

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

Sulla pubblicità dei lavori	111
5-00944 Amendola: Disservizio di Trenitalia verificatosi presso la stazione di Ferrandina Scalo-Matera in data 4 giugno 2023	111
ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)	115
5-00987 Cappelletti: Attuazione della normativa relativa alla conversione di veicoli a motore endotermico in veicoli elettrici o a trazione ibrida	112
ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)	116
5-00985 Amendola: Soppressione dal 1° ottobre 2023 del treno Frecciarossa Taranto-Milano e altri Intercity per Taranto.	
5-01025 Iaia: Soppressione dal 1° ottobre 2023 del treno Frecciarossa Taranto-Milano e altri Intercity per Taranto.	
5-01029 Ubaldo Pagano: Soppressione dal 1° ottobre 2023 del treno Frecciarossa Taranto-Milano e altri Intercity per Taranto	112
ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)	117
5-00997 Roggiani: Aggiornamento del quadro economico della riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbrate	113
ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)	119
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	114
ERRATA CORRIGE	114

INTERROGAZIONI

Martedì 18 luglio 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 12.45.

Sulla pubblicità dei lavori.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la

pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

5-00944 Amendola: Disservizio di Trenitalia verificatosi presso la stazione di Ferrandina Scalo-Matera in data 4 giugno 2023.

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

Ubaldo PAGANO (PD-IDP), replicando in qualità di cofirmatario, dichiara che non

ha compreso quale sarà la posizione che il Ministero assumerà quando riceverà tutte le informazioni dal gestore del contratto di servizio. Si sarebbe atteso, puntualizza, che il Governo si attenesse alla regola per cui il soggetto gestore che non rispetta gli obblighi contrattuali ne paga le conseguenze, non per una volontà punitiva ma a tutela del diritto costituzionalmente garantito alla mobilità dei cittadini. L'assenza di un intervento forte da parte dello Stato di fronte a un disservizio così importante finisce inevitabilmente col generare sfiducia nei confronti delle istituzioni. Immagina dunque che si tratti solo di una risposta interlocutoria e preannunzia da parte della sua forza politica un'attenta vigilanza su quale sarà l'esito di questa vicenda.

5-00987 Cappelletti: Attuazione della normativa relativa alla conversione di veicoli a motore endotermico in veicoli elettrici o a trazione ibrida.

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

Enrico CAPPELLETTI (M5S), replicando, sottolinea in primo luogo che l'argomento è di grande interesse per tutti i cittadini. Aggiunge che non può considerarsi soddisfatto e che non comprende appieno il tenore della risposta: il sottosegretario ha infatti citato la maggiore complessità della trasformazione del veicolo e il minor beneficio ambientale; in realtà, è a suo avviso evidente che un veicolo endotermico che venga dotato di un motore elettrico sarà sempre più vantaggioso, in termini di LCA (*life-cycle assessment*), rispetto a un veicolo nuovo, elettrico o ibrido.

Ricorda poi che in Italia vi è uno dei parchi macchine più ampi al mondo rispetto alla popolazione e però paradossalmente ogni italiano percorre in media appena 43 chilometri al giorno a una velocità di 29 chilometri all'ora. Dovremmo dunque creare, argomenta, le condizioni per trasformare le automobili a motore endotermico in automobili ibride in grado di percorrere 43 chilometri giornalieri. Osserva che la tecnologia è già esistente e che

abbiamo tutto da guadagnarci in termini ambientali.

Questa soluzione, continua, aumenterebbe l'occupazione nel Paese, facendo lavorare le officine elettromeccaniche in questo momento in difficoltà, aumenterebbe la decarbonizzazione, producendo uno straordinario risparmio nella produzione di CO₂, e ridurrebbe la spesa per la mobilità per tutti i cittadini italiani. Chiede dunque al rappresentante del Governo di prendere a cuore questo tema, se non a fini di transizione energetica a cui la maggioranza è poco attenta, in termini almeno di opportunità di sviluppo dell'occupazione.

5-00985 Amendola: Soppressione dal 1° ottobre 2023 del treno Frecciarossa Taranto-Milano e altri Intercity per Taranto.

