

ILARIA FONTANA, MORFINO, PAVANELLI e TORTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

a livello europeo è stato fissato l'obiettivo di ottenere venti milioni di tonnellate di idrogeno verde entro il 2030. Inoltre combustibili rinnovabili come l'idrogeno dovranno rappresentare almeno il 5,7 per cento di tutti i combustibili;

nel PNRR sono stati stanziati 300 milioni di euro per la sperimentazione del trasporto ferroviario a idrogeno su linee a livello nazionale. Tra queste rientra la Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona, previsto dalla *submisura A4*, Linea di intervento 2 del « Fondo Complementare »;

il 30 settembre 2021 la Cabina di coordinamento integrata presieduta dal commissario straordinario per il sisma 2016 ha incluso tale intervento tra quelli da finanziare, prevedendo uno stanziamento di 50 milioni di euro per la realizzazione di « sistemi innovativi per implementare il trasporto pubblico locale anche mediante l'utilizzo di mezzi con combustibile a idrogeno », con l'obiettivo di realizzare punti di

produzione di idrogeno da fonti rinnovabili *onsite* lungo la ferrovia Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona;

tale intervento di fatto sostituisce l'elettrificazione tramite catenaria della tratta in oggetto, inserita nel Contratto di Programma con R.F.I. nell'ottobre 2017, avente un costo di oltre 400 milioni di euro;

con l'ordinanza commissariale n. 3 del 20 dicembre 2021, il commissario straordinario per il sisma 2016 ha ripartito lo stanziamento per progettazione e realizzazione delle infrastrutture di produzione e di rifornimento di idrogeno da fonti rinnovabili che l'acquisto di un primo lotto di treni alimentati a idrogeno;

con ordinanza commissariale n. 35 del 30 giugno 2022 si è preso atto della carenza degli elaborati trasmessi da R.F.I. constatando l'inadempienza della stessa, revocando il finanziamento concesso a R.F.I. prevedendo di riassegnare le risorse tramite bando o avviso pubblico da pubblicare entro il 30 settembre 2022. Ad oggi, il bando non è stato pubblicato;

il 28 ottobre 2022, il Presidente della regione Abruzzo ha dichiarato che senza chiarimenti sulle intenzioni di R.F.I. riguardo la conversione a idrogeno della tratta, avrebbe proposto alla Cabina di coordinamento l'utilizzo delle somme « per acquistare treni elettrici dotati di pacco batterie sufficienti per assicurare l'intermodalità tra la linea Pescara-Roma e Sulmona-L'Aquila ». Tuttavia, il ricorso a treni a batteria spezzerebbe in due tronconi la ferrovia in questione, non essendo possibile utilizzare tali convogli tra Terni e L'Aquila;

ai sensi dell'articolo 11, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sull'attività del Commissario straordinario riferisce al Parlamento il Presidente del Consiglio dei ministri o un ministro delegato —:

quali siano le ragioni per le quali il « bando o avviso pubblico » previsto all'articolo 2, paragrafo 3 dell'ordinanza commissariale n. 35 del 30 giugno 2022 non è stato ancora pubblicato;

quali siano gli orientamenti del Governo in merito al ruolo dell'idrogeno nel

trasporto ferroviario su linee dove l'elettrificazione tramite catenaria non è giustificabile da un punto di vista tecnico ed economico, come è il caso della tratta Terni-Rieti-L'Aquila. (4-00977)

RISPOSTA. — Sulla scorta degli elementi pervenuti, si rappresenta quanto segue.

Con l'ordinanza commissariale n. 35 del 30 giugno 2022, il commissario straordinario per il sisma 2016 ha previsto l'emana-zione da parte dei soggetti attuatori — entro il 30 settembre 2022 — di un bando o avviso pubblico per l'acquisizione di proposte relative alla progettazione, alla realizzazione e gestione degli impianti di produzione di idro-geno, comprensive degli impianti di stoccag-gio e distribuzione, sulla base degli elaborati e dei documenti tecnici ed economico ge-stionali previsti dal capitolato di gara. Tale scelta era conseguente alla parziale abroga-zione della precedente ordinanza commissa-riale n. 3 del 2021, che aveva attribuito a R.f.i. un finanziamento di 22 milioni di euro (a valere sulla Macro-misura A del Pnc Sisma — Infrastrutture e mobilità) per le medesime azioni.

