

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

| | |
|--|----|
| Audizione dell'amministratore delegato di Trenitalia Spa, ing. Luigi Corradi, sul grave episodio riguardante un gruppo di persone con disabilità verificatosi sul treno regionale Albenga-Milano lo scorso 18 aprile | 96 |
|--|----|

SEDE CONSULTIVA:

| | |
|--|----|
| Ratifica ed esecuzione del Trattato tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese per una cooperazione bilaterale rafforzata, fatto a Roma il 26 novembre 2021. C. 3423 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>) | 96 |
| Sull'ordine dei lavori | 99 |

| | |
|---|-----|
| UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI | 101 |
|---|-----|

INTERROGAZIONI:

| | |
|--|-----|
| 5-07767 Bruno Bossio: Sviluppo delle tecnologie a idrogeno nel quadro delle strategie del Governo volte alla decarbonizzazione del settore dei trasporti leggeri e pesanti | 101 |
| <i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> | 103 |
| 5-07660 Barbuto: Installazione del servizio Wi-Fi sui treni Frecciargento e Frecciarossa in servizio sulle tratte Salerno-Reggio Calabria e Caserta-Lecce | 102 |
| <i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> | 105 |
| 5-07969 Giacometto: Appello avverso la sentenza del TAR del Lazio sui soggetti abilitati a svolgere gli esami per il conseguimento della patente di guida | 102 |
| <i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> | 106 |
| AVVERTENZA | 102 |

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 11 maggio 2022.

Audizione dell'amministratore delegato di Trenitalia Spa, ing. Luigi Corradi, sul grave episodio riguardante un gruppo di persone con disabilità verificatosi sul treno regionale Albenga-Milano lo scorso 18 aprile.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14 alle 14.50.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 11 maggio 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 14.50.

Ratifica ed esecuzione del Trattato tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese per una cooperazione bilaterale rafforzata, fatto a Roma il 26 novembre 2021.

C. 3423 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Raffaella PAITA, *presidente*, in sostituzione del relatore Nobili impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere alla Commissione Affari esteri sul disegno di legge C. 3423, di iniziativa governativa, recante ratifica ed esecuzione del Trattato tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese per una cooperazione bilaterale rafforzata, fatto a Roma il 26 novembre 2021 (cosiddetto "Trattato del Quirinale").

La sottoscrizione del Trattato, avvenuta a Roma il 26 novembre scorso, si pone saldamente nella cornice di un rilancio del processo d'integrazione europea con l'affermazione di una dimensione franco-italiana accanto al lungo e collaudato sodalizio franco-tedesco (emblemizzato dal Trattato dell'Eliseo del 1963, siglato dal generale de Gaulle e dal cancelliere Adenauer), quali fulcri della stabilità e del rilancio del disegno comunitario.

La cooperazione franco-tedesca risultava nel mondo successivo alla seconda guerra mondiale un'assoluta necessità per la sicurezza dell'Europa e la credibilità dell'Alleanza atlantica ed implicava il superamento del plurisecolare contrasto tra la Francia e la Germania. All'atto della creazione delle Comunità europee, nel 1957, le relazioni tra Roma e Parigi, invece, non sembrava potessero rivestire un'importanza paragonabile a quello tra Parigi e Berlino, fatta salva la rilevanza del nostro Paese dal punto di vista geostrategico, economico e demografico. L'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea ha invece profondamente modificato l'equilibrio dei rapporti tra i principali Stati membri, rilanciando il ruolo di fulcro della Francia, Paese storicamente legato ai valori giuridico-politici della tradizione liberaldemocratica, membro permanente del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, dotato di un'autonoma forza di dissuasione nucleare.

Il rilancio della dimensione franco-italiana come cooperazione rafforzata all'interno dell'Unione Europea ha così acquisito nuovo *appeal*, mentre Parigi mirava

a consolidare ulteriormente l'asse con la Germania con un nuovo trattato, sottoscritto ad Aquisgrana il 22 gennaio 2019 dal presidente Macron e dalla cancelliera Merkel, che introduce una clausola di reciproca assistenza armata in caso di aggressione, similmente a quella delineata all'interno dell'Alleanza atlantica, ed al quale si aggiungono convenzioni sia ancora in ambito militare sia di sicurezza interna.

