

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

| | |
|--|----|
| UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI | 74 |
| INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA: | |
| 5-05884 Andrea Romano: Iniziative per tutelare la sicurezza della viabilità sul « corridoio tirrenico » | 74 |
| ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta) | 77 |
| 5-05880 Caon: Tempi di percorrenza della ferrovia Padova-Roma | 75 |
| ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta) | 78 |
| 5-05881 Nobili: Ritardi nella realizzazione della tratta nazionale della linea ferroviaria Torino-Lione. | |
| 5-05882 Tasso: Ritardi nella realizzazione della tratta nazionale della linea ferroviaria Torino-Lione | 75 |
| ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta) | 79 |
| 5-05885 Ficara: Iniziative per l'effettiva erogazione del « marebonus » agli autotrasportatori, con riferimento alle vicende finanziarie riguardanti la Tirrenia CIN | 76 |
| ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta) | 80 |
| 5-05883 Silvestroni: Iniziative in merito alla sicurezza della circolazione stradale sul Grande raccordo anulare di Roma | 76 |
| ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta) | 81 |

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Giovedì 29 aprile 2021.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.15 alle 14.35.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 29 aprile 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 14.35.

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

5-05884 Andrea Romano: Iniziative per tutelare la sicurezza della viabilità sul « corridoio tirrenico ».

Andrea ROMANO (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Andrea ROMANO (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la sollecitudine dimostrata, affermando tuttavia la propria insoddisfazione per il merito della risposta. Ricorda che il decreto-legge n. 162 del 2019 ha permesso il passaggio della concessione da SAT ad ANAS e che il procedimento tecnico-amministrativo è avviato, ma che sono comunque trascorsi due anni senza alcun progresso sostanziale. Rileva ancora che, nonostante siano stati posti in essere numerosi commissariamenti, non è stato il caso delle opere sul « corridoio tirrenico », con i conseguenti ritardi e gravissime ricadute sul territorio.

Sottolinea come il PNRR abbia profondamente penalizzato quel tratto della costa, per il quale non è prevista alcuna opera rilevante; l'unica riqualificazione stradale in discussione è appunto quella in oggetto, ed essa rimane ancora inattuata. Conclude richiedendo che si arrivi con la massima celerità, comunque entro i prossimi mesi, all'individuazione del commissario straordinario.

5-05880 Caon: Tempi di percorrenza della ferrovia Padova-Roma.

Roberto CAON (FI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Roberto CAON (FI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta che ritiene non pertinente, giacché l'allungamento dei tempi di percorrenza si registra proprio nel tratto Padova-Bologna; si chiede dunque se sia stato utile spendere 550 milioni per i lavori sulla stazione sotterranea, visto che non si sono poi registrati miglioramenti nel servizio. Ricorda ancora come il treno diretto Roma-Padova sia stato di recente soppresso e come l'unica sezione non ad alta velocità della direttrice Venezia-Salerno sia appunto quella Padova-Bologna. Su tutti questi punti chiede l'intervento urgente del Governo.

5-05881 Nobili: Ritardi nella realizzazione della tratta nazionale della linea ferroviaria Torino-Lione.

5-05882 Tasso: Ritardi nella realizzazione della tratta nazionale della linea ferroviaria Torino-Lione.

Silvia FREGOLENT (IV), intervenendo in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo, rilevando inoltre che la tratta italiana della linea ferroviaria Torino-Lione ha come commissario il prefetto di Torino, il quale non è dunque nelle condizioni di esercitare le funzioni commissariali a tempo pieno.

Nunzio ANGIOLA (MISTO-A-+E-RI), intervenendo in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Silvia FREGOLENT (IV), replicando, manifesta soddisfazione per gli impegni assunti dal Governo, ma ribadisce la necessità di nominare un commissario *ad hoc*. Sottolinea come il rischio di perdere i fondi europei permanga, giacché la scadenza dell'11 giugno è prossima e l'emergenza pandemica comporta naturalmente una dilatazione dei tempi; ricorda ancora che, mentre prima dell'operato del Ministro Toninelli i lavori sulla tratta italiana erano in anticipo su quelli della tratta francese, oggi avviene esattamente l'opposto. Rileva ancora come sia stato un errore non inserire l'opera nel PNRR in quanto già finanziata con fondi europei, giacché lo stesso non si è fatto per alcuni tratti del corridoio 5. Conclude riaffermando che occorre o nominare un commissario esclusivamente dedicato oppure dotare il prefetto di Torino di una squadra adeguata.

