale competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale per sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europee; la valorizzazione del ruolo dei porti del Sud Italia nei trasporti inframediterranei e per il turismo;

particolare, aggiungendo risorse a progetti già esistenti e accelerandoli, nonché introducendone di nuovi, si punterà a re-

alizzare e completare opere che fanno parte di progetti infrastrutturali europei o che vadano a colmare lacune che hanno sin qui penalizzato lo sviluppo economico del Paese e, in particolare, del Mezzogiorno e delle Isole;

altri obiettivi esposti riguardano la de-carbonizzazione e riduzione delle emissioni inquinanti attraverso il potenziamento del trasporto passeggeri e merci su ferrovia (passaggio da gomma a ferro), la « Connettività e Sviluppo » della coesione territoriale con riduzione dei tempi di percorrenza, la digitalizzazione dei sistemi di controllo, attraverso l'uso sistematico del Building Information Modeling (BIM), e conseguente messa in sicurezza delle infrastrutture stradali (ponti, viadotti e gallerie), nonché lo sviluppo della competitività dei traffici e sostegno alla competitività del sistema produttivo del Mezzogiorno;

se sono previste risorse ulteriori per il potenziamento e la realizzazione di nuove opere infrastrutturali stradali di collegamento tra zone portuali e Zone Economiche Speciali, anche nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

(5-05292)

ALLEGATO 7

5-05292 Maraia Risorse per la realizzazione e il potenziamento delle infrastrutture stradali di collegamento tra zone portuali e zone economiche speciali.**TESTO DELLA RISPOSTA**

È indubbio che l'emergenza sanitaria in corso abbia determinato rilevanti conseguenze per l'intero sistema produttivo del Paese, ivi compreso quello portuale e marittimo.

Al fine di mitigare dette conseguenze, il Governo ha provveduto ad adottare alcune misure specifiche che si aggiungono a quelle orizzontali di cui beneficiano tutti i settori produttivi. In particolare, ne ricordo alcune:

13,6 milioni di euro per mancato pagamento della tassa di ancoraggio;

70 milioni di euro per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo di passeggeri dovuti alla riduzione dei ricavi tariffari;

63 milioni di euro per le decontribuzioni del settore della crocieristica e del cabotaggio marittimo;

24 milioni di euro per la compensazione dei danni e riduzioni tariffarie da parte degli ormeggiatori;

20 milioni per la compensazione dei danni subiti dai terminal passeggeri;

26 milioni di euro, aggiuntivi rispetto alle risorse esistenti nel bilancio delle Autorità di sistema portuale, per la riduzione dei canoni e per il sostegno alle imprese fornitrici di lavoro portuale e degli esercenti operazioni portuali ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in esecuzione di contratti d'appalto stipulati con imprese concessionarie di aree demaniali, per le minori attività rese in conseguenza dell'emergenza COVID-19;

68 milioni di euro destinati alle Autorità di sistema portuale per i mancati

introiti derivanti dall'emergenza epidemiologica COVID-19;

10 milioni di euro destinati alla compensazione dei danni subiti dalle imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone via mare e per acque interne a titolo di minori ricavi;

26,4 milioni di euro di copertura per l'erogazione di un'indennità pari a 600 euro ai lavoratori marittimi per i mesi di giugno e luglio 2020;

66 milioni destinati al rifinanziamento della misura del c.d. mare – bonus;

proroga rispettivamente di 2 anni delle autorizzazioni rilasciate ai fornitori di lavoro portuale e di 12 mesi di tutte le altre autorizzazioni e delle concessioni in ambito portuale;

possibilità di destinare temporaneamente aree e banchine di competenza delle Adsp a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti.

Per quanto riguarda poi le misure previste dal PNRR, approvato dal Consiglio dei Ministri e inviato al Parlamento per l'esame, evidenzio la missione 3 che prevede, alla voce « Intermodalità e logistica integrata », un programma nazionale di investimenti, con una spesa di 3,68 miliardi di euro, finalizzato alla realizzazione di un sistema portuale competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale per sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europee e valorizzare il ruolo dei porti del Sud Italia nei trasporti inframediterranei e per il turismo.

È indubbio che occorre valorizzare i porti del Sud anche attraverso efficaci collegamenti con le linee ferroviarie veloci e stimolando le filiere logistiche territoriali con particolare riferimento alla intermodalità delle merci in una dimensione green che consenta la riduzione delle emissioni climalteranti. A tal fine è indispensabile valorizzare il ruolo delle Zone Economiche Speciali (ZES) vicino alle aree portuali nel Sud, con l'obiettivo di attrarre investimenti

produttivi, grazie alla semplificazione amministrativa e all'applicazione di una legislazione economica agevolata, nonché alla realizzazione di migliori e più efficienti collegamenti infrastrutturali.

Concludo ricordando che, ovviamente, la stesura finale del Recovery Plan terrà conto di tutte le indicazioni che perverranno dal Parlamento e dal confronto con le parti sociali, suggerimenti utili a migliorare il Piano stesso.