Il Trattato di Aquisgrana ha sicuramente costituito un riferimento importante per la redazione del Trattato del Quirinale, pur con tutte le ovvie differenze rispetto ad un sistema franco-tedesco costituitosi a partire dal 1963. Vi sono comunque alcuni elementi qualificanti dell'accordo italo-francese, a partire dallo spazio riservato alle questioni agricole ed agroalimentari, con un'attenzione specifica alla protezione delle indicazioni geografiche e delle denominazioni d'origine.

Indubbiamente la tendenza verso la stipula del Trattato del Quirinale è stata favorita dall'emergere recente di convergenze un tempo non prevedibili, come ad esempio sulle scelte politiche da operare per la stabilizzazione della Libia, sull'accettazione delle richieste italiane di consegna degli ex terroristi riparati in Francia grazie alla dottrina Mitterrand, e soprattutto sulla forte iniziativa per l'emissione di debito europeo onde reperire almeno parte dei fondi per i piani nazionali di rilancio dopo la pandemia da COVID-19. In questo contesto si colloca la conclusione, il 29 novembre scorso, del Protocollo di cooperazione parlamentare, sottoscritto a Parigi dai Presidenti della Camera dei deputati, Roberto Fico, e dell'*Assemblée Nationale*, Richard Ferrand.

Il Trattato consta di un preambolo e 12 articoli.

Ritiene utile sottolineare come la portata degli enunciati dei 12 articoli sia assai ampia, come normalmente si riscontra negli accordi quadro: l'estensione concreta della cooperazione che con il Trattato si vuole rafforzare dipenderà dai singoli progetti e momenti di collaborazione.

Riassume dunque brevemente quanto di competenza della Commissione.

L'articolo 5 riguarda la cooperazione economica, industriale e digitale. Il comma 3, in particolare, statuisce che le Parti riconoscono l'importanza della loro cooperazione al fine di rafforzare la sovranità e la transizione digitale europea. Esse si impegnano ad approfondire la loro cooperazione in settori strategici per il raggiungimento di tale obiettivo, quali le nuove tecnologie, la cybersicurezza, il *cloud*, l'intelligenza artificiale, la condivisione dei dati, la connettività, il 5G-6G, la digitalizzazione dei pagamenti e la quantistica. Esse si impegnano a lavorare per una migliore regolamentazione a livello europeo e per una *governance* internazionale del settore digitale e dello spazio cibernetico.

L'articolo 6 riguarda lo sviluppo sociale, sostenibile e inclusivo. In particolare, il comma 5 dispone che, nel riconoscere il ruolo significativo della mobilità e delle infrastrutture nel perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) del *Green Deal* europeo e del contrasto dei cambiamenti climatici, le Parti cooperano a livello bilaterale e nell'ambito dell'Unione Europea per ridurre le emissioni prodotte dai trasporti e per sviluppare modelli di mobilità e di infrastrutture puliti e sostenibili a sostegno di una transizione ambiziosa, solidale e giusta. A tal fine, un Dialogo strategico sui trasporti a livello di ministri competenti per le infrastrutture e la mobilità sostenibile si tiene alternativamente in Italia e in Francia.

L'articolo 10 riguarda la cooperazione transfrontaliera, anche con riferimento ai trasporti. Il comma 4, in particolare, statuisce che le Parti si adoperano per lo sviluppo sempre più integrato di una rete di trasporti transfrontaliera ferroviaria, stradale e marittima. Esse riconoscono l'interesse strategico dello sviluppo coordinato e sostenibile della mobilità ferroviaria transalpina. In questo spirito, le Parti riconoscono il ruolo fondamentale assicurato dalle competenti Conferenze intergovernative settoriali.