5-01025 Iaia: Soppressione dal 1° ottobre 2023 del treno Frecciarossa Taranto-Milano e altri Intercity per Taranto.

5-01029 Ubaldo Pagano: Soppressione dal 1° ottobre 2023 del treno Frecciarossa Taranto-Milano e altri Intercity per Taranto.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo su identica materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Ubaldo PAGANO (PD-IDP), replicando anche in qualità di cofirmatario dell'interrogazione Amendola n. 5-00985, si dichiara soddisfatto della risposta del sottosegretario, che conferma tutti gli investimenti effettuati dal precedente governo sul potenziamento delle infrastrutture ferroviarie fra la Basilicata e Taranto e fra Taranto e il suo porto. Resta inoltre fiducioso anche in merito al collegamento con l'aeroporto di Brindisi, altro *hub* strategico di interconnessione. Rimane invece in sospenso lo sviluppo del sito di Grot-

taglie, destinato a spazioporto, ma che si auspica possa diventare anche aeroporto civile.

Con riferimento all'interrogazione Amendola n. 5-00985, sottolinea che in precedenza si assisteva a una sorta di autorizzazione *contra legem* con cui la regione finanziava il Frecciarossa Taranto-Potenza-Milano, laddove le regioni potrebbero finanziare solo il trasporto pubblico locale o interregionale dedicato; nel caso specifico la Basilicata si giustificava appellandosi alla Strategia nazionale per le aree interne. Ora, aggiunge, si va verso una situazione di mercato e la regione Basilicata risparmierebbe circa 3 milioni di euro annui. Ciò però comporterà anche un disagio per i cittadini, che si erano finora avvalsi di questo servizio fondamentale. Serve dunque una riflessione ulteriore, conclude, e annuncia che la sua forza politica chiederà ancora in futuro di interloquire con il Governo in merito.

Dario IAIA (FDI), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta puntuale e il Governo per l'ottimo lavoro che sta svolgendo. Precisa che era sorta una certa preoccupazione da parte dei cittadini e delle istituzioni locali sulla soppressione del treno Frecciarossa Taranto-Milano, ma che la risposta del sottosegretario è stata pienamente rassicurante. È chiaro che vi sono degli interventi necessari di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale, che Ferrovie dello stato sta approntando: ciò comporterà dei sacrifici quest'estate, ma in seguito produrrà un servizio migliore, più efficiente e più veloce.

Manifesta poi soddisfazione per quanto concerne il quadro del potenziamento dei servizi di Taranto. Ricorda che la stazione ferroviaria di Taranto necessita di interventi, e dunque quanto annunciato dal Governo gli appare molto positivo; lo stesso vale per il collegamento fra il porto di Taranto e la rete ferroviaria nazionale, per i lavori sulla nuova stazione di Taranto Nasisi, per l'adeguamento delle linee Bari-Taranto e Brindisi-Taranto e il collegamento con l'aeroporto di Brindisi.

Ancora, dichiara di ritenere che l'aeroporto di Grottaglie possa essere anche aperto ai voli civili, e che di questo, più che il governo, debba essere convinta la società Aeroporti di Puglia Spa. Infine, manifesta piena soddisfazione per la velocizzazione e il potenziamento della direttrice Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto.

5-00997 Roggiani: Aggiornamento del quadro economico della riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbiate.

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

Silvia ROGGIANI (PD-IDP), replicando, dichiara che la risposta del rappresentante del Governo le appare poco precisa. Spiega che la sua interrogazione, presentata il 19 giugno, è ormai superata dai fatti: il 30 giugno sono circolate indiscrezioni in base alle quali, dei 59 milioni stanziati col FSC, 10 sono stati perduti per il mancato rispetto della scadenza della gara. Prende atto con interesse dei riferimenti contenuti nella risposta del sottosegretario alle interlocuzioni del Governo con le amministrazioni locali, di cui non ha peraltro notizia; è a conoscenza invece di molte lettere scritte da sindaci del territorio interessato dalla metrotranvia, di tutti i colori politici.

