

Camera dei Deputati

**Legislatura 19**  
**ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

**INTERPELLANZA URGENTE : 2/00251**  
presentata da **CASU ANDREA** il **26/10/2023** nella seduta numero **185**

Stato iter : **CONCLUSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
BRAGA CHIARA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	26/10/2023
BARBAGALLO ANTHONY EMANUELE	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	26/10/2023
SIMIANI MARCO	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	26/10/2023
BAKKALI OUIDAD	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	26/10/2023
GHIO VALENTINA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	26/10/2023
MORASSUT ROBERTO	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	26/10/2023
CURTI AUGUSTO	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	26/10/2023
FERRARI SARA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	26/10/2023
SCARPA RACHELE	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	26/10/2023

Ministero destinatario :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Attuale Delegato a rispondere :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI** , data delega **26/10/2023**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
<b>ILLUSTRAZIONE</b>		
CASU ANDREA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	10/11/2023
<b>RISPOSTA GOVERNO</b>		

<b>NOMINATIVO</b>	<b>GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA</b>	<b>DATA evento</b>
FERRANTE TULLIO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	10/11/2023
<b>REPLICA</b>		
CASU ANDREA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	10/11/2023

## Fasi dell'iter e data di svolgimento :

DISCUSSIONE IL 10/11/2023

SVOLTO IL 10/11/2023

CONCLUSO IL 10/11/2023

**TESTO ATTO**

**Atto Camera**

**Interpellanza urgente 2-00251**

presentato da

**CASU Andrea**

testo presentato

**Giovedì 26 ottobre 2023**

modificato

**Venerdì 10 novembre 2023, seduta n. 193**

I sottoscritti chiedono di interpellare **il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, per sapere – premesso che:

il settore della logistica e del trasporto ferroviario delle merci costituisce un comparto economico imprescindibile per una politica dei trasporti che si ponga obiettivi generali di decarbonizzazione dell'ambiente, «circularità» dell'economia, sostenibilità della circolazione delle merci e integrazione tra le diverse modalità di trasporto;

tuttavia, in Italia, tale settore rappresenta una quota ancora minoritaria in riferimento al complesso della mobilità delle merci in Europa;

sono, quindi, necessari investimenti ed interventi mirati per sostenere la competitività del settore della logistica e del trasporto ferroviario delle merci che risulta decisivo per concorrere sui mercati internazionali e per realizzare la transizione ecologica;

il comparto logistico ferroviario in Italia pur avendo grandi potenzialità oggi registra volumi di traffico distanti dalla media europea secondo dati del 2020, con una quota modale pari al 12 per cento rispetto ad una media UE pari al 17 per cento, nonostante venti anni di politiche pro-liberalizzazione del mercato, quattro pacchetti di norme europee e interventi legislativi nazionali di sostegno della cura del ferro. Appare, quindi, necessario intervenire per favorirne l'ulteriore sviluppo;

in particolare sono necessari investimenti che portino in tempi rapidi ai livelli europei il comparto ferroviario italiano, velocizzando ed estendendo gli interventi sulla infrastruttura ferroviaria per l'allineamento delle performance agli standard di trasporto europei e consentire il trasporto di maggiori volumi di merce a parità di costi, producendo efficienza nel sistema e maggiore competitività del trasporto ferroviario; in tale contesto assumono un rilievo centrale i nodi ferroviari urbani per il trasporto delle merci che diventano condizione imprescindibile per lo sviluppo dei territori come, ad esempio, nel caso della città di Roma, in cui la realizzazione della Gronda merci è attesa ormai da lungo tempo con la realizzazione della cintura Nord e quindi di una piena e funzionale infrastruttura ferroviaria;

per una effettiva competitività del comparto nazionale, sono necessari interventi importanti relativi alla intermodalità, eliminando tra l'altro definitivamente i cosiddetti «colli di bottiglia» dell'ultimo miglio attraverso l'integrazione dei diversi sistemi della catena logistica e aumentando l'efficienza dell'infrastruttura di trasporto, che risulta oggi soffrire di un pesante ritardo che, unito alle limitazioni diffuse sulla rete nazionale, determina un pesante aumento dei costi di manovra sulle relazioni ferroviarie di corto, medio e lungo raggio che mette in difficoltà gli operatori del settore;