Il comma 7 dispone poi che un Comitato di cooperazione frontaliere, presieduto dai ministri competenti delle Parti, riunisce rappresentanti delle autorità locali, delle

collettività frontaliere e degli organismi di cooperazione frontaliere, dei parlamentari e delle amministrazioni centrali. Il Comitato, che si riunisce almeno una volta l'anno, può proporre dei progetti di cooperazione frontaliere in tutti gli ambiti delle politiche pubbliche, suggerendo soluzioni per la loro realizzazione, ivi incluse, a seconda dei casi, delle soluzioni convenzionali, legislative o regolamentari. Senza pregiudizio per le competenze delle autorità nazionali preposte alla gestione delle crisi, il Comitato può riunirsi, a richiesta di una delle Parti, anche nel caso di una crisi suscettibile di incidere sui due lati del confine, al fine di consultarsi, nel formato appropriato, sulle misure più adeguate.

L'articolo 11, infine, che delinea il quadro istituzionale della nuova cooperazione italo-francese, istituisce al comma 2 un programma di lavoro indicativo, presente come allegato al Trattato. Esso permette, quale mezzo della cooperazione italo-francese, di precisare gli obiettivi delle forme di cooperazione bilaterale previste dal Trattato stesso; il programma è oggetto di un esame periodico e, ove necessario, è adattato senza ritardo agli obiettivi fissati di comune accordo. Segnala come di interesse della Commissione i punti seguenti.

Il punto 5.4, *Accelerare la transizione digitale e operare per la sovranità digitale europea*, prevede di: coordinare gli investimenti nelle infrastrutture tecnologiche e digitali chiave per l'autonomia europea, in linea con le priorità identificate nel Trattato; promuovere un dialogo regolare tra funzionari per aggiornarsi e coordinarsi sui temi legislativi europei in materia digitale, anche con riferimento al settore dei pagamenti, e sugli aspetti internazionali della *governance* del digitale e dello spazio cibernetico.

Il punto 6.8, *Sostenere una mobilità sostenibile all'interno dell'Unione Europea*, prevede di: creare il « gruppo di lavoro tecnico sulle questioni UE relative alle mobilità e infrastrutture sostenibili », che includa un rappresentante dei rispettivi Ministeri degli affari esteri, al fine di identificare delle sinergie sui principali temi di interesse bilaterale e europeo, nel quadro del *Green*

Deal europeo, e in coordinamento con la declinazione dei rispettivi Piani nazionali di ripresa e resilienza nei settori di riferimento e con i lavori del Dialogo strategico sui trasporti; cooperare per lo sviluppo e l'aggiornamento delle reti TEN-T e il rafforzamento dei finanziamenti europei sull'intermodalità, nonché sulle iniziative transfrontaliere congiunte nell'ambito della mobilità militare; sostenere il trasporto ferroviario di merci al fine di promuovere il trasferimento modale verso forme sostenibili e meno inquinanti di trasporto, in linea con gli obiettivi del *Green Deal* europeo; prevedere misure tese ad accelerare la transizione ecologica del trasporto terrestre, aereo e marittimo, anche attraverso meccanismi europei quali l'ETS e internazionali quali quelli definiti dall'ICAO e dall'IMO; sostenere attraverso strumenti dedicati la funzionalità e la ripresa dei settori dei trasporti e della logistica alla luce del ruolo essenziale degli stessi nel contesto della crisi sanitaria per assicurare la resilienza del sistema economico europeo e internazionale; agire congiuntamente contro il *dumping* sociale e per il miglioramento delle condizioni lavorative del settore, in particolare aereo e marittimo, per accrescerne l'attrattività professionale, rafforzare la sicurezza e promuovere un'Europa più sociale; sostenere l'attuazione a livello europeo delle previsioni del pacchetto mobilità sull'autotrasporto adottato dall'Unione Europea.

Il punto 10.2, *Migliorare i collegamenti transfrontalieri*, prevede di: proseguire il coordinamento sul completamento dell'opera Torino-Lione con l'obiettivo di raggiungere la piena operatività del tunnel e delle sue tratte di accesso e nella gestione del tunnel del Fréjus e del Monte Bianco; procedere alla revisione della Convenzione di Lucca, al più tardi nel 2022, con l'obiettivo di migliorare la *governance* del tunnel del Monte Bianco; rafforzare i servizi ferroviari regionali a carattere transfrontaliero, in particolare quelli che servono le aree in cui il treno ha un vantaggio competitivo in termini di tempi e costi con una spiccata sostenibilità ambientale rispetto alla modalità stradale; facilitare l'organiz-

