

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-01751 Ghio: Raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese	54
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	59
5-01752 Ghirra: Tutela della continuità territoriale aerea da e per la Sardegna rispetto agli aumenti indiscriminati delle tariffe durante i periodi festivi	54
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	60
5-01753 Pastorella: Località prescelta per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria Medio Etruria	54
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	62
5-01754 Caroppo: Ritardi e disservizi sulla tratta ferroviaria Roma Termini-Lecce	55
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	64
5-01755 Frijia: Iniziative per favorire il ricambio generazionale dei lavoratori del settore portuale	55
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	65
5-01756 Traversi: Processo di elettrificazione delle banchine nei porti nazionali	55
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	66

INTERROGAZIONI:

5-01717 Santillo: Modalità di affidamento del contratto di servizio con Trenitalia	56
<i>ALLEGATO 7 (Testo integrale della risposta)</i>	68

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Trenitalia Spa, nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra e 7-00159 Iaria recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale	57
Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti delle Città metropolitane di Messina, Napoli, Palermo, Torino e Catania, nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra e 7-00159 Iaria recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale	57

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana (<i>Deliberazione di una proroga del termine</i>)	57
--	----

SEDE REFERENTE:

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 1435 Governo e abb. (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	57
--	----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	58
---	----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 20 dicembre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Galeazzo Bignami.

La seduta comincia alle 9.

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

5-01751 Ghio: Raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese.

Valentina GHIO (PD-IDP) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Valentina GHIO (PD-IDP), replicando, ringrazia il viceministro per le informazioni rese. L'avvio della prima fase le appare imminente; manifesta però preoccupazione per il fatto che le risorse siano ancora in via di reperimento e auspica che tale incertezza non sia causa di ritardi. Per quanto riguarda invece la seconda fase, suddivisa in tre blocchi prevalenti, i tempi restano ancora indefiniti e soprattutto non vi sono indicazioni chiare sulle risorse, che sono in questo caso assai ingenti. Conclude affermando che occorrono risposte più concrete per il territorio, visto che il raddoppio della Pontremolese rappresenta un'occasione eccezionale sia in termini di sviluppo economico che in termini di qualità della vita dei cittadini.

5-01752 Ghirra: Tutela della continuità territoriale aerea da e per la Sardegna rispetto agli aumenti indiscriminati delle tariffe durante i periodi festivi.

Francesca GHIRRA (AVS) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Francesca GHIRRA (AVS), replicando, si dichiara insoddisfatta giacché non intravede, nella risposta del viceministro, strategie effettive per risolvere il problema. Ricorda che la Sicilia e la Sardegna sono state terre di emigrazione, che tante persone vorrebbero tornare a casa durante le festività e hanno dovuto rinunciare a causa dei costi esorbitanti dei biglietti. Fa presente che per la continuità marittima, gestita dal Governo, la frammentazione delle gare ha peggiorato la qualità del servizio offerto e non ha ridotto il costo delle tariffe. Argomenta che, qualora vi fosse un servizio ferroviario, queste alterazioni dei prezzi durante le festività non si verificerebbero, e crede che tale situazione dovrebbe essere portata innanzi alla Commissione europea; né la CT2 introdotta dalla Regione Sardegna, per com'è configurata, basterà a risolvere il problema.

Oltre ai poteri attribuiti all'Antitrust occorrerebbe dunque introdurre nuove misure, anche perché il segretario generale ha riferito che l'indagine in corso durerà un anno, ben oltre la scadenza della concessione per la continuità territoriale aerea; ricorda che in ogni caso l'Antitrust potrà sanzionare, dare indicazioni al Governo, ma non trovare soluzioni, cosa che spetta invece al decisore politico. Auspica quindi che vi sia in proposito maggiore impegno in vista delle feste pasquali.

5-01753 Pastorella: Località prescelta per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria Medio Etruria.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), replicando, evidenzia che la risposta del Governo ricalca nei contenuti l'interrogazione da lei presentata. Chiede di poter visionare

i documenti citati dal viceministro, non per mutare una decisione che appare ormai di fatto presa, ma per una questione di trasparenza: sottolinea infatti che vi erano soluzioni le quali, a detta di esperti e accademici, contemperavano assai meglio le varie esigenze in gioco.