il trasporto intermodale ferroviario ha dimostrato durante la recente pandemia la sua affidabilità e resilienza, garantendo il trasporto delle merci al sistema produttivo italiano con grande efficienza. Evidenze statistiche degli ultimi anni confermano che l'erogazione del contributo diretto ai clienti (cosiddetto «ferrobonus») ha permesso il rilancio del traffico ferroviario merci, in particolare del trasporto intermodale. L'incentivo è una leva fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi ambientali e di riequilibrio modale posti dal legislatore;

solo il 7 ottobre 2023 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha adottato il provvedimento attuativo della decisione della Commissione europea C (2022)9697 final del 19 dicembre 2022, con la quale la Commissione ribadiva la compatibilità della misura nazionale «ferrobonus» con il mercato interno UE anche con riferimento al periodo 2023-2027;

questo grave ritardo ha causato un forte danno alle imprese che hanno perso 10 mesi di contributi, non essendo, infatti, la misura retroattiva;

la digitalizzazione è uno strumento necessario per aumentare il trasporto intermodale. Nella catena logistica è fondamentale la condivisione in formato digitale e in tempo reale di dati e documenti, in maniera rapida, efficiente e sicura. Risulta necessario superare tutti i vincoli tecnici e normativi in modo da rendere possibile la digitalizzazione di tutti i procedimenti del settore. Le imprese sono già pronte, dato che operano da anni nel mercato europeo, la maggior parte degli altri Paesi dell'Unione, infatti, ha digitalizzato interi processi documentali;

il personale addetto alla circolazione ferroviaria del settore merci è insufficiente a soddisfare l'attuale domanda di traffico e soprattutto per sostenere la crescita dei volumi auspicata dagli obiettivi fissati dal legislatore europeo. Il comparto ha bisogno di circa 3000 addetti alla circolazione ferroviaria per il prossimo triennio;

secondo le associazioni del settore ferroviario merci, il Pnrr prevede un contributo ad oggi insufficiente per promuovere il rilancio del settore (60 e 55 milioni di euro rispettivamente per le locomotive e per i carri), che necessita invece complessivamente di ulteriori 500 milioni di euro per promuovere da un lato un completo svecchiamento del parco esistente e dall'altro consentire il raggiungimento degli obiettivi di shift modale;

secondo quanto dichiarato in una nota dalle principali associazioni di categoria negli scorsi mesi, l'intero cluster della logistica ferroviaria è molto a rischio, poiché le interruzioni ferroviarie previste per la realizzazione delle opere Pnrr, il perdurare della crisi energetica e la burocrazia che affligge il settore rischiano di provocare danni irreversibili per l'intero comparto del trasporto ferroviario merci in Italia. Nel 2026, termine di fine lavori del recovery fund, potrebbero esserci meno operatori attivi sul mercato e vanificare lo sforzo degli investimenti previsto per gli utilizzatori dell'infrastruttura;

al contrario, l'attuale Governo mostra, ad avviso degli interpellanti, un estremo disinteresse per tutti gli aspetti finora illustrati, mentre appare concentrato solo ed esclusivamente su questioni di propaganda politica connesse al progetto del ponte sullo Stretto di Messina, ricominciando ad investire preziose risorse per riattivare la società concessionaria Stretto di Messina Spa e per eliminare il tetto di 240 mila euro agli stipendi dei dirigenti –:

se non ritenga urgente avviare un tavolo tecnico di confronto con gli operatori del sistema logistico ferroviario finalizzato a individuare tutte le criticità emergenti, al fine di predisporre le più adeguate soluzioni per l'intero comparto del trasporto su ferro, particolarmente apprezzabile nel corso della fase attuativa del Pnrr, con riferimento agli investimenti che prevedono interventi e lavori sull'infrastruttura ferroviaria;

quali siano le ragioni che hanno determinato un così forte ritardo nell'adozione dei provvedimenti attuativi delle disposizioni legislative per l'erogazione del contributo «ferrobonus» per l'annualità 2023 e come intenda procedere per il contributo nell'anno 2024.

(2-00251) «Casu, Braga, Barbagallo, Simiani, Bakkali, Ghio, Morassut, Curti, Ferrari, Scarpa».