zazione dei servizi transfrontalieri di trasporto merci e persone verso le zone toccate dalla tempesta Alex-Brigitte e far uscire dall'isolamento la val Roia; approvare la nuova Convenzione intergovernativa che inquadri le modalità di manutenzione corrente e di sfruttamento della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia e intraprendere azioni comuni per un rapido ripristino dell'infrastruttura di questa linea e per il suo adeguamento ai fini del ritorno a livelli di servizio commerciale adeguati; terminare i lavori del tunnel di Tenda, proseguendo lo stretto coordinamento all'interno della commissione intergovernativa competente e tra le autorità incaricate della ricostruzione delle infrastrutture colpite dalla tempesta Alex-Brigitte; sviluppare possibili sinergie tra progetti compresi nei rispettivi Piani nazionali di ripresa e resilienza, nell'ottica di favorire la crescente integrazione della rete di trasporti transfrontaliera.

Il disegno di legge di ratifica si compone infine di 4 articoli. Gli articoli 1 e 2 recano, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione. L'articolo 3 prevede la clausola di invarianza finanziaria, l'articolo 4 dispone l'entrata in vigore del provvedimento il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Propone conclusivamente di esprimere un parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole.

Sull'ordine dei lavori.

Simone BALDELLI (FI) chiede se il Governo abbia inviato i dati analitici, sollecitati in numerose occasioni, relativi all'impiego dei proventi delle multe per violazioni del codice della strada riscosse dai comuni. Ricorda che si tratta di dati già acquisiti dal Governo e sui quali, a detta del Ministro Giovannini, il MIMS sta effettuando controlli a campione, comunque sempre troppo esigui.

Rammenta ancora che la richiesta è stata avanzata da più gruppi parlamentari

oramai molti mesi fa e che in particolare la richiesta formale sui dati analitici è stata inviata dalla presidenza della Commissione da diversi mesi; è da troppo tempo ormai che la Commissione viene presa in giro. Ricorda che la scorsa settimana è stata svolta in Aula un'interrogazione a risposta immediata sulla vicenda e che in quell'occasione il ministro Giovannini ha rivendicato come un miglioramento nel senso della trasparenza alcune disposizioni al decreto-legge in materia di trasporti n. 121 del 2021, frutto di emendamenti parlamentari presentati dallo stesso deputato Baldelli. Nella medesima sede è stato inoltre indicato dal Ministro un indirizzo URL presso cui reperire le informazioni richieste, allo stesso peraltro pressoché inutilizzabile, essendo lo stesso dedicato alle relazioni dei comuni da presentare entro il 31 maggio 2022.

Conclude sottolineando che, come già il collega Gariglio ha avuto modo di puntualizzare nel corso di un episodio per più versi sovrapponibile, non è ammissibile che il Governo sottragga al Parlamento le informazioni che gli vengono richieste, generando in tal modo una lesione al rapporto di leale cooperazione tra le istituzioni. Si riserva in proposito di sollecitare un intervento della Presidenza della Camera.

Elena MACCANTI (LEGA) dichiara di condividere in pieno le affermazioni del collega Baldelli e che la trasmissione dei dati richiesti le appare estremamente urgente.

Davide GARIGLIO (PD) si associa anch'egli alle considerazioni del deputato Baldelli, rilevando come, oltre alla questione di merito, vi sia anche una questione di metodo. Osserva come la vicenda evocata dal collega sia assai simile a quanto accaduto allorché egli aveva richiesto i dati della Commissione chiamata a svolgere l'analisi costi-benefici per la linea ferroviaria Torino-Lione. Non è pensabile, afferma, che il Parlamento dia degli indirizzi e il Governo li ignori apertamente.

Diego DE LORENZIS (M5S), associandosi alla richiesta del collega Baldelli, di-

chiara che non è soltanto in ballo la leale cooperazione fra le istituzioni, essendo in questo in caso il Parlamento intervenuto introducendo precisi obblighi di legge. È inutile, aggiunge, che la Commissione deplori le espropriazioni di poteri di cui è stata di recente fatta oggetto, se poi quando effettivamente esercita le proprie facoltà, approvando norme che impongono la trasparenza nei confronti dei cittadini, viene di fatto ignorata dall'esecutivo. Conclude rilevando come una simile mancanza di affidabilità sia stata dimostrata dal Governo per quanto riguarda la trasmissione dell'Allegato infrastrutture.

