

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sulla pubblicità dei lavori .....	83
Pentangelo 5-07674 e Maccanti 5-07676: Utilizzo di esaminatori in quiescenza presso le Motorizzazioni civili .....	84
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	89
Tasso 5-07675: Verifiche in merito alla presunta assenza delle certificazioni antimafia della Società Navigazione Siciliana S.c.p.a .....	84
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	90
5-07677 Bruno Bossio: Realizzazione dei collegamenti intermodali tra il porto di Gioia Tauro e la rete ferroviaria .....	84
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	91
5-07678 Scagliusi: Gestione delle ferrovie regionali in concessione e attuazione del PNRR, con particolare riferimento alla situazione pugliese .....	84
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	92
5-07679 Silvestroni: Situazione di pericolo connessa alla chiusura del tratto della corsia di sorpasso della carreggiata esterna in prossimità dell'uscita n. 3 «Cassia» del Grande Raccordo Anulare di Roma .....	85
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i> .....	93

##### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il programma strategico per il 2030 «Percorso per il decennio digitale» (COM(2021)574 final) ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio</i> ) .....	85
--	----

##### SEDE CONSULTIVA:

DL 17/2022: Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali. C. 3495 Governo (Parere alle Commissioni riunite VIII e X) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	85
---	----

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 15 marzo 2022. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA. — Interviene, da remoto, il sottosegretario per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Giancarlo Cancellieri.

**La seduta comincia alle 14.35.**

##### Sulla pubblicità dei lavori.

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

**Pentangelo 5-07674 e Maccanti 5-07676: Utilizzo di esaminatori in quiescenza presso le Motorizzazioni civili.**

Carlo GIACOMETTO (FI), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Elena MACCANTI (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Carlo GIACOMETTO (FI), replicando, manifesta soddisfazione per la duplice iniziativa assunta dal Ministero, in primo luogo sollecitando un appello avverso la sentenza del 7 febbraio 2022 del TAR del Lazio con contestuale istanza cautelare, e poi predisponendo una normativa che consenta a tutto il personale del MIMS di svolgere le funzioni di esaminatore.

Giuseppe Cesare DONINA (LEGA), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il sottosegretario per la risposta. Fa presente che il tema è stato più volte dibattuto in Commissione e che il decreto attuativo giunge comunque in grandissimo ritardo. Ricorda infine che il problema della ridotta funzionalità delle motorizzazioni civili è stato in parte alleviato dall'emergenza pandemica e dal conseguente rallentamento dell'attività; con la fine dello stato di emergenza, previsto per il 31 marzo, esso si riproporrà in tutta la sua virulenza.

**Tasso 5-07675: Verifiche in merito alla presunta assenza delle certificazioni antimafia della Società Navigazione Siciliana S.c.p.a.**

Alessio Mattia VILLAROSA (MISTO), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo

nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Alessio Mattia VILLAROSA (MISTO), replicando, lamenta la poca perspicuità della risposta del sottosegretario. Ricorda che lo Stato ha versato alla Regione Siciliana l'importante somma di 110.000 euro e che nonostante questo non viene svolta alcuna vigilanza effettiva sulla presenza di certificazioni antimafia da parte della società esercente il collegamento con le isole minori siciliane. Rammenta ancora che l'ex sottosegretaria Simona Vicari è stata coinvolta nell'inchiesta sulla società Ustica Lines ed in generale sollecita una maggiore attenzione effettiva da parte del Ministero sulla questione sollevata nell'atto di sindacato ispettivo in oggetto.

**5-07677 Bruno Bossio: Realizzazione dei collegamenti intermodali tra il porto di Gioia Tauro e la rete ferroviaria.**

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta ricevuta dal sottosegretario, rilevando fra l'altro che la prima parte di essa si limita a riprodurre il testo dell'interrogazione. Sottolinea con forza che vi sono particelle di proprietà non ben definita, che non si è ancora provveduto a trasferire alla regione e da questa a RFI; tale questione doveva essere risolta entro il 2020 e dev'essere a questo punto affrontata con la massima celerità.

**5-07678 Scagliusi: Gestione delle ferrovie regionali in concessione e attuazione del PNRR, con particolare riferimento alla situazione pugliese.**

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta ricevuta. Fa notare che, se è vero che l'attività di soggetto attuatore e di gestore dell'infrastruttura non devono necessariamente essere imputate al medesimo soggetto, è anche vero che molto spesso è esattamente ciò che si verifica; nello specifico, nel caso della Puglia i soggetti attuatori sono i quattro gestori dell'infrastruttura, in quanto provvisti delle indispensabili certificazioni dell'ANSFISA.

