

202.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		Imprese e made in Italy.	
Affari europei, Sud, politiche di coesione e PNRR.		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Benzoni	4-01943 5975
Caramiello	4-01942 5971	Infrastrutture e trasporti.	
Carfagna	4-01946 5971	<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
Caramiello	4-01950 5972	Cherchi	3-00819 5976
Agricoltura, sovranità alimentare e foreste.		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
<i>Interrogazione a risposta orale:</i>		Ghio	5-01663 5977
Vaccari	3-00820 5973	<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Ambiente e sicurezza energetica.		Rubano	4-01945 5978
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Traversi	4-01947 5978
Costa Sergio	4-01944 5974	Traversi	4-01948 5979
		Torto	4-01949 5979

N.B. Questo allegato, oltre gli atti di controllo e di indirizzo presentati nel corso della seduta, reca anche le risposte scritte alle interrogazioni presentate alla Presidenza.

PAGINA BIANCA

ATTI DI CONTROLLO**AFFARI EUROPEI, SUD, POLITICHE DI COESIONE E PNRR**

Interrogazioni a risposta scritta:

CARAMIELLO, CHERCHI, MORFINO e AMATO. — *Al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.* — Per sapere — premesso che:

il 7 agosto 2023 il Governo ha presentato alla Commissione europea la proposta di revisione del Pnrr, che prevede, tra i vari punti, l'esclusione dal Piano di 9 misure, per un valore complessivo di 15,9 miliardi;

tuttavia, come evidenziato dalla Svimez nell'audizione del 19 settembre 2023 al Senato: «Le proposte di revisione [...] non sono neutrali rispetto agli impegni di allocazione territoriale delle risorse e richiedono una chiara identificazione delle fonti alternative di finanziamento.»;

delle risorse che s'intende definanziare, la Svimez stima che quelle che interessano il Sud ammontino a più di 7 miliardi ossia quasi al 46 per cento dei complessivi 15,9 miliardi;

quanto alle criticità attuative, la Svimez, nella suddetta audizione, ha oggettivamente rilevato «che non tutti gli interventi soggetti a definanziamento erano identificati come critici»;

nei casi dei progetti in essere rientranti nelle titolarità dei Comuni, dalle valutazioni generali del Governo, la causa del definanziamento sembrerebbe attribuibile a un imprecisato e non certificato rischio di eludere il vincolo del Pnrr di non comportare danni significativi all'ambiente. Tuttavia, non si comprende il motivo per cui, invece, interventi dello stesso tipo risultino scevri dal medesimo rischio, qualora attuati in altre aree del Paese caratterizzate da pari livello di sensibilità ambientale. Altra problematicità indicata nelle proposte di revisione riguarda la parcellizzazione

degli interventi fra i comuni. È evidente che tale aspetto non può che essere connotato a una simile tipologia d'interventi, recante in sé il carattere della capillarità proprio per la riqualificazione di aree a elevato disagio sociale che si presentano diffuse e frammentate. Si noti che tali interventi includevano progetti che, secondo Anci, sono in significativo stato di avanzamento;

peraltro, la Svimez, sempre lo scorso 19 settembre 2023, non ha mancato di rimarcare: «l'assenza all'interno del Pnrr sin dalla sua impostazione originaria di un disegno chiaro di politica industriale. Nel complesso, il Piano italiano antepone l'obiettivo del consolidamento dell'esistente a quello della coesione [...]. Un difetto d'impostazione che rischia di rafforzare il processo di divergenza quanti-qualitativa tra strutture produttive. Le risorse a supporto della trasformazione digitale e verde delle imprese sono infatti allocate in base alla dinamica "spontanea" delle richieste giudicate ammissibili, che a sua volta riflette la distribuzione delle imprese attive e dei relativi investimenti nelle diverse macroaree. I territori a imprenditorialità meno diffusa accedono in misura molto limitata agli incentivi, beneficiando di una parte molto esigua di risorse.» —:

quali siano le modalità attraverso cui il Ministro interrogato intende intervenire al fine di tutelare il rispetto della quota Pnrr da destinare al Sud, che ammonta alla misura del 40 per cento, e il raggiungimento degli obiettivi di coesione territoriale del Piano;

se il Ministro interrogato condivide la preoccupazione che l'esclusione delle suddette misure dal Piano possa pregiudicare il rispetto degli obiettivi di coesione territoriale previsti dal Pnrr. (4-01942)