5-01754 Caroppo: Ritardi e disservizi sulla tratta ferroviaria Roma Termini-Lecce.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Galeazzo BIGNAMI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*), premettendo, anche con riferimento all'interrogazione 5-01753 Pastorella, che il Ministero riferisce dati che provengono da società esterne come FS o RFI.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), replicando, fa presente che, al di là del singolo episodio di disservizio, la sua interrogazione riguarda la situazione di cronico ritardo sulla tratta Roma Termini-Lecce per tutto il 2023. Per quanto riguarda il raddoppio della tratta Napoli-Bari, la data certa al 2026 (e non al 2027 come annunciato da Trenitalia) rappresenta un fatto positivo, ma fino ad allora, ribadisce, gli utenti devono essere tutelati e su ciò preannunzia un'attenta vigilanza.

5-01755 Frijia: Iniziative per favorire il ricambio generazionale dei lavoratori del settore portuale.

Maria Grazia FRIJIA (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Galeazzo BIGNAMI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Maria Grazia FRIJIA (FDI), replicando, evidenzia che, al di là della tecnicità dell'argomento, l'efficientamento del traffico di merci via mare è fondamentale per lo sviluppo economico del Paese, come dimostrato dall'importanza degli eventi che si

stanno svolgendo nel Mar Rosso. In particolare, una poca efficienza dei porti può avere un enorme impatto sul costo finale delle merci e dunque sulle dinamiche inflattive. Inoltre, l'efficienza dei porti passa anche attraverso i processi di rinnovamento generazionale del comparto, come emerso anche nel corso dell'esame appena concluso delle risoluzioni sulla valorizzazione del sistema portuale nazionale.

5-01756 Traversi: Processo di elettrificazione delle banchine nei porti nazionali.

Roberto TRAVERSI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Galeazzo BIGNAMI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Roberto TRAVERSI (M5S), replicando, afferma che la risposta del viceministro gli appare rispondente alla situazione attuale. Ricorda che le politiche in argomento risalgono al 2021, giacché nel 2020 è stato emanato il decreto cosiddetto « porti » che ha introdotto l'elettrificazione di vari porti italiani. Evidenzia che la sua forza politica è molto attenta a tale materia: i combustibili fossili producono nel nostro Paese l'80 per cento dell'energia impiegata, laddove essi vanno eliminati entro il 2050 e il loro impiego ha gravi ricadute sulla salute dei cittadini.

Sottolinea poi che l'elettrificazione delle banchine non può andare disgiunta dalla costituzione delle comunità energetiche portuali, pena l'impossibilità di produrre tutta l'energia necessaria: appunto per questo, il Governo dovrebbe svolgere una decisa attività di coordinamento di tale processo. Ancora, sul decreto attuativo, ricorda che esso è stato atteso per oltre un anno, e che è fondamentale andare avanti, altrimenti non si potrà arrivare ai risultati attesi per il 2050.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interroga-

zioni a risposta immediata all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 9.40.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 20 dicembre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Galeazzo Bignami.

La seduta comincia alle 9.40.

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.

5-01717 Santillo: Modalità di affidamento del contratto di servizio con Trenitalia.

Il viceministro Galeazzo BIGNAMI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Agostino SANTILLO (M5S) ringrazia il viceministro per la risposta. Chiede quindi se vi siano soli 5 giorni a disposizione per decidere se effettuare l'affidamento direttamente o tramite gara aperta.

Il viceministro Galeazzo BIGNAMI fa presente che il Ministero in questa sede può rispondere solo sulla base dei dati forniti da FS, che è stazione appaltante. I rapporti fra Governo e FS, in particolare, sono retti dal contratto di programma.

Agostino SANTILLO (M5S) sottolinea che è il momento di scegliere tra una gara aperta e un affidamento diretto, modalità forse meno auspicabile, tuttavia lecita a patto che si tuteli il personale e la qualità del servizio. Lamenta che tutta l'attenzione cada sul ponte sullo Stretto di Messina, mentre il servizio ferroviario è al contrario veramente universale. Ricorda

che i treni Intercity, che viaggiano soprattutto di notte, hanno come minimo 25 anni, ed è dunque fondamentale andare a rinnovare tale strumento. Con la gara aperta, argomenta, si potrebbe in definitiva mettere al centro la qualità del servizio, la frequenza dei collegamenti e la tutela del personale: chiede dunque di vigilare sull'operato di FS.