Quanto al problema dell'eventuale perdita dei fondi del PNRR per via di ritardi nell'attuazione, apprende con soddisfazione dell'istituzione di un tavolo di approfondimento. Del pari, considera positiva la notizia, ricavata da fonti di stampa, in base alla quale la concessione nella regione Puglia sarebbe stata estesa fino al 2026.

**5-07679 Silvestroni: Situazione di pericolo connessa alla chiusura del tratto della corsia di sorpasso della carreggiata esterna in prossimità dell'uscita n. 3 « Casia » del Grande Raccordo Anulare di Roma.**

Marco SILVESTRONI (FDI) illustra l'interrogazione in titolo, ricordando che si tratta della reiterazione di una precedente interrogazione.

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

Marco SILVESTRONI (FDI), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta ricevuta.

**La seduta termina alle 15.05.**

#### ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

*Martedì 15 marzo 2022. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA.*

**La seduta comincia alle 15.05.**

**Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il programma strategico per il 2030 « Percorso per il decennio digitale » (COM(2021)574 final).**

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

La Commissione prosegue l'esame dell'atto, rinviato nella seduta del 9 marzo 2022.

Paolo FICARA, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame dell'atto ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.10.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 15 marzo 2022. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA.*

**La seduta comincia alle 15.10.**

**DL 17/2022: Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali.**

**C. 3495 Governo.**

(Parere alle Commissioni riunite VIII e X).

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Domenico FURGIUELE (LEGA) rileva che il Governo italiano ha provveduto a emanare il decreto-legge (il cosiddetto « decreto caro bollette ») n. 17 del 2022, su cui la Commissione Trasporti è chiamata a esprimersi con un parere alle Commissioni riunite Ambiente e Attività produttive.

Il primo punto qualificante del provvedimento è che le tasse sulle utenze domestiche (che tecnicamente vengono definite « oneri generali di sistema ») sono azzerate fino al 30 giugno 2022. Gli oneri di sistema per le utenze non domestiche, a loro volta, sono azzerati fino alla potenza di 16,5 chilowatt (sono azzerati del tutto anche

quelli per l'illuminazione pubblica e per le ricariche elettriche delle vetture).

Come esempi di utenze non domestiche con potenza inferiore a 16,5 kW cita attività quali « negozi, piccole e medie imprese, attività artigianali, commerciali o professionali, capannoni e magazzini ».

Lo stesso decreto legge, agli articoli 4 e 5, prevede contributi straordinari, sotto forma di credito d'imposta, a favore delle imprese energivore e a quelle a forte consumo di gas naturale.

Già prima del decreto-legge n. 17 erano stati adottati altri provvedimenti. Senza poter fare qui l'elencazione precisa, si limita a ricordare che un primo contributo, di 1 miliardo e 200 milioni, alla compensazione dell'aumento delle bollette era contenuto nell'articolo 5-*bis* del decreto-legge n. 73 del 2021.

Un contributo di una somma analoga era contenuto nel decreto-legge n. 130 del 2021, 700 milioni della quale specificamente destinata al sostegno delle misure di incentivazione delle energie rinnovabili e dell'efficienza energetica.

Venendo ai profili di più stretta competenza della Commissione, rappresenta che l'articolo 6, comma 1, del decreto-legge n. 17 incrementa di 20 milioni di euro per l'anno 2022 l'autorizzazione di spesa per il Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori, prevista dall'articolo 2, comma 3, del decreto-legge n. 451 del 1998.

L'autorizzazione è volta, come evidenziato nella relazione tecnica, a consentire la riduzione compensata dei pedaggi autostradali nelle percentuali consentite dalla disciplina europea: gli stanziamenti a legislazione vigente ammontano attualmente a circa 148 milioni di euro, ai quali si aggiungono i 20 milioni qui stanziati in modo da consentire una riduzione dei pedaggi pari a circa l'11 per cento.

Per le medesime finalità il comma 2 incrementa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 l'autorizzazione di spesa annuale ordinaria al settore dell'autotrasporto (che dal 2019 è pari a 240 milioni di euro annui), prevista dall'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. L'incremento è in particolare finalizzato ad

aumentare la deduzione forfettaria di spese non documentate, di cui all'articolo 1, comma 106, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

Un analogo incremento di 5 milioni per tali spese era stato concesso, per il 2020, dall'articolo 84, comma 1, del decreto-legge n. 104 del 2020.