Nunzio ANGIOLA (MISTO-A-+E-RI), replicando, manifesta apprezzamento per l'impegno del Governo e dichiara tuttavia di non ritenersi soddisfatto visti i ritardi accumulati nella realizzazione dell'opera. Afferma che il Governo avrebbe fatto meglio

ad attivarsi con maggiore sollecitudine, giacché il Parlamento ha invece fatto per intero la propria parte. Sottolinea che il problema non è tanto la possibile perdita dei fondi quanto piuttosto il *modus operandi* tenuto dall'Esecutivo e che nella giornata odierna si sarebbe aspettato impegni temporali precisi da parte del sottosegretario. Conclude affermando che la realizzazione della tratta nazionale della linea ferroviaria Torino-Lione rischia di confondersi con quella delle opere previste nel PNRR e che bisogna darsi delle priorità, perché la tratta nazionale è ferma da troppo tempo.

5-05885 Ficara: Iniziative per l'effettiva erogazione del « marebonus » agli autotrasportatori, con riferimento alle vicende finanziarie riguardanti la Tirrenia CIN.

Paolo FICARA (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Paolo FICARA (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta ma sottolinea come la situazione rimanga ancora incerta, laddove le aziende di autotrasporto hanno bisogno di certezze. Ricorda come il « marebonus » si sia dimostrato negli ultimi anni uno strumento di grandissima utilità, anche ai fini della promozione dell'intermodalità e della cosiddetta *blue economy*. Evidenzia come tutte le configurazioni del trasporto intermodale abbiano registrato di recente un incremento importante nei loro volumi e che l'Italia è

leader in tale settore. Ribadisce che il « marebonus » si è rivelato vantaggioso sia per le imprese armatoriali che per gli autotrasportatori e che ad esempio un terzo degli scambi commerciali fra due grandi Paesi come Italia e Spagna avviene via mare. A fronte di tali rilevanti possibilità di sviluppo, occorre intervenire sia offrendo strumenti legislativi adeguati, sia investendo in infrastrutture.

5-05883 Silvestroni: Iniziative in merito alla sicurezza della circolazione stradale sul Grande raccordo anulare di Roma.

Marco SILVESTRONI (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Marco SILVESTRONI (FDI), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto per l'attenzione dimostrata dal Governo; ribadisce però che, quanto alla corsia di emergenza in oggetto, la situazione in essere non risulta adeguatamente segnalata e ciò rappresenta un autentico rischio per gli utenti del Grande raccordo anulare. Chiede dunque al Governo e ad ANAS di intervenire in merito.

Raffaella PAITA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.10.

ALLEGATO 1

5-05884 Andrea Romano: Iniziative per tutelare la sicurezza della viabilità sul « corridoio tirrenico ».**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come è noto, in riferimento al collegamento autostradale A12 Livorno-Civitavecchia, assentito in concessione alla società SAT, la Commissione UE ha avviato una procedura di infrazione in esito alla quale, nel settembre 2019, la Corte di Giustizia europea ha riconosciuto la non compatibilità con l'ordinamento eurounitario della proroga della concessione prevista dalla Convenzione Unica del 2009 dal 31 ottobre 2028 al 31 dicembre 2046.

Il tracciato della concessione è stato oggetto di uno specifico approfondimento finalizzato ad individuare soluzioni più rispondenti alle esigenze ambientali, trasportistiche e sociali. In particolare, l'allegato al Documento di Economia e Finanza 2017, ha previsto una revisione del progetto che considera, tra le alternative, la riqualificazione dell'attuale infrastruttura extraurbana principale della SS 1 Aurelia in luogo della sezione autostradale.

L'articolo 35, comma 1-ter, del decreto-legge n. 162 del 2019, nel confermare tale soluzione, ha disposto:

l'abrogazione dell'articolo 9 della legge 12 agosto 1982, n. 531, con il quale si autorizzava SAT a realizzare l'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia;

l'attribuzione a SAT della gestione delle sole tratte autostradali relative al collegamento autostradale A12 Livorno-Grosseto-Civitavecchia, aperte al traffico alla data di entrata in vigore della legge stessa;

la revisione della Convenzione Unica in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201.

Al fine di pervenire alla revisione del rapporto concessorio con SAT, in coerenza con le previsioni di cui al citato articolo 35 e con le indicazioni della Corte di giustizia, nonché procedere alla riqualificazione della SS1 Aurelia, è necessario risolvere alcune problematiche di natura tecnico-procedurali tra cui la modifica del soggetto attuatore, attualmente individuato in ANAS, per le tratte non ancora eseguite, la verifica degli atti progettuali eseguiti e della validità delle procedure approvative, l'individuazione delle risorse finanziarie utilizzabili dal nuovo soggetto attuatore, la verifica delle condizioni di sostenibilità economico-finanziaria del piano economico-finanziario relativo all'effettuazione degli interventi di manutenzione a carico di SAT per le sole tratte attualmente in esercizio.