CARFAGNA. — *Al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.* — Per sapere — premesso che:

il Piano nazionale di ripresa e resilienza ha previsto un investimento di 300 milioni complessivi per utilizzare i beni

confiscati alle mafie al fine di potenziare i servizi al cittadino e favorire l'inclusione sociale; si tratta del più importante investimento in tale ambito degli ultimi 40 anni, da quando è in vigore la cosiddetta legge Rognoni-La Torre;

il 23 novembre 2021 l'Agenzia per la coesione territoriale ha pubblicato l'avviso per la presentazione dei relativi progetti; tra i criteri premiati per i progetti era prevista la valorizzazione dei beni confiscati con finalità di centro antiviolenza (Cav) per donne e bambini e case rifugio;

l'avviso ha visto un'alta partecipazione, in particolare da parte delle regioni Campania e Sicilia, con 605 le domande presentate, delle quali 528 relative all'avviso pubblico dal valore di 250 milioni e 77 rivolte alla partecipazione alla procedura negoziata per l'assegnazione di ulteriori 50 milioni per individuare i progetti « bandiera »; la partecipazione al bando ha anche favorito un'accelerazione nel trasferimento delle proprietà confiscate alla mafia alle amministrazioni territoriali, che così hanno avuto l'opportunità di preparare i progetti, anche in collaborazione con gli enti del terzo settore;

il 19 dicembre 2022 è stato pubblicato il decreto del direttore generale n. 473 di approvazione del finanziamento degli interventi, cui è seguito il 21 marzo 2023 un nuovo decreto interamente sostitutivo del precedente;

il cosiddetto « decreto Pnrr 2 » aveva finanziato le spese iniziali di gestione dei beni vincitori del Bando con una dotazione iniziale pari a euro 2 milioni per l'anno 2022;

nella proposta di rimodulazione del PNRR, concordata con le istituzioni europee, il Governo ha deciso di definanziare dalle risorse programmate e già finalizzate a valere sul PNRR la « Valorizzazione dei beni confiscati alle mafie ». Le motivazioni relative a detta scelta afferiscono a delle non meglio specificate criticità connesse all'azione dei comuni, i quali non sarebbero riusciti ad avviare le procedure rispetto al cronoprogramma previsto;

in disparte si segnalano i ritardi nella sottoscrizione delle convenzioni da parte dell'Amministrazione titolare previsto dalla norma (Agenzia per la Coesione territoriale, che sconta anche la profonda incertezza dovuta ad una soppressione anticipata e poi perfezionata con 10 mesi di ritardo dall'autorità politica);

si sottolinea invece, relativamente alla procedura di messa a terra dell'investimento da parte dei soggetti attuatori, il grande impegno dei comuni che hanno lavorato alacremente e celermente per progettare le opere da realizzare e assegnare i lavori, come può essere facilmente verificato, non individuando elementi di sostanziale ritardo tali da giustificare il suddetto definanziamento;

grazie alle risorse del PNRR ci sarebbero stati più centri antiviolenza, strutture per minori con disagio e asili, restituendo alla collettività beni sottratti all'economia criminale e sommersa, mentre la decisione del Governo di rimodulare tale investimento ha determinato un quadro di grande incertezza circa gli strumenti e le modalità con cui portare a termine i progetti —

da quale fonte intenda individuare le necessarie risorse per dare copertura al definanziamento previsto dal PNRR, dovendosi, ad avviso dell'interrogato, ritenga, inconcepibile che una misura cristallizzata da una procedura amministrativa di programmazione e assegnazione risorse possa « scomparire »;

come intenda intervenire per chiarire la situazione di incertezza in cui si trovano i comuni vincitori dei bandi per la valorizzazione dei beni confiscati alle mafie, tenuto conto che l'Agenzia della coesione, soppressa dall'articolo 50 del decreto-legge del 24 febbraio 2023, n. 13, avrebbe assicurato il necessario supporto ed assistenza ai soggetti attuatori. (4-01946)

CARAMIELLO, CHERCHI, MORFINO e AMATO. — *Al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 7-bis del cosiddetto « decreto Mezzogiorno », n. 243, del 29 dicem-

bre del 2016, recante « interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno », convertito in legge, con modificazioni, della legge n. 18 del 27 febbraio 2017, al comma 2, prevede che: « Al fine di ridurre i divari territoriali, il riparto delle risorse dei programmi di spesa in conto capitale finalizzati alla crescita o al sostegno degli investimenti da assegnare sull'intero territorio nazionale, che non abbia criteri o indicatori di attribuzione già individuati alla data di entrata in vigore della presente disposizione, deve essere disposto anche in conformità all'obiettivo di destinare agli interventi nel territorio delle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo di stanziamenti ordinari in conto capitale almeno proporzionale alla popolazione residente ». In particolare, la percentuale di risorse da destinare alle regioni citate ammonta al 34 per cento;

il comma 2-*bis* recita testualmente:

« Entro il 30 giugno di ogni anno le amministrazioni centrali trasmettono al Ministro per il Sud e la coesione territoriale e al Ministro dell'economia e delle finanze, con apposita comunicazione, l'elenco dei programmi di spesa ordinaria in conto capitale di cui al comma 2 »;

analogamente, il comma 3 prevede che:

« Il Ministro per il Sud e la coesione territoriale presenta annualmente alle Camere una relazione sull'attuazione di quanto previsto dal presente articolo, con l'indicazione delle idonee misure correttive eventualmente necessarie » —:

se negli anni 2022 e 2023 le comunicazioni e relazioni di cui ai commi 2-*bis* e 3 del decreto-legge n. 243 del 2016 sono state consegnate agli organi citati, quali siano le modalità attraverso cui prenderne visione e quali siano le eventuali « misure correttive » di cui al comma 3;

qualora il Ministro interrogato non avesse ancora comunicato l'elenco dei pro-

grammi di spesa ordinaria in conto capitale di cui al comma 2, quali siano le tempistiche attraverso cui intende adempiere agli obblighi di cui al decreto-legge n. 243 del 2016 e se condivide l'opportunità di rendere consultabile quanto in oggetto presso il sito *web* del Governo. (4-01950)

* * *

AGRICOLTURA, SOVRANITÀ ALIMENTARE E FORESTE

Interrogazione a risposta orale:

VACCARI, FORATTINI, MARINO e ANDREA ROSSI. — *Al Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.* — Per sapere — premesso che:

il 22 aprile 2022 è stato pubblicato il V bando per i contratti di filiera per il settore agroalimentare. Si tratta dell'avviso N. prot. 182458 recante le caratteristiche, le modalità e le forme per la presentazione delle domande di accesso ai contratti di filiera e le modalità di erogazione delle agevolazioni di cui al decreto ministeriale n. 0673777 del 22 dicembre 2021, pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il 14 marzo 2022;

in considerazione delle richieste di proroga del termine per la presentazione delle domande di accesso alle agevolazioni da parte delle associazioni di categoria del settore e delle rappresentanze delle imprese beneficiarie della misura, il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste ha successivamente stabilito, con il decreto direttoriale n. 527381 del 17 ottobre 2022, una proroga del termine della presentazione delle domande al giorno 24 novembre 2022;

l'obiettivo è garantire una più ampia partecipazione all'avviso, nonché la definizione di progetti di maggior dettaglio, tenuto anche conto della complessità e dell'elevato numero dei beneficiari della misura;

alla data del 24 novembre 2022 sono pervenute numero 331 domande di accesso alle agevolazioni;

con il decreto numero 0342515 del 30 giugno 2023 è stata approvata la graduatoria dei programmi d'investimento presentati a valere sull'avviso pubblico numero 182458 del 22 aprile 2022 per i contratti di filiera e di distretto che aveva stanziato – grazie anche all'integrazione di fondi del PNRR, Piano nazionale di ripresa e resilienza – 1.203,3 milioni di euro;

sono stati vagliati 309 progetti d'investimento, cinque soli dei quali non sono stati ammessi a contributo per mancanza di alcuni requisiti previsti dall'articolo 9 del bando, pur raggiungendo un elevato livello in graduatoria. Alcuni dei restanti 304 progetti – del valore complessivo in termini di contributi ammessi pari a oltre 5.128 milioni di euro – non hanno ottenuto integralmente il contributo richiesto e sono stati parzialmente defianziati;

solo un quinto dei progetti ritenuti ammissibili saranno finanziati, nonostante il *budget* disponibile da 1.203,3 milioni di euro;

secondo quanto previsto dall'articolo 9, comma 5 dell'avviso pubblico, entro il termine di 10 giorni dalla data di pubblicazione, cioè entro il 10 luglio 2023, gli aventi diritto dovrebbero aver presentato richiesta motivata di riesame della propria posizione in graduatoria;

molti progetti meritevoli e strategici per lo sviluppo dell'innovazione e della competitività delle imprese emiliano-romagnole e italiane sono rimasti senza contributo. Tra le imprese escluse dal bando ci sono gruppi di grande prestigio, che rappresentano l'eccellenza del *made in Italy* nel settore agroalimentare, eccellenze nel settore biologico, e altre aziende molto significative in ambito agroalimentare;

a un anno di distanza dalla scadenza del bando e dall'inizio delle procedure per l'assegnazione dei punteggi non è ancora stata pubblicata la graduatoria ufficiale definitiva;