Lamenta come non vi sia stata alcuna risposta sull'aggiornamento dei prezzi e come di conseguenza il comune di Milano non abbia potuto bandire la gara in tempo utile. Si chiede a questo punto, se mancasse una risposta certa e in tempi rapidi quanto ai finanziamenti e si andasse oltre il 31 dicembre, che cosa potrebbe ulteriormente accadere. Ringrazia infine per la disponibilità nel rispondere all'interrogazione, ma ribadisce che sono necessarie notizie più chiare e circostanziate.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.20.

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

Martedì 18 luglio 2023.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle
14.05 alle 14.10.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 76 di giovedì 9 marzo 2023, a pagina 27, seconda colonna, sesta riga, le parole « la trasmissione sulla *web-tv* » sono sostituite dalle seguenti: « il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso ».

ALLEGATO 1

5-00944 Amendola: Disservizio di Trenitalia verificatosi presso la stazione di Ferrandina Scalo-Matera in data 4 giugno 2023.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito all'interruzione dei collegamenti tra Taranto e Potenza che si è verificata nei primi giorni dello scorso giugno, a causa del violento nubifragio che ha colpito la provincia di Matera, la società Ferrovie dello Stato Italiane ha rappresentato quanto segue.

La linea Taranto-Metaponto-Potenza è stata interrotta nel pomeriggio del 2 giugno a causa di un'alluvione. Per far fronte all'interruzione dovuta allo straordinario evento meteorologico, sono stati messi a disposizione dei viaggiatori tre bus sostitutivi da Taranto a Salerno.

In particolare, uno di questi si è fermato a Ferrandina per prendere in carico i 12 passeggeri i quali sono stati informati, tramite il servizio di *smart caring*, del disservizio causato da un problema infrastrutturale e dell'arrivo del bus.

Il bus, annunciato con un ritardo di 60 minuti è arrivato con un ritardo effettivo di 90 minuti, sia per le difficoltà nel reperire i bus che per i tempi di percorrenza su strada considerata la particolare situazione di contingenza legata al maltempo; ciò ha inevitabilmente comportato tempi maggiori rispetto a quelli previsti in treno.

In merito alla possibilità che il MIT intervenga nei confronti di Trenitalia a fronte di un eventuale inadempimento del Contratto di servizio, come richiesto dell'onorevole interrogante, evidenzio che il Contratto per il trasporto di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017-2026 prevede che possano essere applicate delle penali e/o delle riduzioni di corrispettivo per le interruzioni e le variazioni dei servizi. Queste sono determinate dalle cause dell'evento e dalla tipologia di erogazione del servizio sostitutivo fornito da Trenitalia.

L'applicazione delle eventuali penali ha luogo annualmente, nei primi mesi dell'anno solare successivo a quello in cui si sono verificate le interruzioni e la variazione dei servizi, a seguito della ricezione di apposita relazione di Trenitalia che fornisce tutte le informazioni e i dati su tali eventi. Al fine di verificare i servizi sostitutivi, il MIT adotta un metodo di valutazione basato sulle pratiche in uso nel settore ferroviario in ambito europeo.

Pertanto, in relazione agli eventi descritti dall'onorevole interrogante, il MIT procederà ad accertare l'eventuale applicazione di sanzioni nei confronti di Trenitalia non appena in possesso dei suddetti dati.

ALLEGATO 2

5-00987 Cappelletti: Attuazione della normativa relativa alla conversione di veicoli a motore endotermico in veicoli elettrici o a trazione ibrida.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto dall'onorevole interrogante rappresento quanto segue.

L'articolo 17-*terdecies* del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, come modificato dall'articolo 1, comma 87, della legge n. 147 del 2013, ha introdotto la possibilità di omologare sistemi di riqualificazione elettrica su veicoli già in circolazione delle categorie internazionali L, M e N1, consistenti nella trasformazione degli stessi in veicoli con motore ad esclusiva trazione elettrica.

Con decreto MIT n. 219 del 1° dicembre 2015, è stata regolamentata la riqualificazione elettrica dei veicoli di categoria M ed N1.