Il comma 3 riconosce un contributo sotto forma di credito d'imposta, per il 2022, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia ed esercenti attività logistica e di trasporto delle merci in conto terzi con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI/D a bassissime emissioni inquinanti. Il credito è pari al 15 per cento del costo di acquisto, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, del componente AdBlue che è necessario per la trazione di tali mezzi e i cui prezzi sono aumentati a causa dell'aumento dei prezzi del metano necessario per produrlo: si tratta infatti di un componente che abbatte le emissioni di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) nei motori diesel di ultima generazione e ne consente l'utilizzo al posto di mezzi più obsoleti.

L'acquisto deve essere comprovato mediante le relative fatture. Il limite massimo di stanziamento per tale agevolazione è fissato in 29,6 milioni di euro.

Circa le modalità di fruizione del credito d'imposta, la disposizione specifica che il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione con F24. Non si applicano i limiti di utilizzo dei crediti di imposta di cui all'articolo 34, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 e di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

Il credito d'imposta, inoltre, non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'IRAP e non rileva ai fini del rapporto di deducibilità degli interessi passivi e degli altri componenti negativi, di cui rispettivamente agli articoli 61 e 109, comma 5, TUIR (d.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917); il credito è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla forma-

zione del reddito e della base imponibile IRAP, non porti al superamento del costo sostenuto.

Altra disposizione di competenza della Commissione è l'articolo 18.

La norma, come emerge anche dalla relazione illustrativa, ha la finalità di contribuire alla decarbonizzazione attraverso l'incremento di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, contenendo il consumo di suolo e migliorando la distribuzione territoriale degli impianti alimentati da fonti di energia rinnovabili, anche al fine di promuovere la realizzazione di Sistemi Efficienti di Utenza (SEU).

Il comma 1 dell'articolo in esame contiene alcune modifiche all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo n. 199 del 2021 per favorire la realizzazione degli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili da realizzare presso i siti appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Con il comma 2, invece, si prevede che per gli interventi sulle aree del Gruppo FS e per le relative opere di connessione alla rete elettrica di trasmissione nazionale si applicano le procedure autorizzative indicate all'articolo 22 del medesimo decreto legislativo 199 del 2021, che stabilisce la riduzione di un terzo dei termini autorizzativi degli impianti, ferme restando le competenze in materia paesaggistica e archeologica in capo alle amministrazioni competenti.

L'articolo 22 istituisce, nello stato di previsione del MiSE, un fondo con una dotazione di 700 milioni di euro per l'anno 2022 e 1 miliardo di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2030, volto a favorire la ricerca, gli investimenti nella filiera del settore *automotive* finalizzati all'insediamento, alla riconversione e riqualificazione verso forme produttive innovative e sostenibili, in linea con gli obiettivi europei di riduzione delle emissioni nocive per l'ambiente e di sviluppo digitale, nonché per il riconoscimento di incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti e per favorire il recupero e il riciclaggio dei materiali.

In particolare il comma 1 prevede le dotazioni finanziarie così come indicate in

precedenza, mentre il comma 2 stabilisce che l'individuazione degli interventi ammissibili al finanziamento del Fondo, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato, dei criteri e delle modalità di riparto di tali risorse, venga demandata ad uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento d'urgenza in esame. Il comma 3, infine, prevede la copertura finanziaria.

Segnala infine, per la rilevanza che possono avere ai fini della realizzazione delle infrastrutture pubbliche, gli articoli 25 e 36.

L'articolo 25 reca disposizioni finalizzate a fronteggiare nel primo semestre dell'anno 2022, in relazione ai contratti in corso di esecuzione, gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione. A tal fine viene previsto l'incremento di 150 milioni di euro per il 2022 della dotazione del « Fondo per l'adeguamento dei prezzi ». Sono altresì disciplinate: la copertura degli oneri conseguenti al citato rifinanziamento; la determinazione delle variazioni superiori all'8% dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi, in relazione alle quali provvedere alle compensazioni, nonché le modalità per l'effettuazione delle compensazioni medesime.