è importante che il Governo individui subito altre risorse attraverso fondi PNRR o bandi in ambito agroalimentare che non

sono risultati particolarmente attrattivi per le aziende, per scorrere le graduatorie e finanziare più progetti possibile, per garantire la competitività delle imprese e gli investimenti. Ciò deve avvenire in tempi brevi per non mettere a rischio la riuscita di progetti spesso complessi e di grandi dimensioni, che richiedono un tempo congruo per essere realizzati –:

quando verrà pubblicata la graduatoria definitiva e quali iniziative di competenza intenda al riguardo assumere il Ministro interrogato per individuare risorse aggiuntive e per rilanciare i programmi di investimento produttivi finalizzati al rafforzamento delle filiere produttive agroalimentari escluse dal finanziamento di cui al bando citato in premessa. (3-00820)

* * *

AMBIENTE E SICUREZZA ENERGETICA

Interrogazione a risposta scritta:

SERGIO COSTA, CAPPELLETTI, PAVANELLI e MORFINO. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere – premesso che:

il contrasto alla povertà energetica rappresenta uno dei principali elementi di attenzione nel percorso verso una transizione energetica equa e accessibile a tutti;

tale esigenza risulta ancora più impellente nell'attuale contesto energetico, caratterizzato da una prolungata oscillazione dei prezzi energetici e dei suoi effetti soprattutto sulle categorie più vulnerabili ed economicamente disagiate;

con decreto del Ministro della transizione ecologica del 29 marzo 2022 è stato istituito l'osservatorio nazionale della povertà energetica, in attuazione dell'articolo 11 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, con funzioni di monitoraggio e proposizione di misure di contrasto al fenomeno;

al citato osservatorio è stata affiancata, *ex* articolo 3-*bis* del decreto-legge 1°

marzo 2022, n. 17, la strategia nazionale contro la povertà energetica che, sulla base dei dati forniti dal medesimo osservatorio, stabilisce obiettivi indicativi periodici per l'elaborazione di misure strutturali e di lungo periodo, nonché l'integrazione delle azioni in corso di esecuzione e di quelle programmate nell'ambito delle politiche pubbliche al fine di contrastare in modo omogeneo ed efficace la povertà energetica;

in particolare, la strategia avrebbe dovuto essere adottata con decreto del Ministro della transizione ecologica entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge n. 17 del 2022, previa consultazione pubblica, da effettuare periodicamente anche in fase di attuazione delle misure previste;

secondo il rapporto dello scorso luglio 2023 dell'OIPE – *network* di ricercatori ed esperti, provenienti da università, enti e istituti pubblici e privati che si occupa di studiare il fenomeno – l'8,5 per cento di famiglie italiane nel 2021 (2,2 milioni) si trovava in una condizione di povertà energetica, con differenze territoriali marcate: se Calabria, Puglia, Molise, hanno tassi superiori al 16 per cento (poco sopra a Basilicata e Sicilia), Marche e Liguria registrano i tassi più bassi, sotto il 5 per cento. A livello locale, poi, risultano sensibilmente più colpite le periferie e i piccoli comuni rispetto alle aree metropolitane centrali;

accanto al fattore regionale e di urbanizzazione, il citato rapporto segnala, inoltre, varie caratteristiche del nucleo familiare come variabili significative nell'incidenza della povertà energetica. Il numero di componenti, la disoccupazione del capofamiglia e l'origine straniera sono fattori associati a una maggiore esposizione alla povertà energetica. Si aggiunga che le caratteristiche abitative costituiscono un ulteriore fattore di influenza, con i nuclei familiari in affitto più esposti al fenomeno;

dal 2021, di fronte alla crisi dei prezzi dell'energia, sono state adottate misure straordinarie per alleviare il costo delle *commodities* energetiche per le famiglie tra le

quali, *inter alia*, l'allargamento a più famiglie dei *bonus* sociali elettricità e gas tramite l'innalzamento del valore Isee; misure che, sebbene orientate alla tutela dei cittadini più vulnerabili, non possono definirsi strutturali e risolutive;