Raffaella PAITA, *presidente*, afferma di condividere in pieno i rilievi avanzati dai membri della Commissione e di aver sempre esercitato su questo punto il proprio mandato, per quanto possibile, in maniera puntuale. Ricorda che i dati sono stati trasmessi, ma sono risultati parziali e farraginosi, e che di conseguenza è stata sollecitata un'audizione del Ministro e una nuova trasmissione di dati analitici.

Anche con riferimento al ritardo accumulato nella trasmissione dell'Allegato infrastrutture, ritiene doveroso che il Ministro intervenga in audizione presso la Commissione: ciò dovrà obbligatoriamente avvenire entro la prossima settimana o al più in quella ancora successiva. Altrimenti, verrà investito del problema il Presidente della Camera.

Elena MACCANTI (LEGA) esprime la propria soddisfazione per gli intendimenti manifestati dalla presidente relativamente all'audizione del Ministro Giovannini. Ricorda poi che vi è un ulteriore tema su cui il Ministro dovrebbe rispondere, vale a dire quello della situazione della motorizzazione civile, dopo le tre audizioni di carattere tecnico dell'ingegner D'Anzi, che di fatto non si sono rivelate soddisfacenti. Riterrebbe sufficiente che il Ministro si limitasse ad ascoltare le sollecitazioni della Commissione in merito alle numerose criticità emerse, anche senza svolgere una propria relazione.

Raffaella PAITA, *presidente*, riconosce che sul problema della motorizzazione ci-

vile le audizioni tecniche non sono state sufficienti e che occorre a questo punto un'interlocuzione a livello politico.

Simone BALDELLI (FI) fa presente che la presenza del Ministro è preziosa, ma più importante ancora gli appare l'invio dei dati sui proventi delle multe.

Raffaella PAITA, *presidente*, dichiara che a suo avviso solo tenendo l'audizione sarà possibile ricevere anche i dati.

Davide GARIGLIO (PD) concorda sulla necessità che il Ministro Giovannini venga audito dalla Commissione. Fa però presente che tale audizione può ingenerare il rischio di un fraintendimento, vale a dire che vi sia un *favor* presso la Commissione relativamente all'emanazione del nuovo decreto-legge « infrastrutture »: cosa ovviamente non rispondente al vero, perché allo stato le bozze di tale decreto-legge incorporano testi di proposte di legge presentati dallo stesso deputato Gariglio e da altri membri della Commissione, che non ne sono stati preventivamente informati. Deplora fortemente questo modo di procedere del Governo.

Raffaella PAITA, *presidente*, protesta di non aver mai menzionato il nuovo decreto-legge « infrastrutture », bensì semplicemente l'Allegato infrastrutture. Afferma di non avere alcuna informazione sul contenuto del decreto; se il collega Gariglio dispone di dati più precisi, sta comunque alle sue sollecitazioni.

Ritiene a questo punto che l'audizione del Ministro Giovannini si dovrebbe svolgere sui seguenti quattro punti: i dati relativi all'impiego dei proventi delle multe da parte dei comuni; il ritardo nella trasmissione dell'Allegato infrastrutture; i problemi della motorizzazione civile; il cosiddetto nuovo decreto-legge « infrastrutture ».

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) fa presente che l'Allegato infrastrutture non è stato trasmesso al Parlamento, ma il suo contenuto è stato riportato su organi di stampa e commentato anche da presidenti

di regione che hanno rivendicato i risultati ottenuti. Ciò, lamenta, rappresenta una grandissima mancanza di rispetto per le Camere.

Diego DE LORENZIS (M5S) si unisce alle considerazioni espresse dalla collega Bruno Bossio quanto all'inopportunità della situazione per la quale i giornalisti e altre figure istituzionali conoscano il contenuto dell'Allegato infrastrutture prima dei membri della Commissione. Quanto all'audizione del Ministro Giovannini, chiede che in essa venga discusso anche il Piano nazionale sicurezza stradale 2030, che è stato approvato dal CIPESS un mese fa.