Cita poi numerosi interventi infrastrutturali sulla rete RFI effettuati nella scorsa legislatura: l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, la galleria Santomarco, l'alta capacità Messina-Catania-Palermo, la velocizzazione della linea ionica Metaponto-Sibari-Cosenza, l'elettrificazione della Sibari-Catanzaro-Lamezia che ha permesso di superare l'isolamento della città di Crotona.

Ancora, l'acquisto di sette treni Intercity trimodali Hitachi Blues destinati al servizio Reggio Calabria-Taranto-Bari, il primo lotto di 70 vetture per Intercity notte destinate al servizio universale per i collegamenti Nord-Roma-Sicilia, la valutazione di treni alta velocità adatti al traghettamento delle navi attualmente in servizio, l'acquisto della seconda nave traghetto *Ro-Ro* a servizio ferroviario Iginia.

Ricorda che il regolamento prevede la possibilità di andare in affidamento diretto qualora il valore stimato della concessione sia di 7,5 milioni di euro l'anno; al contrario, qui stiamo parlando di 357 milioni di euro. Inoltre, il limite previsto per l'affidamento diretto è di 500 chilometri treno l'anno, mentre nel caso di specie si parla di 25,1 milioni di chilometri.

In definitiva, entrambe le modalità di affidamento gli appaiono percorribili, ma l'altissimo numero di criticità e disservizi, rappresentati in decine di interrogazioni, consiglierebbe una maggiore tutela della qualità del servizio e dei diritti dei cittadini.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 9.50.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 20 dicembre 2023.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Trenitalia Spa, nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra e 7-00159 Iaria recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale.

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.30 alle 13.40.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti delle Città metropolitane di Messina, Napoli, Palermo, Torino e Catania, nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni 7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra e 7-00159 Iaria recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.25 alle 15.15.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 20 dicembre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 15.15.

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

(Deliberazione di una proroga del termine).

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.

Comunica che la riunione odierna è finalizzata alla deliberazione di una proroga del termine per la conclusione dell'indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

Sulla base di quanto convenuto in sede di ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ed essendo stata acquisita l'intesa con il Presidente della Camera dei deputati, propone, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento della Camera, la proroga del termine per la conclusione dell'indagine conoscitiva al 30 giugno 2024.

La Commissione approva la proposta di proroga del termine dell'indagine conoscitiva.

La seduta termina alle 15.20.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 20 dicembre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 15.20.

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 1435 Governo e abb.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 29 novembre 2023.

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.

Comunica che è pervenuto il parere del Comitato per la legislazione.

Comunica altresì che sono stati presentati ricorsi avverso la dichiarazione di inammissibilità degli identici articoli aggiuntivi Casu 18.014 e Gadda. 18.016, che prevedono esenzioni per gli impianti di distribuzione di carburanti destinati ai trasportatori di passeggeri mediante autobus e agli esercenti servizi di trasporto pubblico locale di linea.

Dal momento che il sostegno al trasporto pubblico non costituisce oggetto del disegno

di legge in discussione e delle abbinare proposte di legge, ritiene di confermare l'inammissibilità dei suddetti articoli aggiuntivi.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.25.

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

Mercoledì 20 dicembre 2023.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.25 alle 15.30.

ALLEGATO 1

5-01751 Ghio: Raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il quesito posto mi consente di fornire un aggiornamento rispetto al *question time* discusso in questa Commissione lo scorso 31 maggio.

Come riportato in quella circostanza, il Commissario straordinario, per non generare ritardi rispetto al cronoprogramma delle attività, ha autorizzato il 31 gennaio scorso RFI a procedere all'avvio dell'*iter* autorizzativo, mediante l'indizione della Conferenza di Servizi con finalità istruttoria, convocata il successivo 7 marzo, nonché della verifica di ottemperanza sul progetto definitivo alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 19 del 2009 di approvazione del progetto preliminare della 1^a fase.