Il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito dalla legge dell'11 settembre 2020, n. 120, nel modificare il citato articolo 17-*terdecies*, ha esteso la possibilità di variare le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli in circolazione delle categorie internazionali L, M e N1, per la trasformazione degli stessi in veicoli a trazione ibrida con l'installazione di motori elettrici.

Il decreto MIT n. 141 del 26 luglio 2022 (Regolamento recante « Sistema di riquali-

ficazione elettrica dei veicoli appartenenti alle categorie internazionali L, M ed N1, ai sensi dell'articolo 75, comma 3-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »), ha regolamentato la possibilità di trasformare i veicoli della categoria L, oltre alle categorie già autorizzate, in modo da trasformarli ad esclusiva trazione elettrica.

In ragione della maggiore complessità della trasformazione del veicolo e dell'evidente minor beneficio ambientale che ne conseguirebbe e del fatto che non si è registrato alcun particolare interesse da parte delle principali associazioni di categoria coinvolte, il suddetto provvedimento tecnico non ha affrontato la disciplina della trasformazione dei veicoli termici in veicoli ibridi.

A tal proposito, per dare corso agli ulteriori adempimenti previsti dalla legge, il Ministero segue l'evoluzione dei progressi dell'attività di ricerca del settore anche con riferimento alle tecnologie richiamate dall'onorevole interrogante, sia in termini di sicurezza che di beneficio ambientale.

ALLEGATO 3

5-00985 Amendola: Soppressione dal 1° ottobre 2023 del treno Frecciarossa Taranto-Milano e altri Intercity per Taranto.

5-01025 Iaia: Soppressione dal 1° ottobre 2023 del treno Frecciarossa Taranto-Milano e altri Intercity per Taranto.

5-01029 Ubaldo Pagano: Soppressione dal 1° ottobre 2023 del treno Frecciarossa Taranto-Milano e altri Intercity per Taranto.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente agli atti n. 5-00985, n. 5-01025 e n. 5-01029 in quanto vertono su analogo argomento.

Con riferimento alla paventata soppressione del Frecciarossa Milano-Taranto, la Società Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) rappresenta che per il servizio Frecciarossa 9514-9547 Milano-Roma-Potenza-Taranto è programmata la soppressione nella tratta Salerno-Taranto a causa dell'interruzione di linea per lavori previsti tra Battipaglia e Potenza dall'11 giugno al 10 settembre 2023.

A valle del periodo di interruzione, il servizio diretto Milano-Roma-Potenza-Taranto sarà ripristinato con l'instradamento in via sperimentale via Napoli Afragola, fino a marzo 2024.

Parimenti, relativamente alla sospensione dei servizi Intercity a causa dei medesimi lavori, FSI ha rappresentato che i treni Intercity Roma-Salerno-Taranto sono stati limitati a Battipaglia e nella tratta oggetto di lavori sostituiti con bus.

A conclusione dei lavori infrastrutturali sulla linea, tali servizi verranno regolarmente ripristinati. Nessun collegamento Intercity Roma-Taranto e Milano-Taranto, sarà oggetto di provvedimenti di soppressione.

In merito alla situazione specifica della Regione Basilicata richiamata dall'onorevole Amendola, preciso che il servizio Frecciarossa indicato è stato finora realizzato in forza di un contratto con l'Ente regionale. Tale servizio, nella nuova articolazione appena descritta, ossia da metà settembre 2023 a marzo 2024, sarà invece

effettuato nell'ambito di una temporanea sperimentazione a mercato. Lo studio delle tracce orarie per tale periodo sperimentale è maturato a seguito delle interlocuzioni del gestore dell'infrastruttura con la Regione e il nuovo instradamento via Napoli Afragola comporterà una velocizzazione da Potenza di 38 minuti e per Potenza di 25 minuti.

Quanto al potenziamento infrastrutturale e tecnologico di interesse per la città di Taranto, richiamato dagli onorevoli Iaia e Pagano, nell'ambito del piano degli investimenti nazionali su rete, RFI ha rappresentato che sono in corso di realizzazione i seguenti interventi. In particolare:

nuovo Hub di riconnessione urbana della Stazione di Taranto, con la riqualificazione funzionale e architettonica del Fabbricato viaggiatori e delle aree esterne, compreso il prolungamento del sottopasso, che conetterà l'edificio storico con il nuovo terminal bus su via della Croce, e le opere di apertura del secondo fronte di stazione.