Raffaella PAITA, *presidente*, rinvia tale ultima richiesta all'ufficio di presidenza previsto al successivo punto all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.15.

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

Mercoledì 11 maggio 2022.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.25.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 11 maggio 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene, da remoto, il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 15.40.

5-07767 Bruno Bossio: Sviluppo delle tecnologie a idrogeno nel quadro delle strategie del Governo volte alla decarbonizzazione del settore dei trasporti leggeri e pesanti.

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

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), replicando, osserva che, a parte i puntuali quesiti presenti nell'interrogazione a cui il viceministro ha dato risposta, l'atto di sindacato ispettivo è finalizzato ad accendere i riflettori su una tematica critica, vale a dire quella della sperimentazione ferroviaria, specialmente sulla tratta Cosenza-Catanzaro, che dev'essere conclusa entro il 2026. I ritardi accumulati potrebbero inficiare tale sperimentazione; si possono acquistare i treni, ma mancano poi i dispositivi di stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno. O si compie un salto di qualità, argomenta, o la sperimentazione rischia il fallimento: preannuncia dunque la presentazione di una risoluzione, nell'ambito dell'esame della quale sarà opportuno svolgere anche delle audizioni. E comunque, conclude, i due Ministeri interessati devono collaborare allo scopo di garantire il buon esito della sperimentazione stessa.

5-07660 Barbuto: Installazione del servizio Wi-Fi sui treni Frecciargento e Frecciarossa in servizio sulle tratte Salerno-Reggio Calabria e Caserta-Lecce.

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

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S), replicando, osserva che le risposte molto sintetiche agli atti di sindacato ispettivo, quale quella appena esposta dal viceministro, possono essere o garanzia di chiarezza, oppure viceversa sinonimo di poca comprensibilità; teme che nel caso presente ci si trovi nella seconda situazione. Sottolinea poi che vi è un contratto relativo alla fornitura del servizio Wi-Fi da cui sono escluse a Sud

solo le tratte Salerno-Reggio Calabria e Caserta-Lecce e a Nord la tratta Genova-La Spezia; la richiesta era appunto quella di estendere tale servizio anche alle tratte menzionate.

Visto comunque che nella risposta è stata evocata la data del 30 giugno, si riserva di attendere tale data e di effettuare poi una nuova valutazione. Conclude rilevando come sui treni delle due tratte sia di fatto impossibile impostare una qualsiasi attività lavorativa, e che ciò conferma come esista un'Italia a due velocità, in tutti i sensi.

5-07969 Giacometto: Appello avverso la sentenza del TAR del Lazio sui soggetti abilitati a svolgere gli esami per il conseguimento della patente di guida.

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

Carlo GIACOMETTO (FI), replicando, ringrazia il viceministro e manifesta soddisfazione per le notizie che quest'ultimo ha riportato, ricordando come la proposizione dell'appello sia stata favorita dalla presentazione dell'interrogazione.

La seduta termina alle 16.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

INTERROGAZIONI

5-07565 Rotta: Stato dei lavori e tempi di esecuzione della Filovia di Verona.

ALLEGATO 1

5-07767 Bruno Bossio: Sviluppo delle tecnologie a idrogeno nel quadro delle strategie del Governo volte alla decarbonizzazione del settore dei trasporti leggeri e pesanti.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione presentata dall'onorevole interrogante, in merito all'introduzione del vettore idrogeno nel settore della mobilità, riferisco quanto rappresentato dal Ministero della transizione ecologica, delegato a rispondere.

Il Piano di Ripresa e Resilienza (PNRR) prevede l'introduzione del vettore idrogeno anche nel settore della mobilità, con l'obiettivo di contribuire nei prossimi anni alla riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore.

In particolare, si fa riferimento all'idrogeno verde, ovvero prodotto da fonti rinnovabili, che rappresenterà uno dei pilastri del processo di decarbonizzazione del sistema produttivo, per la produzione di fertilizzanti e altri prodotti chimici, nonché per usi energetici come nei cosiddetti settori industriali « *hard to abate* » quali quello dell'acciaio, della chimica, della ceramica e del vetro, fra gli altri.

Ulteriore settore prioritario, individuato dal Ministero della transizione ecologica (MiTE), d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), è rappresentato, appunto, dalla mobilità, declinata in due aree di intervento: il settore ferroviario e il settore del trasporto pesante su gomma.

