

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-02871 Fiorio: Stato del progetto di modifica del ponte ferroviario sul torrente Bobore (AT), lungo la linea Torino-Genova	67
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	70
5-03111 Mura: Disagi derivanti ai cittadini isolani a causa dell'inefficienza e della progressiva riduzione dei servizi ferroviari nella regione Sardegna	68
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	72
5-03336 De Lorenzis: Informatizzazione della procedura amministrativa relativa al rinnovo della validità della patente di guida	68
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	73
5-03430 Covello: Inefficienza dei servizi ferroviari nella regione Calabria e vetustà del materiale rotabile utilizzato	68
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	75
AVVERTENZA	69

INTERROGAZIONI

Giovedì 25 settembre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.30.

5-02871 Fiorio: Stato del progetto di modifica del ponte ferroviario sul torrente Bobore (AT), lungo la linea Torino-Genova.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Massimo FIORIO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, prende atto con favore della volontà dell'Autorità di bacino del Po, dell'Agenzia interregionale del Po e di RFI ad incontrarsi nelle prossime settimane per programmare tavoli tecnici che si occupino, tra le altre, anche della questione posta nell'interrogazione. Nel ricordare la drammatica alluvione avvenuta in quei territori nel 1994, rileva che la zona della provincia di Asti che insiste sul torrente Bobore è fortemente urbanizzata e che il posizionamento dei pilastri di sostegno al ponte ferroviario all'interno dell'alveo del torrente, che ha un corso impetuoso ed elevati livelli idrici, genera forti preoccupazioni negli abitanti. Sollecita, quindi, il Governo a seguire con attenzione gli sviluppi della questione, sulla quale registra

con favore un avanzamento dovuto a suo giudizio anche alla presentazione dell'atto a propria firma.

5-03111 Mura: Disagi derivanti ai cittadini isolani a causa dell'inefficienza e della progressiva riduzione dei servizi ferroviari nella regione Sardegna.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Romina MURA (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la puntuale risposta all'atto a propria firma, che ripropone un tema ben noto alla Commissione, ossia l'inefficienza del trasporto pubblico locale in varie regioni e in particolare in Sardegna. Pur riconoscendo le responsabilità della regione al riguardo, osserva che il trasporto pubblico locale, come ribadito in numerose occasioni di dibattito all'interno della Commissione, costituisce un servizio essenziale di cui lo Stato dovrebbe comunque farsi carico e osserva che il diritto alla mobilità, come più volte asserito anche dal presidente, dovrebbe essere un diritto costituzionalmente garantito, come il diritto all'istruzione e alla salute. In ultimo precisa, per completezza di informazione, che la scarso numero di passeggeri del servizio di collegamento tra Oristano e l'aeroporto di Elmas, a Cagliari, ricordata dal sottosegretario nella sua risposta, è dovuta, stando alle proprie informazioni, dal mancato coordinamento tra gli orari dei treni e degli aerei in partenza da Cagliari, che rende di fatto inutile tale collegamento.

5-03336 De Lorenzis: Informatizzazione della procedura amministrativa relativa al rinnovo della validità della patente di guida.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto. Nel prendere atto favorevolmente che c'è una generale tendenza al miglioramento futuro, anche se non immediato, della procedura telematica di rinnovo della validità della patente e ad immaginare soluzioni più efficaci, osserva che ciò avviene soltanto in risposta ad episodi problematici che si sono verificati, quindi *ex post*, mentre sarebbe opportuno cercare di approntare un sistema che prevenga eventuali malfunzionamenti. Esprime sorpresa per le affermazioni rese dal sottosegretario riguardo all'indisponibilità di risorse da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'adeguamento delle infrastrutture dal punto di vista tecnologico. Infatti, pur comprendendo che il clima di revisione delle spese imposto dalla pressante crisi economica induce le amministrazioni pubbliche ad operare dei tagli, riterrebbe più utile che le risorse venissero recuperate attraverso una lotta seria agli sprechi piuttosto che attraverso tagli a servizi essenziali, e conseguentemente che le risorse rese disponibili venissero utilizzate per adeguamenti tecnologici piuttosto che per alcune infrastrutture ferroviarie ad alta velocità a suo giudizio dispendiose ed inutili.