Collegamento del Porto di Taranto alla rete ferroviaria nazionale, attraverso il potenziamento degli scali retroportuali di Taranto e Cagioni per il transito di treni più lunghi connessi con il Molo Polisettoriale e la realizzazione di un nuovo fascio di binari di collegamento nella stazione di Taranto con la Piastra Logistica del Porto.

Nuova stazione di Taranto Nasisi, sulla linea Taranto-Brindisi dotata di un'area di

interscambio ferro-gomma con parcheggi per auto e stalli per autobus extraurbani.

Upgrade e sviluppo infrastrutturale dei corridoi merci, con interventi di adeguamento della linea Bari-Taranto e del modulo dell'impianto di Sannicandro, per lo sviluppo del traffico merci a livello europeo nell'ambito dei Corridoi Ten-T.

Potenziamento tecnologico linee Bari-Taranto e Brindisi-Taranto, con interventi di *upgrading* tecnologico mediante la realizzazione di nuovi sistemi di gestione della circolazione computerizzati multistazione (ACCM).

Collegamento tra la rete ferroviaria nazionale e l'Aeroporto di Brindisi, con la realizzazione di un nuovo collegamento fer-

roviario tra la linea Bari – Brindisi-Lecce e l'Aeroporto del Salento e di due bretelle per consentire il raggiungimento diretto di tale nuova infrastruttura anche da Taranto.

Velocizzazione e potenziamento della direttrice Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, con interventi infrastrutturali e tecnologici mirati. Il bando per la prima fase di interventi sulla tratta fra Grassano e Bernalda, finanziati con fondi PNRR, è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea lo scorso 28 giugno.

In conclusione, il Governo condivide il ruolo strategico del capoluogo jonico, anche in vista dei Giochi del Mediterraneo, e garantisco l'impegno del MIT a monitorare la realizzazione delle opere di ammodernamento infrastrutturale programmate.

ALLEGATO 4

5-00997 Roggiani: Aggiornamento del quadro economico della riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbiate.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il potenziamento e lo sviluppo di un sistema integrato di Trasporto Rapido di Massa (TRM) rappresenta una priorità strategica a livello di mobilità per le grandi aree urbane e metropolitane, attraverso investimenti mirati per le infrastrutture e per i mezzi di trasporto.

La mobilità sostenibile nelle città si basa innanzitutto su una struttura di assi portanti di trasporto pubblico, che nelle grandi aree urbane vanno realizzati tramite sistemi di Trasporto rapido di massa, quali metropolitane, tranvie, ferrovie urbane, integrati fra loro e con i restanti sistemi di mobilità, collettiva o individuale, con l'obiettivo di ridurre la quota di ripartizione modale destinata al trasporto privato.

Il potenziamento e lo sviluppo di un sistema integrato di TRM rimane, quindi, un aspetto imprescindibile per le città metropolitane.

In merito alle opere infrastrutturali che riguardano la città metropolitana di Milano, come previsto nel rapporto su « Investimenti, programmi e innovazioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile nelle città

metropolitane » redatto dal MIT lo scorso ottobre 2022, rientra la riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbiate.

Come riportato dagli onorevoli interroganti, l'aumento dei costi derivanti dal « caro materiali » ha determinato la necessità di individuare risorse ulteriori per il completamento dell'intervento.

A tal proposito, negli ultimi mesi il MIT ha avviato una costante interlocuzione con le amministrazioni locali interessate dall'infrastruttura per individuare le possibili soluzioni possibili volte ad ovviare alla criticità emersa.

Presso i competenti uffici sono in corso i necessari approfondimenti tecnici e sono al vaglio diverse soluzioni per individuare la copertura finanziaria più coerente con l'intervento da realizzare.

Garantisco l'impegno del MIT per reperire le risorse necessarie e a dare comunicazione in tempi ragionevoli della soluzione individuata al fine di poter garantire la realizzazione di un'opera fondamentale del trasporto pubblico del quadrante nord dell'area metropolitana di Milano.