Lo scorso 6 ottobre si è conclusa la procedura di verifica di ottemperanza dell'impatto ambientale VIA-VAS da parte del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica con il decreto direttoriale n. 467, reso sulla base del parere positivo con prescrizioni della Commissione tecnica VIA-VAS n. 814 dello scorso 8 agosto.

Per la chiusura della Conferenza di servizi mancano due delibere di approvazione del progetto di regione Emilia-Romagna e del comune di Parma. Per l'emissione di entrambe, si attende la sottoscrizione di una convenzione fra RFI, regione Emilia-Romagna, comune di Parma e Consorzio di bonifica parmense per la realizzazione di una vasca di accumulo a Parma, nonché di un'altra convenzione tra comune di Parma e RFI per la realizzazione delle opere compensative.

Ad oggi, la chiusura dell'*iter* autorizzativo è stimata a fine gennaio del 2024.

Ad esito del completamento della progettazione definitiva è emerso che, a seguito dell'adeguamento tariffario connesso all'incremento dei costi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, il nuovo costo complessivo dell'opera assomma a 473,1 milioni di euro, con un incremento di costo di 113,2 milioni di euro, rispetto a quanto attualmente finanziato nell'aggiornamento 2023 del Contratto di programma MIT-RFI pari a 359,90 milioni di euro. Il MIT è al lavoro per individuare le risorse mancanti.

Con l'acquisizione degli ultimi pareri mancanti da parte di RFI, il Commissario straordinario procederà all'emissione dell'ordinanza di approvazione del progetto definitivo, in ottemperanza a quanto previsto dal comma 1-*quater* dell'articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021.

Relativamente alla 2^a fase « Raddoppio delle tratte Vicofertile-Fornovo e Berceto-Chiesaccia », in merito al primo lotto Vicofertile-Fornovo di Taro, RFI provvederà ad avviare la progettazione definitiva della suddetta tratta entro il primo semestre del 2024, dichiarata prioritaria nell'ambito dell'intervenuta approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE.

Per le restanti parti oggetto di raddoppio Berceto-Pontremoli-Chiesaccia, è in corso di valutazione da parte di RFI l'opportunità di procedere con la redazione di un documento di fattibilità delle alternative progettuali.

ALLEGATO 2

5-01752 Ghirra: Tutela della continuità territoriale aerea da e per la Sardegna rispetto agli aumenti indiscriminati delle tariffe durante i periodi festivi.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, si rappresenta quanto segue.

A tutela dei passeggeri del trasporto aereo, il Governo ha previsto una serie di misure con l'obiettivo di evitare abusi di posizione dominante e misure restrittive della concorrenza, specie con riferimento alle rotte insulari.

Con il cosiddetto « Decreto Asset » l'Autorità Garante della concorrenza e del mercato è stata investita di ampi poteri istruttori e sanzionatori al fine di controllare il funzionamento degli algoritmi sviluppati ed utilizzati dalle compagnie aeree onde evitare possibili speculazioni sulle tariffe dei biglietti, specie, appunto, in occasione di festività, periodi di ferie o di emergenza nazionale.

Tale intervento può riassumersi nei seguenti punti:

1) l'Autorità può avviare accertamenti a tutela del libero mercato e del consumatore, utilizzando come indicatore anche il semplice aumento delle tariffe del 200 per cento;

2) i gestori aeroportuali hanno l'obbligo di pubblicare i sussidi ricevuti dalle compagnie aeree, al fine di garantire maggiore trasparenza e quindi maggiore tutela per i consumatori;

3) le amministrazioni competenti fissano le tariffe massime applicabili dai vettori destinatari di oneri di servizio pubblico qualora ci sia il rischio di un sensibile rialzo dei biglietti aerei. Il livello massimo tariffario dovrà essere indicato nel bando di gara, quale requisito oggettivo dell'offerta.