L'articolo 36 interviene infine sulla disciplina del procedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA) al fine di indicare un termine certo per l'avvio dell'istruttoria da parte delle commissioni tecniche VIA-VAS e PNRR-PNIEC e di attribuire alle medesime commissioni il compito di richiedere al richiedente le eventuali integrazioni alla documentazione presentata qualora la stessa risulti incompleta.

In conclusione rileva che le parti del provvedimento di competenza della Commissione rivestono la massima importanza in quanto inerenti il settore dell'autotrasporto. Sottolinea la gravità della situazione, per cui ad oggi non è possibile sostenere il trasporto su gomma che è poi quello che rifornisce i supermercati. Lamenta che la dotazione prevista sia minima, tale da non rispondere in alcun modo

alle esigenze degli autotrasportatori. Ricorda la gravità delle dichiarazioni del Ministro Cingolani, il quale ha suggerito che ci troviamo di fronte ad una manovra speculativa da parte di chi si occupa di carburanti.

Davide GARIGLIO (PD) dichiara di concordare con quanto appena affermato dal collega Furgiuele. Ribadisce che il decreto-legge in oggetto è stato emanato prima dello scoppio del conflitto in Ucraina, che ha di molto peggiorato la situazione, e che non è dunque assolutamente idoneo ad affrontare il problema per come attualmente si presenta; visto che si parla di un nuovo decreto-legge, il problema è capire poi quali misure in esso il Governo predisporrà in concreto.

Rileva ancora che per quanto la Commissione svolga solo una funzione consultiva, lo deve comunque fare con grande attenzione; che la questione riguarda non solo l'autotrasporto, ma anche gli autobus turistici; che le misure contenute nel provvedimento sono inadeguate, gli incentivi riservati solo all'ultima generazione di mezzi (quelli Euro VI/D) e che se non si risolve la questione con la massima celerità si rischia il blocco dei camion. Il Governo deve intervenire non solo con risorse pubbliche, ma anche per affermare il potere dello Stato; anche perché se un ministro sostiene che vi sia in atto una speculazione, l'Esecutivo deve assolutamente introdurre dei forti correttivi.

Ricorda che, per quanto molto spesso i contratti nel settore autotrasportistico siano verbali, deve comunque essere previsto un ancoraggio al prezzo dei carburanti; anche perché proprio l'articolo 25 del provvedimento in esame prevede che i contratti stipulati dallo Stato debbano tenere conto del prezzo dei materiali, ed è giusto intervenire in questo senso anche nei rapporti

tra privati. Si rischia altrimenti, conclude, il crollo della filiera della logistica.

Diego DE LORENZIS (M5S) si dichiara d'accordo con il relatore, in particolare sul fatto che le dichiarazioni del Ministro Cingolani presuppongano un intervento deciso da parte del Governo. Elenca alcune delle proposte avanzate dalla propria parte politica (intervenire sui proventi eccessivi, ridurre in modo più significativo le accise sui carburanti, utilizzare i proventi delle aste CO<sub>2</sub>).

Ricorda altresì che si può conciliare l'azione volta alla gestione di questo momento di crisi con il contrasto al cambiamento climatico, ad esempio sostituendo l'utilizzo dei combustibili fossili con quello dell'elettricità da fonti rinnovabili. Menziona, in particolare, la necessità di introdurre un credito d'imposta per il passaggio da fornelli a gas a fornelli ad induzione e per l'installazione delle colonnine per le automobili elettriche da parte di privati.

Carmela GRIPPA (M5S) dichiara di concordare con quanto affermato dai colleghi Gariglio e De Lorenzis. Quanto alle asserzioni del Ministro Cingolani, ricorda che il Movimento 5 Stelle ha già chiesto un'informazione urgente in proposito. Lamenta come ad ogni modo i fondi stanziati siano in realtà irrisori e insufficienti a risolvere i problemi e che quanto all'additivo AdBlue non sia stata sufficientemente estesa la platea dei beneficiari. Chiederà dunque al relatore di inserire delle osservazioni al parere, in particolare relativamente ad una clausola di salvaguardia rispetto agli aumenti vertiginosi dei carburanti registrati.

Paolo FICARA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.30.**

## ALLEGATO 1

**Pentangelo 5-07674 e Maccanti 5-07676: Utilizzo di esaminatori in  
quiescenza presso le Motorizzazioni civili.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente agli atti dell'onorevole Pentangelo e dell'onorevole Maccanti in quanto vertono su analogo argomento.

In relazione alle iniziative da assumere per aumentare il numero di esaminatori di cui all'articolo 121 del Codice della strada e per garantire il regolare svolgimento delle sessioni di esame, rappresento quanto segue.