5-03430 Covello: Inefficienza dei servizi ferroviari nella regione Calabria e vetustà del materiale rotabile utilizzato.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Stefania COVELLO (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta articolata ed esaustiva. Pur sapendo che le problematiche poste nell'interrogazione sono all'attenzione del Governo e in particolare del sottosegretario Del Basso De Caro, che ben conosce la situazione dei trasporti nel Mezzogiorno d'Italia, precisa che la questione posta è uno dei tantissimi esempi di disservizio

ferroviario che si registrano quotidianamente in Calabria, dove il materiale utilizzato è vetusto e l'organizzazione inefficiente. Riguardo alla messa a disposizione, peraltro non sistematica, da parte della società Trenitalia, del servizio taxi per i passeggeri coinvolti in alcuni disservizi, osserva che il mancato investimento della società sul materiale rotabile e sulla qualità del servizio porta alla fine ad un aumento delle spese, dovendosi provvedere a servizi di trasporto sostitutivi, peraltro su strada che generano preoccupazione per il passeggero, che fino all'ultimo momento non ha la certezza di poter arrivare a destinazione. Ritiene che la mobilità investa uno dei profili del diritto più delicati per le moderne democrazie e ritiene impensabile che il tempo di percorrenza del percorso Roma-Reggio Calabria sia pari a nove ore, ossia il medesimo tempo con il quale da Roma si raggiunge la città di Buenos Aires. Auspica quindi che il Governo possa affrontare la questione del trasporto ferroviario nel Mezzogiorno, e in particolare in Calabria, in

modo sistematico e definitivo e auspica che possa essere resa tempestivamente anche la risposta ad un altro atto di sindacato ispettivo a propria firma, volto a conoscere le intenzioni della società FS rispetto agli investimenti nel materiale rotabile nel Mezzogiorno.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.10.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-02640 Bergamini: Interpretazione delle disposizioni relative ai requisiti necessari per la partecipazione al Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori.

ALLEGATO 1

5-02871 Fiorio: Stato del progetto di modifica del ponte ferroviario sul torrente Bobore (AT), lungo la linea Torino-Genova.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti dall'Onorevole Interrogante circa le misure intraprese per la messa in sicurezza del bacino del Bobore sono state assunte dettagliate informazioni presso Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

In data 22 febbraio 2007, RFI ha trasmesso lo studio di compatibilità idraulica all'Autorità del bacino del Po (ADBPO) e all'Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPO) sede di Parma, in base all'articolo 19 delle Norme di attuazione del Piano Assetto Idrogeologico (PAI) adottate con Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 18 del 26 aprile 2001, al fine di avviare le procedure per la definizione delle condizioni di esercizio transitorio previste al punto 3.3.2 della Direttiva n. 2/99 aggiornata con Deliberazione n. 10/2006.

Ad oggi le autorità idrauliche non hanno ancora avviato tali procedure, ma proprio in questi giorni (a seguito di numerosi solleciti da parte di RFI) ci sarà un incontro con ADBPO-AIPO, presso la Sede di Parma, per la programmazione dei tavoli tecnici al fine di attivare le condizioni di esercizio transitorio, non solo relative al ponte citato ma anche ad altri ricadenti nella Regione Piemonte.

In merito allo studio di compatibilità idraulico svolto da RFI, da una prima analisi, ovviamente da condividere con le Autorità idrauliche competenti nei tavoli tecnici per l'attuazione delle condizioni di esercizio transitorio, è emerso quanto segue circa la situazione attuale del ponte esistente.

La simulazione con la portata duecentennale in progetto è stata eseguita ipotizzando come condizione di valle la quota

di massima piena duecentennale del fiume Tanaro (condizione molto penalizzante).

Tale simulazione mostra che l'innalzamento del pelo libero a monte del ponte ferroviario è stato valutato in circa 0,40 metri.

Il livello della corrente in corrispondenza del ponte ferroviario risulta essere superiore alla quota di intradosso in chiave e pertanto non sussiste il franco idraulico di sicurezza previsto dalla citata Direttiva n. 2/99.

Le difese spondali presenti sul tratto risultano adeguate a contenere i livelli della portata di progetto, ma il franco di sicurezza non sempre risulta verificato (non sempre maggiore di 1,00 metro).

A valle di questa analisi, RFI ha sviluppato anche una soluzione progettuale che prevede la demolizione dell'attuale ponte e la sua ricostruzione compatibilmente con il tracciato e l'esercizio ferroviario della linea Torino-Genova, per un impegno finanziario di circa 10 milioni di euro. Anche questa ipotesi è stata sottoposta alle autorità idrauliche. Con tale soluzione l'innalzamento del pelo libero a monte del nuovo ponte ferroviario scende da 0,40 a circa 0,13 metri e il livello della corrente risulta inferiore di 0,22 m. rispetto alla quota di intradosso; peraltro, anche con il nuovo ponte, il franco idraulico non rispetterebbe le prescrizioni della Direttiva 2/99.

Inoltre, in merito all'eventuale proposito di demolizione del ponte ferroviario ottocentesco in muratura, RFI fa presente che con l'attuale ascrivibilità del manufatto alle fattispecie di cui al combinato disposto degli articoli 10, 12 e 20 del

decreto legislativo 42 del 2004 le cose immobili di interesse artistico, storico e archeologico non possono essere distrutte.