L'introduzione dell'idrogeno in entrambi i comparti non si pone in contrapposizione con il processo di elettrificazione della mobilità, già in atto nel Paese, ma costituisce un ulteriore elemento di complementarità nel processo di decarbonizzazione, in linea con il Piano nazionale italiano Energia e Clima, nonché con le successive direttive europee incluse nello strumento programmatico e finanziario *Next Generation EU* (fra cui, innanzitutto, il pacchetto « *Fit for 55%* »).

La declinazione nel settore ferroviario è scaturita da un confronto fra i due Ministeri

principalmente interessati, nonché dalla verifica della maturità tecnologica dell'industria ferroviaria e dalla valutazione tecnico-economica dell'eventuale ristrutturazione delle linee ferroviarie non elettrificate, che costituiscono circa il 30 per cento della rete nazionale.

Pertanto, l'uso dell'idrogeno costituisce una valida e conveniente alternativa economica per la progressiva ristrutturazione delle tratte ferroviarie, consentendo una progressiva decarbonizzazione del settore.

Per quanto riguarda il trasporto pesante su gomma, la misura ha l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂ e di altri fattori climateranti prodotti dai mezzi pesanti, alimentati prevalentemente con motori diesel, attraverso l'utilizzo dell'idrogeno quale strumento di produzione di combustibili alternativi sostenibili.

Le proiezioni del settore industriale afferente prevedono in un prossimo futuro la vendita di oltre 4.000 mezzi in Italia e, considerando che le emissioni di CO₂ di un mezzo pesante sono circa 16t/anno per una percorrenza media annua di 200.000 km, si stima che al 2030 le emissioni strutturali potenzialmente evitate risultano essere pari a 640.000 CO₂ t/anno.

Inoltre, è opportuno sottolineare che in alcuni casi i terminali delle tratte ferroviarie rappresentano il punto di partenza dei collegamenti del trasporto pubblico locale verso le aree limitrofe. In quest'ottica i punti di rifornimento di idrogeno potranno assumere la duplice funzione di soddisfare la domanda di entrambi i settori della mobilità e trasporto.

L'implementazione delle progettualità dell'idrogeno, pertanto, trova la massima funzionalità ove l'alimentazione elettrica, per ragioni tecniche ed economiche, non

riesce a soddisfare alcuni segmenti della domanda. In questa prospettiva il vettore si configura come elemento sinergico e acceleratore della decarbonizzazione.

Attraverso il PNRR, così come segnalato dall'onorevole interrogante, sono state finanziate sperimentazioni relative ai trasporti ferroviari e stradali, che consentiranno di studiare e verificare l'efficacia di questa tecnologia.

Si tratta, in particolare, della linea di investimento 3.3 della M2-C2 (dotata di 230 milioni di euro) relativa alla sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale, consistente nella realizzazione di 40 stazioni di rifornimento di idrogeno per veicoli su gomma.

A questa si aggiunge la linea di investimento 3.4 della M2-C2 (dotata di 300 milioni di euro) relativa alla sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario, con cui si prevede la realizzazione di almeno 10 stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni.

Questi interventi sperimentali, a cura del MIMS, contribuiranno a fornire dati e informazioni volte a strutturare una strategia più ampia, in particolare qualora queste tecnologie dovessero essere sviluppate – in Italia e all'estero – su una scala sufficientemente grande da abbatterne i costi e aumentarne il potenziale.

La creazione di una rete di stazioni di rifornimento di idrogeno verde sul territorio nazionale si inserisce nel più ampio disegno della mobilità europea dei « *Green Corridor* », intercettando i mezzi provenienti dall'Europa del Nord, che collegano i nodi strategici della logistica europea e globale.

Inoltre, come rappresentato, l'infrastruttura potrà essere utilizzata anche dai mezzi del trasporto pubblico locale, contribuendo alla decarbonizzazione strutturale della mobilità sostenibile nei centri urbani.

Purtuttavia, si specifica che attualmente la produzione di idrogeno verde necessita di una grande quantità di energia rinnovabile ed è soggetto a rilevanti costi di produzione e stoccaggio, oltre a richiedere approfondimenti sia tecnici che normativi circa le risorse necessarie per la predispo-

sizione dell'infrastrutturazione relativa e del trasporto del vettore.