Con riferimento alla recente sentenza del Tar Lazio in data 7 febbraio 2022 che, nell'accogliere il ricorso, ha annullato la circolare del Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale n. 3572 del 6 luglio 2018 con cui era stata ampliata la platea dei soggetti ammessi ai corsi per esaminatori, i competenti uffici del MIMS hanno richiesto all'Avvocatura Generale dello Stato di valutare l'opportunità di proporre appello,

con contestuale istanza cautelare finalizzata a sospendere gli effetti prodotti dalla sentenza di primo grado.

Al contempo, è stata predisposta una specifica proposta normativa, da inserire nel primo provvedimento utile, che attribuisce in modo inequivoco a tutto il personale del MIMS, specificamente formato, la possibilità di conseguire la qualifica di esaminatore.

Quanto alla possibilità di utilizzare il personale in quiescenza, si evidenzia che è in corso di definizione il provvedimento di accreditamento del predetto personale, la cui elaborazione ha richiesto lo svolgimento di una complessa attività istruttoria, nonché uno specifico confronto con le organizzazioni sindacali in considerazione della peculiarità, sotto il profilo dell'ordinamento del pubblico impiego, della disposizione abilitante.

## ALLEGATO 2

**Tasso 5-07675: Verifiche in merito alla presunta assenza delle certificazioni antimafia della Società Navigazione Siciliana S.c.p.a.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione al quesito posto, si rappresenta che, in data 11 aprile 2016, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha stipulato una convenzione con la società consortile per azioni SNS, di cui la Liberty Lines S.p.A. è parte consorzata per l'esercizio dei servizi di collegamento marittimo con le isole minori siciliane.

Tale affidamento è derivato da una procedura ad evidenza pubblica per l'acquisizione del compendio Siremar, nella quale la SNS è risultata seconda aggiudicataria, subentrando poi a Compagnia delle Isole a seguito di ricorso.

L'attività di indagine e il procedimento giudiziario richiamati nell'interrogazione si riferiscono a rapporti afferenti i collega-

menti marittimi gestiti dalla società Liberty Lines in base a contratti di servizio con la Regione Siciliana e del tutto estranei, pertanto, al rapporto convenzionale intercorrente con il MIMS.

Per quanto concerne, poi, gli adempimenti del Ministero al fine del pagamento delle future rate della sovvenzione alla società SNS, gli stessi sono svolti secondo le modalità e nei tempi previsti dalla normativa vigente e, al momento, non sono state segnalate particolari criticità.

Ad ogni buon conto, qualora dette criticità dovessero emergere in una fase successiva, il MIMS porrà in essere tutte le attività necessarie a tutela del diritto alla mobilità dei cittadini nonché delle finanze pubbliche.

## ALLEGATO 3

**5-07677 Bruno Bossio: Realizzazione dei collegamenti intermodali tra il porto di Gioia Tauro e la rete ferroviaria.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione al quesito posto, si ricorda che il PNRR ha previsto risorse pari a 60 milioni di euro per la realizzazione di interventi di potenziamento del collegamento ferroviario del porto di Gioia Tauro.

In particolare, detti interventi consistono:

nel raddoppio della bretella di collegamento tra San Ferdinando e Rosarno;

nella sistemazione dell'impianto di Rosarno per la realizzazione di almeno un binario con modulo pari a 750 metri;

nella revisione della stazione di San Ferdinando per la realizzazione di binari con modulo pari a 750 m;

nell'ammodernamento dei sistemi di sicurezza e segnalamento.

La stazione di Rosarno rientra nell'ambito della infrastruttura ferroviaria nazionale ed è di proprietà di RFI, mentre gli *asset* su cui insistono la stazione di San Ferdinando e la bretella di collegamento con Rosarno sono di proprietà della Regione Calabria ma oggetto di assegnazione a RFI, ai sensi dell'articolo 208 del decreto-legge n. 34/2020.

Con delibera n. 221 del 31 maggio 2021, la Regione Calabria ha espresso una formale intesa sia sull'attribuzione della qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale del collegamento Rosarno – San Ferdinando che sul trasferimento alla società RFI della proprietà del compendio patrimoniale ricadente in tale linea ferroviaria.