Era peraltro emersa con evidenza, in particolare dalle interlocuzioni con R.f.i. e dalla condivisa carenza degli elaborati sino a quel momento acquisiti, l'estrema com-plexità tecnica richiesta da questa misura, anche dovuta alla sua innovatività, e l'indi-spensabilità di competenze specialistiche per la redazione del bando e del capitolato. Per questo, si riteneva l'opportunità di attendere la pubblicazione dell'emanando decreto di-rettoriale (in attuazione del decreto ministe-riale 30 giugno 2022, n. 198, che ha definito le finalità dell'Investimento 3.4 « Sperimenta-zione dell'idrogeno per il trasporto ferro-viario », del PNRR - componente M2C2 In-vestimento 3.4), in modo da recepirne i criteri, e di procedere alla elaborazione degli atti di gara sulla base di intese, anche in forma di protocollo, da concludersi con lo stesso Ministero delle infrastrutture, con il Ministero della transizione ecologica e con R.f.i.

In data 30 giugno 2022, l'allora Mini-sterio delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi Ministero delle infrastrut-ture e dei trasporti), con il decreto ministe-

riale n. 198, ha stanziato risorse per 300 milioni di euro, per le finalità previste dal PNRR – componente M2C2 – Investimento 3.4. « sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario », allo scopo di sviluppare la sperimentazione della trasformazione verso l'idrogeno di servizi di trasporto ferroviario di ambito locale e/o regionale eserciti con mezzi rotabili a gasolio o altri idrocarburi di origine fossile, attraverso la realizzazione – entro il 30 giugno 2026 – di almeno 10 stazioni di stoccaggio e rifornimento a base di idrogeno lungo 6 linee ferroviarie.

Al fine di dare seguito a quanto disposto con l'ordinanza n. 35/2022, è stato costituito un tavolo tecnico, che si è riunito in agosto e successivamente in ottobre del 2022. In tale contesto, sono emerse criticità legate sia alla copertura finanziaria, che appariva insufficiente alla luce di elaborati tecnici integrativi di R.f.i. – nei quali si evidenziavano costi di 120 milioni di euro per l'intero intervento – sia alla idoneità dei luoghi dei crateri del 2009 e del 2016 a collocare le stazioni di rifornimento dell'idrogeno (risultando adatte solo le città di Terni e Sulmona, entrambe esterne ai crateri medesimi), sia ai profili di sicurezza legati all'intervento, tanto che R.f.i. aveva manifestato l'esigenza di approfondirli con l'ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e Autostradali).

Nonostante l'adozione, in data 15 novembre 2022, del decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti recante una copertura finanziaria di 300 milioni di euro a valere sul PNRR, non sono state superate le criticità ostative alle intese e alla sigla del protocollo, indispensabili per la redazione del bando.

Nell'ultima riunione del comitato d'indirizzo di cui all'articolo 3, comma 2, della citata ordinanza commissariale n. 3 del 21 dicembre 2021, tenutasi in data 15 settembre 2023, si è dunque preso atto che la realizzazione dell'intervento di trasformazione del treno da combustibile fossile ad idrogeno verde lungo la linea Terni-Sulmona non può procedere a causa dell'inattuabilità tecnica, in ragione della notevole complessità infrastrutturale della linea e della gestione di

sistemi di produzione di idrogeno verde convenientemente disposti in sicurezza in prossimità delle stazioni ferroviarie ed altresì in relazione alle criticità evidenziate da R.f.i. nella elettrificazione della linea, in particolare modo nella tratta tra Sulmona e L'Aquila.

In ogni caso, R.f.i. sta sviluppando il progetto « Upgrading Terni – Rieti – L'Aquila – Sulmona – Interventi prioritari » che prevede, tra Terni e Rieti, modifiche ai Piani Regolatori Generali degli impianti di Rieti, Contigliano, Greccio, Marmore e Stroncone, la soppressione di alcuni passaggi a livello e la rettifica di alcune curve lungo linea, con l'obiettivo di una riduzione dei tempi di percorrenza e l'abbattimento delle barriere architettoniche. In considerazione delle risorse disponibili, dei vincoli di spesa e delle interlocuzioni avvenute con gli enti locali, le attivazioni avverranno per fasi a partire dal 2026.

Indipendentemente dal sistema di trazione adottato, in considerazione delle caratteristiche dei rotabili di nuova generazione ed a valere sulle risorse disponibili nel vigente contratto di programma – parte investimenti, è allo studio la riclassificazione del peso assiale di alcune tratte, a partire dalla tratta Rieti – L'Aquila, al fine di rendere omogenee le caratteristiche della linea riguardo a tale parametro.

Si rappresenta infine che è previsto l'upgrade tecnologico con l'attrezzaggio ERTMS L2 stand alone dell'intera linea Terni – Sulmona, comprensivo del rinnovo degli apparati di stazione, con attivazione nel 2026.

Il Ministro per la protezione civile e le politiche del mare:
Nello Musumeci.