l'ultimo *Energy policy review* della Iea del maggio 2023 ha evidenziato, infatti, come l'efficacia delle predette misure emergenziali nell'alleviare la situazione dei nuclei familiari in condizione di povertà energetica possa considerarsi limitata a causa di una sovrapposizione con i complessivi beneficiari delle misure, indipendentemente dalla loro esposizione al fenomeno della povertà energetica –:

se il Ministro interrogato intenda fornire puntuali informazioni circa l'attività posta in essere dall'osservatorio di cui in premessa e sulle tempistiche attese per l'adozione della strategia nazionale contro la povertà energetica di cui all'articolo 3-*bis* del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17.

(4-01944)

* * *

IMPRESE E MADE IN ITALY

Interrogazione a risposta scritta:

BENZONI e RICHETTI. — *Al Ministro delle imprese e del made in Italy.* — Per sapere – premesso che:

Holostem terapie avanzate s.r.l. è una azienda biotecnologia dedicata allo sviluppo, alla produzione, alla registrazione e alla distribuzione di prodotti per terapie avanzate, basati su colture di cellule staminali epiteliali per la terapia cellulare e genica;

Holostem nasce dal 2008 come uno *spin-off* universitario a partire dall'esperienza del Centro di medicina rigenerativa dell'Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, specializzato nell'applicazione clinica delle cellule staminali epiteliali;

i prodotti di Holostem hanno applicazioni nella terapia « salva-vita » delle

grandi ustioni, e hanno dato avvio alla prima sperimentazione clinica di terapia genica della epidermolisi bollosa, una malattia genetica rara, grave e invalidante, nota anche come «sindrome dei bambini farfalla»;

circa un anno fa era stata annunciata la messa in liquidazione di Holostem, che potrebbe essere salvata dall'intervento della Fondazione Enea Tech e Biomedical, che gestisce, per conto del Ministero delle imprese e del *made in Italy* il «Fondo per la ricerca e lo sviluppo industriale biomedico» e che ha manifestato da mesi l'interesse all'acquisizione dell'azienda biotecnologica modenese, che secondo notizie di stampa gli attuali soci cederebbero gratuitamente, lasciando in dote nelle sue casse ben 17 milioni di euro;

questa acquisizione risulta ferma al Ministero delle imprese e del *made in Italy*; non si conoscono le ragioni di una sostanziale, anche se non dichiarata, opposizione all'operazione avviata dalla Fondazione Enea Tech e Biomedical, che rischia di privare il nostro Paese di un centro di ricerca di eccellenza internazionale e i pazienti di tutto il mondo, affetti da malattie rare, di terapie promettenti e in rapidissimo sviluppo —:

quali siano le ragioni della sostanziale opposizione al progetto di acquisizione di Holostem terapie avanzate s.r.l. da parte della Fondazione Enea Tech e Biomedical ovvero, qualora queste non sussistano, quali siano le ragioni dell'incomprensibile ritardo nell'autorizzazione dell'operazione.

(4-01943)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

CHERCHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale n. 392 del Lago Coghinas, il secondo più grande della Sarde-

gna, è una strada statale di rilevanza regionale che collega il centro Sardegna con la città di Tempio;

il suo tracciato, impervio e curvilineo, parte da Tempio e, dopo aver superato il passo del Limbara e lambito la sponda occidentale del Lago Coghinas, digrada fino ad Oschiri;

lungo questa strada statale sussiste il ponte Diana che, di fatto, favorisce il collegamento tra le due sponde del lago. Tale collegamento risulta vitale per consentire il passaggio veicolare da Oschiri a Tempio e viceversa;

oltre il ponte risiedono un centinaio di abitanti, tra i quali titolari di aziende agricole o commerciali e lo stesso ponte rappresenta un'arteria fondamentale per raggiungere l'ospedale di Ozieri;

l'8 giugno 2022 Anas spa ha chiuso al traffico, in via precauzionale, in entrambe le direzioni il ponte Diana sulla strada statale n. 392 del Lago del Coghinas, nel territorio comunale di Oschiri, in provincia di Sassari;

la chiusura si è resa necessaria in quanto «a seguito dell'ispezione periodica eseguita da una società specializzata è stato riscontrato un peggioramento delle condizioni di conservazione e funzionalità della struttura. Pertanto, per garantire la sicurezza dell'utenza stradale è stata disposta l'interdizione della circolazione. L'opera era infatti costantemente monitorata a seguito delle criticità statiche emerse nelle ispezioni precedenti e per le quali erano già in vigore limitazioni al transito»;