Per quanto attiene le attività più propriamente di ricerca e sviluppo, il MiTE ha recentemente emanato l'avviso pubblico relativo all'attuazione della misura PNRR M2-C2- Investimento 3.1, avente la finalità di individuare le regioni e le province autonome interessate ad avviare progetti di investimento che prevedano la riconversione di aree industriali dismesse per la creazione di centri di produzione e distribuzione di idrogeno, prodotto utilizzando unicamente fonti di energia rinnovabili.

Inoltre, a valere sulla misura del PNRR M2-C2 – Investimento 3.5, il MiTE ha emanato un ulteriore bando rivolto agli enti di ricerca e alle università, anche congiuntamente con imprese, per la realizzazione di progetti di ricerca fondamentale in riferimento a tematiche quali produzione di idrogeno *clean e green*, tecnologie innovative per lo stoccaggio e il trasporto dell'idrogeno e la sua trasformazione in derivati ed *e-fuel* e celle a combustibile per applicazioni stazionarie e di mobilità.

Infine, riguardo l'ipotesi formulata dall'interrogante circa l'eliminazione del vincolo di destinazione dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), consentendo l'accesso alle infrastrutture e a tutte le tipologie di veicoli al fine di generare una domanda costante di idrogeno e la diffusione dei veicoli a *fuel cell*, si specifica che le risorse afferenti a tale strumento di programmazione PSNMS, adottato con D.P.C.M. n. 1360 del 2019, sono destinate esclusivamente al rinnovo del parco circolante relativo al trasporto pubblico locale (TPL), non consentendo la concessione di incentivi a soggetti privati.

Atteso quanto rappresentato, i Ministeri preposti stanno operando nella direzione auspicata e nel solco di quanto previsto dal PNRR, tenendo in considerazione l'implementazione anche di normative specifiche per lo sviluppo del vettore idrogeno quale elemento fondamentale per il processo di decarbonizzazione dei sistemi produttivi e della mobilità, privilegiando la transizione verso forme di idrogeno decarbonizzato.

ALLEGATO 2

5-07660 Barbuto: Installazione del servizio Wi-Fi sui treni Frecciargento e Frecciarossa in servizio sulle tratte Salerno-Reggio Calabria e Caserta-Lecce.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito alla disponibilità della connessione *WI-FI* nelle tratte ferroviarie Salerno-Reggio Calabria e Caserta-Bari, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha rappresentato che le tratte in argomento sono servite sia da treni Frecciarossa, già dotati di *router* multi operatore in grado di garantire una connettività stabile e veloce grazie all'aggregazione di banda di diversi operatori di telefonia, che da treni Frecciargento ETR 485 e 600.

Per migliorare la connettività anche su tali treni Frecciargento, la società Trenitalia sta procedendo con un progetto di *upgrading* al 4G dei *router*, il cui completamento è previsto entro il prossimo 30 giugno.

Ciò in coerenza con una più ampia campagna in atto di investimenti finalizzata a migliorare il servizio di navigazione internet su tutti i treni e ad estendere tale servizio per le relazioni ferroviarie dell'intero territorio nazionale.

ALLEGATO 3

5-07969 Giacometto: Appello avverso la sentenza del TAR del Lazio sui soggetti abilitati a svolgere gli esami per il conseguimento della patente di guida.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In risposta al quesito posto, confermo che, avverso la sentenza n. 1367/2022 resa dal TAR Lazio, 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.

L'appello, con relativa istanza di sospensione, è stato proposto con atto notificato in data 19 aprile 2022.

Attualmente, si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione della domanda cautelare.

Per completezza di informazione rappresento che il decreto n. 76 del 29 marzo 2022 – disciplinante le procedure di accreditamento di ex dipendenti degli Uffici della motorizzazione civile collocati in quiescenza, che in servizio hanno svolto la funzione di esaminatori abilitati all'espletamento delle prove di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento delle abilitazioni di guida – è stato registrato dalla Corte dei conti ieri 10 maggio 2022 e si è in attesa della pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale*.