A queste misure, si aggiungono le iniziative spontanee, per l'imminente Natale,

a cura delle singole amministrazioni regionali. La Sicilia rimborserà il costo del 50 per cento ai residenti, mentre la Sardegna ha optato per il cosiddetto « modello delle Isole Baleari », sfruttando al meglio tutti i contributi messi a disposizione dalle istituzioni europee e nazionali: gli oneri di servizio pubblico, gli aiuti diretti ai vettori e gli aiuti sociali direttamente ai cittadini. In tal modo, i residenti della regione potranno beneficiare tutto l'anno di un rimborso del prezzo pagato per muoversi da e per la Sardegna.

Nei prossimi mesi potremo valutare l'efficacia di tali misure.

Rispetto alla continuità marittima, ribadisco quanto già evidenziato nel corso della seduta di *question time* dello scorso 29 settembre in questa Commissione su argomento analogo.

I vigenti contratti di concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci, relativi alle linee Napoli-Cagliari-Palermo, Genova-Porto Torres (limitatamente al periodo invernale) e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, prevedono un sistema tariffario basato sulle tariffe massime applicabili all'utenza. In particolare, le tariffe destinate ai residenti rimangono costanti per l'intero anno, non prevedendo alcuna differenza tra alta e bassa stagione.

Le tariffe indicate, onnicomprensive di tutte le ulteriori voci accessorie, restano costanti in termini nominali per l'intera durata dell'affidamento del servizio e la rivalutazione per l'inflazione programmata, come da ultimo Documento di Economia e Finanza, verrà effettuata in sede di verifica del Piano Economico Finanziario, al termine dell'affidamento o del primo periodo regolatorio, e conteggiata nella revisione finale del corrispettivo. Si evidenzia che

l'impatto della variazione del costo del carburante è quindi incluso nella formula di aggiornamento del sussidio.

Diversamente, con riferimento alla linea Civitavecchia-Olbia, le tariffe massime all'utenza, applicate esclusivamente nel periodo invernale, sono aggiornate con cadenza quadrimestrale sulla base di una formula « pausa estiva ». Di fatto, l'aggiornamento delle tariffe deve prendere a base il livello regolamentato dell'ultimo quadrimestre in regime di Oneri di Servizio Pub-

blico, posta l'irrilevanza della dinamica tariffaria attuata in alta stagione, periodo in cui tali linee sono gestite dalle relative compagnie di navigazione in regime di libero mercato.

In chiusura ricordo che il MIT ha avviato un monitoraggio puntuale dei servizi e delle tariffe ad essi applicate, ai fini di una valutazione complessiva della situazione e delle eventuali azioni da intraprendere a tutela dell'utenza.

ALLEGATO 3

5-01753 Pastorella: Località prescelta per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria Medio Etruria.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, la società Rete Ferroviaria Italiana ha rappresentato quanto segue.

Nell'ottobre del 2022 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa fra MIT, Regione Toscana, Regione Umbria e RFI finalizzato alla determinazione e condivisione della migliore soluzione per l'inserimento della Toscana Centro-Meridionale e dell'Umbria nel reticolo dei servizi ad alta velocità mediante la realizzazione di una stazione dedicata, denominata Medio Etruria.

Il protocollo prevedeva la costituzione di un tavolo tecnico avviato il 31 maggio scorso, con la partecipazione di rappresentanti delle regioni, dei comitati promotori e del MIT.

Il tavolo tecnico ha esaminato le cinque alternative già individuate: due consistono in parziali adeguamenti delle attuali stazioni di Arezzo e Chiusi-Chianciano Terme, mentre le altre tre prevedono la realizzazione di una nuova stazione sulla linea Direttissima Roma-Firenze: Rigutino, poco più a sud di Arezzo; Valdichiana, ubicata in posizione pressoché baricentrica alle due stazioni esistenti; Chiusi Sud, a sud della stazione esistente.

La soluzione progettuale «Montallese-Tre Berte», citata dall'onorevole interrogante, non è rientrata tra le soluzioni oggetto degli approfondimenti progettuali del tavolo tecnico ed è stata, tra l'altro, avanzata da Regione Toscana in fase troppo avanzata per poter essere oggetto di analisi.