inoltre, entro il mese di luglio 2023 era necessario procedere all'abbassamento del livello dell'invaso, fino ad una quota di 152 metri mediante svuotamento controllato al fine di intervenire sui piloni;

tale intervento iniziò a maggio 2023, causando il riversamento in mare nella bassa Coghinas di una marea fangosa, che procurò allarme e proteste tra gli operatori turistici locali;

infatti, nello stesso periodo, gli imprenditori del posto hanno dichiarato che

le disdette e le cancellazioni hanno sfiorato l'80 per cento;

a luglio 2023 i lavori sono stati sospesi causando disagi e giustificate proteste non solo tra i residenti nelle zone limitrofe, ma tra tutti coloro che per motivi personali o di lavoro sono stati costretti a rinunciare agli abituali spostamenti;

con l'approssimarsi della stagione delle piogge l'invaso tenderà a riempirsi e il livello dell'acqua tornerà a salire, pertanto occorre procedere urgentemente all'ultimazione dei lavori ormai non più procrastinabili —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda intraprendere affinché il ponte Diana sul lago del Coghinas venga finalmente riaperto al transito e restituito alla collettività, interrompendo così un disagio che si è prolungato per troppo tempo.

(3-00819)

Interrogazione a risposta in Commissione:

GHIO, BAKKALI, ORLANDO, FOSSI, SIMIANI e MALAVASI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il raddoppio della linea ferroviaria della Pontremolese costituisce una condizione strategica per elevare la competitività del sistema portuale spezzino, ligure e tirrenico e assicurare notevoli benefici ai collegamenti infra regionali pendolari e turistici;

la linea Pontremolese non solo rappresenta un'infrastruttura strategica per il collegamento della Liguria con Toscana ed Emilia-Romagna, ma dimostra quotidianamente la sua importanza per il trasporto intermodale delle merci tra le diverse aree produttive e i porti di La Spezia e Massa e tra il Mediterraneo e l'Europa, come parte integrante della rete TEN-T Comprehensive;

il completamento del raddoppio porterebbe benefici anche di carattere ambientale, con il parziale spostamento del traffico su gomma al ferro, con importanti

migliorie ambientali e di sicurezza sull'intera rete infrastrutturale;

il progetto di potenziamento della linea ferroviaria si compone di due fasi e per la prima, secondo quanto indicato dal Sottosegretario Ferrante in Commissione trasporti alla Camera, terminato l'iter di validazione della progettazione definitiva, entro la fine del corrente anno sarà pubblicato il bando di gara per assegnare i lavori di raddoppio relativi alla tratta fra Parma e Vicofertile di 8 chilometri, la cui realizzazione però si stima in un valore attuale di 470 milioni di euro, 110 milioni in più di quanto inizialmente previsto e stanziato, a causa dell'incremento dei costi dei materiali, e i cui lavori dovrebbero partire nel 2024;

la seconda fase prevede il raddoppio in affiancamento all'attuale linea tra Vicofertile e Fornovo (18,4 chilometri), la realizzazione della galleria di valico in variante tra Berceto e Pontremoli (21 chilometri) e una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli e Chiesaccia (15,5 chilometri), con una stima di costi prevista di 4,5 miliardi di euro;

per l'attuazione di questa seconda fase non ci sono ancora progettazioni in via definitiva e non sono indicati nella programmazione ministeriale ad oggi finanziamenti con ordini di priorità;

il Sottosegretario Rixi in occasione di un incontro, venerdì 10 novembre 2023 un convegno organizzato dall'AdSP del Mar Ligure Orientale, ha dichiarato che il Governo ha come obiettivo quello di occuparsi di tutti i progetti che sono compresi all'interno del PNRR e solo successivamente dopo il 2026 alla Pontremolese —:

quali iniziative di competenza intenda adottare e in quali tempistiche per integrare il finanziamento ulteriore, necessario per far partire la prima fase dei lavori;

quali iniziative, con quali ordini di priorità e tempistiche, intenda adottare per realizzare la progettazione esecutiva della

seconda fase di completamento del raddoppio e come intenda finanziarne l'attuazione.