La risoluzione delle sopra descritte problematiche, in relazione alle quali è in corso un serrato confronto tecnico con il Concessionario SAT e con la società ANAS, è indispensabile anche ai fini della nomina di un Commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del cosiddetto decreto-legge « sblocca cantieri ».

ALLEGATO 2

5-05880 Caon: Tempi di percorrenza della ferrovia Padova-Roma.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto relativo ai tempi di percorrenza dei treni ad Alta Velocità nella tratta Padova-Roma, la società Ferrovie dello Stato Italiane ha rappresentato che la connessione della linea Padova-Bologna con la stazione in sotterranea di Bologna, attivata a dicembre 2017, ha permesso di liberare la stazione di superficie dai treni Alta Velocità, con conseguenti notevoli benefici di capacità e regolarità nel nodo di Bologna a favore, in particolare, dei treni regionali e della regolarità dei traffici AV.

A partire da dicembre 2019, il tempo di percorrenza tra Padova e Roma con i treni AV veloci di tipo standard – cioè che effettuano fermate nelle stazioni intermedie – è aumentato di 12 minuti rispetto a quello degli anni precedenti.

L'incremento dei tempi di percorrenza è stato determinato dagli interventi di manutenzione straordinaria sulla linea Bologna-Firenze AV, tuttora in corso, nonché dalle iniziative assunte per incrementare la regolarità di viaggio sulla linea Firenze-Roma Direttissima che risente della promiscuità con il traffico regionale nei tratti di linea del Valdarno e tra Orte e Roma.

A fronte di tale allungamento dei tempi, sempre a partire da dicembre 2019, sono state attivate tra Padova e Roma relazioni di traffico veloci – cioè con treni AV « no stop » o con pochissime fermate intermedie – nel numero di 5 coppie treni/giorno, con una percorrenza di 3 ore e 10 minuti e quindi un risparmio di tempo pari a 19 minuti.

ALLEGATO 3

5-05881 Nobili: Ritardi nella realizzazione della tratta nazionale della linea ferroviaria Torino-Lione.**5-05882 Tasso: Ritardi nella realizzazione della tratta nazionale della linea ferroviaria Torino-Lione.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente all'atto dell'onorevole Nobili e all'atto dell'onorevole Tasso in quanto vertono su analogo argomento.

Con specifico riguardo alla realizzazione della tratta italiana del progetto Torino-Lione ricordo che, con la sottoscrizione nell'aprile 2020 dell'*Amendment* al contratto di sovvenzione europea, il finanziamento comunitario è stato integralmente conservato con una estensione temporale fino alla fine del 2022.

Rappresento che la Commissione europea ha recentemente comunicato di ritenere indispensabile adottare, in relazione all'utilizzo delle risorse comunitarie, una decisione di esecuzione, per il tunnel e le sue vie d'accesso sia sul lato italiano che francese, e che a breve sarà indetta una specifica riunione sul tema presso la Conferenza Intergovernativa Italia-Francia (CIG).

In tale sede la delegazione italiana potrà negoziare il testo della decisione di esecuzione e quindi predisporre il dossier per eventuali candidature al fine di promuovere le azioni da presentare al primo bando europeo utile (giugno 2021) per il futuro cofinanziamento.

Pertanto, l'Italia – è bene sottolinearlo – non ha perso alcuna risorsa comunitaria relativa alla tratta Torino-Bussoleno.

Inoltre, per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è stato già condiviso lo schema di Contratto di programma tra il MIMS, Ferrovie dello Stato e TELT, la cui sottoscrizione sbloccherà anche la successiva conseguente sottoscrizione della « Convenzione che regolerà i rapporti inerenti l'attuazione e la realizzazione delle misure di accompagnamento al progetto di cui alla Delibera CIPE 67/2017 – Lotto Costruttivo 1 – opere compensative di priorità 2 ».

Quanto ai lavori in corso, ricordo che in Italia è stata completata la prima fase dell'allargamento del cantiere di Chiomonte; in particolare, il 17 marzo scorso si è conclusa la fase di campo per l'acquisizione dei terreni necessari a tale allargamento.