Al termine dei lavori del tavolo, RFI ha prodotto il documento di fattibilità delle alternative progettuali, la relazione generale, la progettazione delle stazioni,

lo studio di trasporto, l'analisi multi-criteri e la relazione di sostenibilità per ognuna delle soluzioni in esame. Per le stazioni di Rigutino e di Val di Chiana, è stata prodotta anche l'analisi costi-benefici.

Lo studio di trasporto, propedeutico all'analisi multi-criteri e a quella costi benefici, ha evidenziato come la soluzione Val di Chiana, caratterizzata da una posizione baricentrica rispetto ai bacini della Toscana Centro-Meridionale e dell'Umbria, fosse quella in grado di produrre i maggiori benefici trasportistici.

L'analisi multi-criteri ha individuato come soluzione migliore l'attuale stazione di Arezzo in quanto caratterizzata da una bassa complessità realizzativa e da costi di investimenti significativamente inferiori rispetto alle altre soluzioni. Tuttavia, l'ipotesi Arezzo è apparsa poco attrattiva per le Imprese Ferroviarie che hanno manifestato una preferenza per una stazione in linea.

Pertanto, si è valutato di proseguire il confronto tra le ipotesi che prevedono una nuova stazione in linea, ovvero Val di Chiana, Rigutino e Chiusi Sud.

A tal proposito, si è proceduto ad un'analisi costi-benefici delle prime due, Val di Chiana e Rigutino, redatte in conformità con le «Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche» rilasciate dal MIT nel 2017 ai sensi del decreto legislativo n. 228 del 2011.

All'esito di questa ultima analisi, il tavolo tecnico ha individuato Val di Chiana quale soluzione principale, sulla base della maggiore efficacia trasportistica e del costo di costruzione più contenuto, nonché

in ragione della maggiore domanda di trasporto e quindi del maggior valore del volume di traffico sottratto alla strada rispetto alla soluzione Rigutino; su tale soluzione saranno effettuati i dovuti approfondimenti.

In considerazione degli esiti dello studio di trasporto e dei costi di realizzazione degli investimenti, RFI ha eviden-

ziato che l'eventuale analisi costi-benefici per la soluzione Chiusi Sud non avrebbe modificato gli esiti finali dello studio.

Il documento di fattibilità delle alternative progettuali è stato trasmesso da RFI al MIT il 6 dicembre scorso.

Le risultanze del Tavolo Tecnico sono ora all'esame del MIT per le conseguenti valutazioni.

ALLEGATO 4

5-01754 Caroppo: Ritardi e disservizi sulla tratta ferroviaria Roma Termini-Lecce.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, il gruppo Ferrovie dello Stato italiane ha rappresentato quanto segue.

Il treno Frecciarossa 8326, con partenza da Lecce alle 17.15 e arrivo a Roma Termini alle 23.00 del 14 dicembre scorso, è giunto a destinazione all'01.43, con 163 minuti di ritardo per un problema di rete agli impianti di circolazione sulla linea Caserta-Foggia. Tecnicamente si è trattato di una disconnessione, ovvero l'impossibilità a gestire le stazioni da remoto in regime di telecomando.

Alle 21.50 il treno era fermo a Ponte Casalduni con 31 minuti di ritardo causa precedenti guasti alla rete, incroci su tratta a semplice binario e lento cambio banco a Foggia. Il treno era regolarmente alimentato.

Alle 22.35 il guasto sembrava risolto e il treno veniva fatto avanzare fino a San Lorenzo ma alle 22.55 si ripresentava il guasto di disconnessione agli impianti RFI. Non essendoci una previsione di riattivazione della linea da parte di RFI, veniva predisposta l'attivazione di bus sostitutivi.

Alle 23.41 RFI ha ripreso il controllo della linea e alle 23.46 il treno ripartiva verso Roma con 151 minuti di ritardo. Nei pressi di Telesse, il treno ha maturato ulte-

riori minuti di ritardo per problemi tecnici con riguardo alle prescrizioni per mancata apertura segnale.

In via precauzionale, fino all'arrivo del treno a Caserta sono rimasti attivi i bus sostitutivi ma il loro utilizzo non si è reso necessario.

L'informazione ai viaggiatori a bordo e in attesa dei treni è stata garantita dal servizio di *smart caring* e sul treno sono stati distribuiti generi di conforto.