(5-01663)

Interrogazioni a risposta scritta:

RUBANO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i collegamenti ad alta velocità Frecciarossa hanno rappresentato un elemento di grande innovazione per l'Italia, permettendo di unire tra loro i diversi angoli della Penisola;

sulla frequenza e puntualità di tali collegamenti confidano ogni giorno migliaia e migliaia di lavoratori pendolari, costretti a fare molti chilometri per raggiungere il luogo di lavoro;

l'area di Benevento, e del Sannio più in generale, è interessata da un fenomeno di progressivo spopolamento in favore di altre aree del Paese. La presenza di una capillare ed efficiente rete di collegamento ferroviario con la Capitale rappresenta una delle misure più efficaci di contrasto al fenomeno, evitando ai suoi cittadini la necessità di trasferirsi per proseguire i propri studi o svolgere il proprio lavoro;

con riguardo alla linea ad alta velocità Benevento-Roma, era stata di recente introdotta una nuova corsa di treno Frecciarossa alle ore 7.13 del mattino, che si andava ad aggiungere a quella delle 5.52 (molto spesso piena e per la quale è difficile la prenotazione). Tale nuova corsa era tesa a fare fronte al rilevante numero di pendolari che ogni giorno si recano nella Capitale per ragioni di studio e lavoro;

a partire dal 10 dicembre 2023, tale treno Frecciarossa delle 7.13 è stato soppresso con il cambio orario invernale, ed è stata mantenuta unicamente la freccia delle 5,50, da sola non sufficiente a fa fronte all'alto numero di utenti pendolari che ne usufruiscono —:

quali iniziative il Governo intenda adottare, per quanto di competenza, ai fini di

garantire ai lavoratori pendolari un effettivo collegamento ad alta velocità tra Benevento e Roma, anche in considerazione del fenomeno di progressivo spopolamento del Sannio. (4-01945)

TRIVERSI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 15, comma 1-*bis* del decreto-legge n. 104 del 2023, convertito con modificazioni dalla legge n. 136 del 2023, fornisce chiare indicazioni sull'applicazione delle percentuali di aumento dei canoni concessori, ovvero chiarisce l'obbligo in capo alle Autorità di sistema portuale di determinare i canoni delle concessioni di aree e pertinenze demaniali marittime rilasciate dalle stesse AdSP applicando l'indice a suo tempo comunicato dai competenti uffici dell'amministrazione solo nel caso in cui, alla data del 31 dicembre 2022, i canoni unitari in parola risultavano inferiori alle misure minime individuate dal decreto del Ministro della marina mercantile del 19 luglio 1989, pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* n. 299 del 23 dicembre 1989;

in più occasioni pubbliche il Ministro senatore Salvini e il Viceministro onorevole Rixi, nel corso del 2023 si sono espressi sul tema in coerenza con quanto determinato dalla citata legge n. 136 del 2023;

ma, ad oggi, risulta che non vi sia un comportamento uniforme da parte delle Autorità di sistema e che siano stati richiesti pagamenti di canoni concessori applicando criteri diversi da porto a porto. Risulta anche che tutte le associazioni del *cluster* portuale abbiano evidenziato questa criticità, che crea potenziali distorsioni alla concorrenza tra gli operatori e tra i porti del sistema portuale italiano —:

alla luce delle premesse se il Ministro interrogato non reputi opportuno adottare le iniziative di competenza volte a fornire una linea guida di comportamento uniforme per tutte le Autorità di sistema portuale anche attraverso l'aggiornamento dei criteri Istat attualmente previsti dalla legge n. 400 del 1993. (4-01947)

TRAVERSI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la direttiva 2003/96/C, che ristrutturò il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, ha previsto un trattamento specifico della tassazione del gasolio per l'autotrasporto di merci intracomunitario allo scopo di limitare le distorsioni della concorrenza, fra le imprese del settore, a livello comunitario;

la medesima direttiva introduce, per distinguere il carburante *diesel* utilizzato dagli operatori del trasporto di merci su strada, la definizione di « uso commerciale » e pertanto, ancorché il carburante non sia fisicamente identificato come, ad esempio, il gasolio agricolo, rimane identificato e contraddistinto con un più basso livello di tassazione;

l'aliquota dell'accisa soggetta a recupero, da parte delle imprese di autotrasporto, è la sommatoria degli aumenti delle accise approvati dal Parlamento nel corso degli anni, di cui all'allegato I del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995 n. 504 e successive modificazioni;

la misura odierna ha raggiunto un valore di 214,18 euro per mille litri di gasolio commerciale;