Mi preme evidenziare, in fine, come sussistano tutti i presupposti per la celere prosecuzione degli interventi previsti sulla tratta italiana della TAV, fermo restando l'impegno ad adottare – per quanto possibile – ogni necessaria misura.

ALLEGATO 4

5-05885 Ficara: Iniziative per l'effettiva erogazione del « marebonus » agli autotrasportatori, con riferimento alle vicende finanziarie riguardanti la Tirrenia CIN.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai contributi Marebonus, mi preme informare che la competente Direzione generale per l'autotrasporto di persone e cose, per l'intermodalità e la logistica sta procedendo all'erogazione delle risorse anno 2020 ed ha già acquisito l'autorizzazione della Commissione europea per l'utilizzo delle risorse stanziare per l'esercizio finanziario 2021.

Con specifico riguardo alla liquidazione del « contributo marebonus » in favore della Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), premetto che il Tribunale di Milano, in data 9 luglio 2020, ha ammesso la società alla procedura di concordato preventivo con riserva, ai sensi dell'articolo 161, della legge fallimentare.

In ragione di tale situazione, è stato richiesto un parere all'Avvocatura Generale dello Stato finalizzato a chiarire, in primo luogo, se permane l'ammissibilità della società CIN alla « contribuzione marebonus » in pendenza di una procedura di concordato preventivo e, in secondo luogo, se la società conserva ancora la facoltà – nel caso di erogazione del contributo statale di ribaltare detto contributo sulla propria clientela in quanto nel regime pre-deducibili ai sensi dell'articolo 111 della legge fallimentare.

Il 23 febbraio scorso l'Avvocatura ha un reso parere interlocutorio rappresentando, in attesa di ricevere alcuni chiarimenti dal Ministero, che « i crediti derivanti dal cosiddetto ribaltamento sembrerebbero riconducibili nell'alveo dei crediti prededucibili previsti dalla disciplina sulle procedure concorsuali ».

A seguito dei chiarimenti forniti dal Ministero, si è in attesa del parere definitivo dell'Avvocatura in ordine all'ammissibilità alla contribuzione marebonus di una società che sia stata ammessa a concordato preventivo.

Ricordo che, per il prossimo 6 maggio, è stata fissata udienza dinanzi al Tribunale fallimentare di Milano che deve pronunciarsi sulla richiesta di fallimento della società formulata dalla Procura presso il Tribunale.

L'acquisizione di tale elementi è funzionale alla definizione della problematica in esame.

Per quanto concerne poi una diversa modalità di erogazione dei contributi Marebonus, finanziati con le risorse previste dalla legge di bilancio 2021, il Ministero sta valutando detta possibilità, anche alla luce dei limiti derivanti dalla normativa europea in materia di aiuti di Stato.

ALLEGATO 5

5-05883 Silvestroni: Iniziative in merito alla sicurezza della circolazione stradale sul Grande raccordo anulare di Roma.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto relativo a presunte criticità al km 13+400 del Grande Raccordo Anulare (GRA) di Roma, la società ANAS ha rappresentato che le corsie di marcia in entrambe le carreggiate sono regolarmente aperte al traffico, mentre resta chiuso al traffico un breve tratto della corsia di emergenza sulla carreggiata esterna a causa di lavori di consolidamento della scarpata.

Trattasi di lavori necessari per verificare il decorso di eventuali assestamenti e che non influiscono sulla sicurezza e sulla regolarità della circolazione. Il completamento delle attività di monitoraggio della scarpata e la riattivazione della corsia di emergenza sono previsti entro la prossima estate. Ne approfitto comunque per esprimere la mia disponibilità a verificare in prima persona lo stato dell'arte.

ANAS precisa che sul viadotto Crescenza non sarebbero programmati interventi.

Quanto alle attività di manutenzione stradale, ANAS esegue procedure standardizzate di controllo su tutte le opere d'arte, con quattro ispezioni ricorrenti trimestrali e un'ispezione più approfondita una volta all'anno; agli esiti di tali attività di ispezione e controllo, la società elabora il piano degli interventi di manutenzione.

Relativamente alla predisposizione di un nuovo piano nazionale per garantire la sicurezza della circolazione stradale prevenendo le necessarie manutenzioni stradali per la rete viaria di competenza ANAS, ricordo che le attività operative sono svolte da ANAS, a valere sulle risorse stanziare nei contratti di programma e nei relativi aggiornamenti.

Quanto ai controlli sulle attività svolte da ANAS al fine di garantire la sicurezza delle infrastrutture dalla stessa gestite, mi preme ricordare che si tratta di una competenza attribuita all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).