In considerazione di tale criticità, nell'ambito dei tavoli di monitoraggio e miglioramento continuo della puntualità, al fine di mitigare situazioni simili e ridurre i disagi, è stato previsto di aumentare i punti di precedenza sull'attuale linea.

RFI precisa, altresì, che la linea in argomento è a binario unico per diverse tratte e pertanto la gestione della circolazione è resa più difficile in caso di guasti.

Con l'attuazione degli investimenti PNRR entro giugno 2026, verrà realizzato un nuovo collegamento Napoli-Bari che consiste nel raddoppio del binario in affiancamento a quello esistente e nella costruzione di linee completamente nuove e che consentirà il superamento delle criticità sulla linea in argomento.

ALLEGATO 5

5-01755 Frijia: Iniziative per favorire il ricambio generazionale dei lavoratori del settore portuale.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

Il tema della tutela dei lavoratori portuali e la possibilità di favorire un ricambio generazionale nel settore rappresenta una priorità del Governo, che sin dal momento del suo insediamento ha profuso significativi sforzi per intraprendere azioni utili a governare le dinamiche e i processi dei servizi e delle operazioni portuali.

In riferimento al decreto a cura del MIT per l'attuazione di misure di incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori dipendenti di imprese titolari di autorizzazioni o di concessioni, occorre far presente che si tratta di un provvedimento frutto di un intenso confronto con i Ministeri concertanti, le parti sociali, le organizzazioni datoriali e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

Al momento sono in corso i necessari approfondimenti con i competenti uffici del MEF e del Ministero del lavoro e contiamo di giungere a breve alla sua stesura definitiva.

Il tema è stato affrontato anche nell'ambito del Tavolo tecnico sulla sicurezza del

lavoro in ambito portuale istituito presso il MIT, la cui prossima riunione è prevista a gennaio 2024.

Aggiungo che tale argomento è, altresì, oggetto di un costruttivo e proficuo confronto parlamentare, come testimoniato da quanto avvenuto in questa Commissione in occasione del dibattito sulle risoluzioni relative alla valorizzazione del sistema portuale, nel corso del quale è stata raggiunta la massima condivisione sulla necessità di dare quanto prima avvio all'operatività del Fondo oggetto del decreto.

In conclusione, evidenzio che il Governo è al lavoro per una riforma organica della legislazione in materiale portuale, al fine di riorganizzare, razionalizzare e semplificare la disciplina concernente il lavoro portuale, in particolare per gli aspetti che riguardano la formazione e la riqualificazione dei profili professionali, nell'ottica di un ricambio generazionale che preveda l'immissione di personale altamente qualificato, all'altezza delle sfide in termini di competitività dei nostri porti nel contesto globale.

ALLEGATO 6

5-01756 Traversi: Processo di elettrificazione delle banchine nei porti nazionali.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, rappresento quanto segue.

Con il decreto ministeriale n. 330 del 13 agosto 2021, il MIT ha assegnato nell'ambito delle risorse del Piano Nazionale Complementare al PNRR 675,63 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine dei porti facenti parte di tutte le Autorità di sistema portuale, nonché dei porti regionali di Gela, Siracusa, Porto Nogaro e Porto Rovigo per un totale di 44 interventi.

Con successivo decreto del 13 aprile scorso, è stata disposta l'assegnazione delle residue risorse di 24,370 milioni di euro attribuite ai progetti del Porto di Gioia Tauro (18,370 milioni di euro) e del Porto di Termoli (6 milioni di euro).

L'obiettivo è quello di creare entro il 2026 una rete di energia elettrica con potenza elettrica installata pari a 682 MW ripartita in 34 porti, di cui 32 appartenenti alla rete TEN-T.

Alla data del settembre 2023, risultano pubblicati i bandi per la realizzazione di 42 dei 44 interventi. Dal monitoraggio condotto attraverso Cassa Depositi e Prestiti risulta che al 2026 saranno installati 36 impianti di *cold ironing* e connessi 27 porti per un totale di 855,9 MW installati e 563,4 MW potenzialmente connessi.