attualmente il recupero avviene con cadenza trimestrale ed è concesso esclusivamente alle imprese aventi veicoli con peso a pieno carico massimo ammissibile pari o superiore a 7,5 tonnellate e di classe ecologica euro 5 e superiore;

gli operatori del trasporto su strada con veicoli ecologici ma con massa complessiva a terra inferiore a 7,5 tonnellate sono stati totalmente esclusi dall'uso del gasolio professionale e quindi dal recupero di una parte delle accise;

il maggior costo del carburante gasolio, se da una parte produce maggiori in-

troiti per lo Stato, dall'altra condiziona pesantemente bilanci delle imprese a causa dei maggiori costi per la produzione dei servizi nell'ambito della distribuzione, soprattutto per quelle categorie di operatori che non possono richiedere il recupero delle accise;

l'unico beneficio, per le imprese aventi veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3.500 chilogrammi, peraltro limitato alle cosiddette « imprese minori », fu costituito dal diritto ad una deduzione forfettaria, su base annua di euro 154,95; misura che peraltro non sembra diffusamente utilizzata —:

alla luce dei fatti esposti in premessa se il Governo non reputi opportuno avviare iniziative di competenza su tutta la fascia delle imprese che operano con mezzi ecologici inferiori a 7,5 quintali, sia direttamente con il recupero delle accise sia mediante l'introduzione di interventi di natura fiscale, per bilanciare il maggior costo del carburante gasolio. (4-01948)

TORTO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nel pomeriggio del 22 novembre 2023 all'interno della galleria di San Silvestro della strada statale 714 « Tangenziale di Pescara » si è verificato un crollo che ha coinvolto una autovettura, ampiamente documentato da video e materiale fotografico;

nello stesso pomeriggio anche nella galleria di San Giovanni, in zona Montesilvano, si sono verificate abbondanti infiltrazioni d'acqua e fango che hanno determinato la chiusura della galleria stessa e di un tratto della tangenziale;

nella zona si sono verificate diffuse precipitazioni atmosferiche;

le gallerie sono state inaugurate nel 2007: la San Silvestro (lunghezza di 3600 metri) e Le Piane (lunghezza di 1900 metri), entrambe a doppio senso di marcia con un costo di realizzazione dell'intera variante che si approssima ai 180 milioni di euro;

già nel 2015 un'inchiesta giornalistica di Ezio Cerasi sui problemi nelle gallerie della variante della strada statale 16 compresa tra Pescara e Francavilla al Mare (Chieti), trasmessa dal 9 al 12 giugno 2015 sul *Tgr Abruzzo* della Rai, sottolineava soprattutto la pericolosa presenza di acqua, detriti e pozzanghere stagnanti sulla carreggiata; tale problematica era stata già affrontata con interrogazioni parlamentari a partire dal 2014;

ciò evidenzia che, nonostante i dubbi sollevati e minimizzati da rassicurazioni e promesse di lavori di manutenzione, la presenza di acqua sia dovuta a infiltrazioni costanti nel tempo e pertanto, trattandosi di perdite di una consistente entità, probabilmente non sia da attribuirsi a problemi di semplice manutenzione ordinaria, bensì da riconoscersi in criticità strutturali che si accentuano in presenza di precipitazioni atmosferiche;

sembrerebbe che durante la fase di realizzazione delle gallerie la società appaltatrice, la TOTO spa, aveva riscontrato problemi non previsti in fase di progettazione a causa delle caratteristiche mecca-

niche dei terreni difformi dalle previsioni; nel corso degli anni queste gallerie sono state oggetto di diversi interventi di manutenzione; l'episodio di cui in premessa non ha provocato vittime gravi solo per un caso fortunato;

a giudizio dell'interrogante è necessario stabilire le motivazioni di tali crolli e infiltrazioni d'acqua al fine di intervenire in maniera efficace su questi evidenti difetti dell'infrastruttura, che rappresenta un'importantissima arteria viaria dell'intera val Pescara —:

se il Ministro interrogato abbia intenzione di promuovere iniziative volte ad accertare, per quanto di competenza, le cause e le eventuali responsabilità dei difetti dell'opera, sia per i profili di competenza dell'Anas sia per quelli dell'impresa esecutrice dei lavori, anche verificando, attraverso perizie tecniche, la reale consistenza dell'opera;

quali iniziative urgenti intenda intraprendere il Ministro interrogato al fine di risolvere gli evidenti problemi strutturali delle infrastrutture in Abruzzo. (4-01949)