Le attività di ricognizione dei beni oggetto di trasferimento definitivo a RFI sono state avviate nel mese di novembre del 2020 e, ad oggi, gran parte delle aree interessate risultano correttamente intestate all'ASIREG/ASI odierno CORAP, mentre una limitata parte presenta alcuni disallineamenti di natura catastale, in corso di risoluzione, dal momento che dette aree sono parzialmente occupate dalla sede ferroviaria e non correttamente volturate all'epoca della realizzazione dell'infrastruttura.

Da ultimo, si rappresenta che RFI ha comunicato di aver già avviato le necessarie attività di progettazione, la cui conclusione è prevista entro il mese di dicembre 2022, così da poter completare tutti i lavori entro giugno 2026, in coerenza con gli obiettivi temporali attesi.

## ALLEGATO 4

**5-07678 Scagliusi: Gestione delle ferrovie regionali in concessione e attuazione del PNRR, con particolare riferimento alla situazione pugliese.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Uno degli obiettivi principali del PNRR riguarda la riduzione dei divari territoriali che caratterizzano il nostro paese, sia quelli tra regioni del meridione e del centro-nord che i divari all'interno dei singoli territori, che possono essere superati anche grazie al potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma e su rotaia.

Con due diversi decreti (n. 363 del 23 settembre 2021 e n. 439 del 9 novembre 2021), proprio nell'ottica del potenziamento, ammodernamento e messa in sicurezza del sistema ferroviario regionale, il MIMS ha assegnato complessivamente circa 2,5 miliardi di euro, provenienti sia dal PNRR che dal Fondo complementare.

Entrambi tali decreti assegnano detti contributi finanziari alle Regioni, le quali possono individuare dei soggetti attuatori degli interventi, e sono tenute all'efficace e corretto utilizzo dei fondi e al puntuale rispetto dei cronoprogrammi, pena la revoca del contributo.

In merito al ruolo di soggetto attuatore degli interventi sulle infrastrutture ferro-

viarie di cui alla richiamata delibera n. 2083 della Giunta Regionale Puglia da parte degli attuali gestori ferroviari anche oltre la scadenza dei termini di concessione, si rappresenta che l'attività di soggetto attuatore e quella di gestore dell'infrastruttura non devono necessariamente essere imputate al medesimo soggetto, pur considerando la particolare situazione esistente in Puglia e anche in considerazione del fatto che la disciplina relativa alle concessioni delle infrastrutture, così come dei servizi di trasporto pubblico, è contenuta in specifiche disposizioni di derivazione europea.

Quanto all'attuazione degli interventi finanziati con le risorse del PNRR, si evidenzia che il Ministero ha già predisposto uno specifico sistema di monitoraggio finalizzato alla tempestiva rilevazione di possibili ritardi o rallentamenti nell'attività esecutiva anche ai fini dell'esercizio sostitutivo. Su tale tema sarà, pertanto, avviato un apposito tavolo di approfondimento che deve tenere anche conto del sistema eurounitario.

## ALLEGATO 5

**5-07679 Silvestroni: Situazione di pericolo connessa alla chiusura del tratto della corsia di sorpasso della carreggiata esterna in prossimità dell'uscita n. 3 « Cassia » del Grande Raccordo Anulare di Roma.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito ai lavori lungo il Grande Raccordo Anulare (GRA) di Roma all'altezza del km 13+400, la società ANAS ha rappresentato che, successivamente alle attività di consolidamento della scarpata eseguite la scorsa estate, sono state avviate le attività di progettazione del ripristino del corpo stradale nel tratto in argomento.

I relativi lavori verranno attivati tramite accordo quadro, già appaltato, con inizio delle lavorazioni previsto entro i primi giorni del prossimo mese di giugno e verranno eseguiti prevalentemente in orario notturno così da ridurre i disagi all'utenza autostradale.

L'investimento complessivo è di circa 350 mila euro e ANAS prevede di ultimare i lavori prima dell'inizio dell'esodo estivo.

Ad oggi sono già in corso di esecuzione le attività di posa in opera e di potenziamento della segnaletica stradale.

Quanto alla necessità di monitorare il piano degli interventi di manutenzione stradale, ricordo che 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 ordinaria e straordinaria.

Detto piano è parte integrante del Contratto di programma e progressivamente rendicontato alla competente Direzione generale del MIMS ai fini della verifica del tempestivo ed integrale adempimento degli obblighi contrattuali da parte di ANAS.

A ciò si aggiungono i controlli ai fini della sicurezza delle infrastrutture espletati dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).