L'articolo 33 del decreto-legge n. 36 del 30 aprile 2022, al fine di rendere concretamente operativi tali impianti, ha previsto che i progetti destinati alla realizzazione di opere e impianti di elettrificazione dei porti siano da considerarsi di pubblica utilità e caratterizzati da indifferibilità ed urgenza.

La costruzione e l'esercizio dei predetti impianti, fatti salvi i provvedimenti di

competenza del Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi, è soggetta ad una autorizzazione unica, che costituisce anche titolo a costruire, rilasciata dalla regione competente nel rispetto delle normative vigenti in materia di tutela dell'ambiente, di tutela del paesaggio e del patrimonio storico-artistico, che costituisce, ove occorra, variante allo strumento urbanistico.

Come rappresentato dall'onorevole interrogante, il decreto-legge n. 50 del 2022 ha previsto che le Autorità di sistema portuale possano, anche in deroga alle previsioni di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, costituire una o più comunità energetiche rinnovabili ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo 199 dell'8 novembre 2021 in coerenza con il documento di pianificazione energetica e ambientale di cui all'articolo 4-bis della medesima legge n. 84 del 1994.

Detta norma ha lo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese e alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale. La motivazione ricade nel fatto che i porti sono infrastrutture fortemente energivore, e oggi sono chiamati ad un ruolo da protagonisti nella transizione energetica verso l'utilizzo di fonti *green*.

Per tale motivo, è stata emanata tale disposizione sulle comunità energetiche portuali a sostegno delle esigenze del *cluster* portuale (imprese portuali, compagnie portuali, agenzie, servizi tecnico nautici, armatori, Guardia Costiera etc. etc.), nonché delle imprese operanti nelle aree retroportuali. In tal modo i porti divengono

veri e propri *hub* energetici dove si movimentano carburanti di diversa natura quali GNL, biocarburanti, idrogeno e dove si produce energia da economia circolare.

Il MIT svolge un'attività di monitoraggio costante e puntuale degli interventi per il raggiungimento degli obiettivi che il

Governo si è prefissato di raggiungere con le risorse attualmente disponibili, nonché quelle che contiamo di aggiungere grazie al Repower EU (400 milioni di euro), assumendo in tal modo un ruolo di regia nazionale sulla realizzazione delle comunità energetiche portuali.

ALLEGATO 7

5-01717 Santillo: Modalità di affidamento del contratto di servizio con Trenitalia.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento ai quesiti posti, rappresento quanto segue.

Il Contratto di servizio attualmente vigente relativo al trasporto di passeggeri per la media e lunga percorrenza è stato sottoscritto tra le parti, ovvero il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e l'Impresa ferroviaria Trenitalia nel 2017, ed ha validità per il periodo 2017-2026.

Il contratto in argomento è suddiviso in due distinti periodi regolatori ciascuno di durata quinquennale, al termine del quale le parti, segnatamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e la Società Trenitalia, procedono alla revisione dell'atto secondo la procedura prevista dall'articolo 12.

Come anche riportato dall'onorevole interrogante, il Regolamento europeo n. 1370 del 2007, come modificato dal Regolamento n. 2338 del 2016, prevede per gli appalti di servizio pubblico nel settore ferroviario aggiudicati oltre la data del 25 dicembre 2023 il principio di aggiudica-

zione competitiva, introducendo, pertanto, una prescrizione che avrà rilevanza per il contratto attualmente vigente alla data della sua naturale scadenza, fissata al 31 dicembre 2026.

In tale contesto, è in corso un confronto anche in sede di Commissione Europea, con interlocuzioni periodiche con le Direzioni competenti per verificare la praticabilità del percorso di prolungamento del contratto, in linea con le previsioni di cui all'articolo 4 paragrafo 4 del citato Regolamento comunitario, in considerazione degli ingenti investimenti previsti per il rinnovo del materiale rotabile.

Solo agli esiti di tali verifiche sarà possibile definire l'avvio delle attività propeedeutiche necessarie ai fini di un'eventuale procedura di gara per l'affidamento del servizio che avverrà conformemente alle disposizioni comunitarie e nazionali sia con riferimento al rispetto delle clausole sociali per la salvaguardia dei livelli occupazionali che al coinvolgimento degli *stakeholder* per la definizione delle caratteristiche del futuro servizio.