Analogamente, il punto 3.33 della Direttiva 2/99 prevede che, per i ponti di interesse storico-monumentale soggetti a formale tutela, il progetto di adeguamento dovrà individuare i possibili interventi che consentono di migliorare la funzionalità idraulica del sistema « corso d'acqua – struttura di attraversamento » nel rispetto dei vincoli gravanti sull'opera.

Nel concludere, RFI ha evidenziato che, come previsto dalle proprie procedure in-

terne di vigilanza e monitoraggio delle opere d'arte, nel periodo transitorio e fino agli interventi di adeguamento del manufatto, anche in relazione alle attuali condizioni di criticità esposte, programma attività periodiche di ispezione/manutenzione dell'alveo in corrispondenza del manufatto e nelle immediate vicinanze, al fine di rilevare un eventuale aggravio delle condizioni di rischio derivante da deposito di materiale d'alveo (inerti e flottante) che possa parzializzare le luci del ponte e privare la sezione della funzionalità idraulica minima che la caratterizza.

ALLEGATO 2

5-03111 Mura: Disagi derivanti ai cittadini isolani a causa dell'inefficienza e della progressiva riduzione dei servizi ferroviari nella regione Sardegna.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta al quesito posto dall'Onorevole Interrogante circa alcuni disservizi verificatisi su diverse linee ferroviarie in Sardegna, occorre ricordare che, per quanto riguarda i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale eserciti da Trenitalia sul territorio della Regione autonoma della Sardegna, le relative competenze sono state trasferite dallo Stato alla Regione medesima, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 422 del 1997 e degli artt. 4 e 5 del decreto legislativo n. 46 del 2008 (norme di attuazione dello Statuto speciale), tramite Accordo di Programma sottoscritto il 7 giugno 2012 tra MIT, MEF e Regione, il quale regola le modalità di trasferimento delle funzioni e di erogazione delle relative risorse.

L'Accordo di programma è stato registrato dalla Corte dei conti il 15 novembre 2012 ed è efficace a partire dal successivo 15 dicembre.

Le risorse da trasferire annualmente alla Regione Sardegna, poste a base di detto Accordo, ammontano a euro 40.467.450,00 e sono riferite ad una produzione pari a 3.676.205 treni/KM, considerata quale quantità minima dei servizi da erogare affinché sia garantito un livello di servizio adeguato alle esigenze di mobilità della popolazione.

Ciò nonostante, sono state assunte precise informazioni presso Ferrovie dello Stato Italiane e riferisco quanto segue.

La Regione Autonoma della Sardegna – nell'ambito delle proprie competenze di Ente Programmatore del servizio di trasporto locale – ha da tempo avviato un piano di riorganizzazione dell'offerta ferroviaria regionale prevedendo, tra l'altro, la progressiva introduzione di un servizio di tipo cadenzato; ciò ai fini di una

maggiore regolarità dei servizi ferroviari e, conseguentemente, di un miglioramento generalizzato del sistema della mobilità su ferro per l'intero territorio.

In concomitanza dell'avvio del nuovo orario estivo 2014, in vigore dallo scorso mese di giugno, si sono tuttavia verificate alcune irregolarità nello svolgimento dei servizi programmati, ascrivibili, per la maggior parte, ad una contingente minore disponibilità di materiale rotabile, dovuta ad un ritardo nella consegna dello stesso per avarie che hanno interessato la motonave adibita al trasporto dei rotabili dal Continente all'Isola.

In tale contesto, e al fine di limitare quanto più possibile il disagio per la clientela, è stato adottato – nei giorni feriali fino al 26 giugno scorso – un programma di sostituzione di alcuni collegamenti ferroviari con servizi gommati, in particolare sulla tratta Cagliari-Decimomannu e sulla relazione Cagliari-S. Gavino.

Relativamente, infine, allo specifico rilievo posto dall'Onorevole Interrogante in merito «...al treno Oristano-Cagliari delle ore 4.50 che collegava con l'aerostazione di Elmas...» faccio presente che il primo collegamento ferroviario del mattino faceva registrare, su un totale giornaliero di circa 50 viaggiatori nei mesi invernali e 30 nei mesi estivi, mediamente 3/4 passeggeri in inverno e 2 nel periodo estivo con destinazione aeroporto.

Pertanto, proprio su indicazione della Regione Autonoma della Sardegna, tale servizio è stato sostituito con un servizio su gomma, in partenza da Oristano alle ore 4.00 e arrivo a Cagliari alle ore 6.06, con fermate a Marrubiu, Uras, San Gavino, Samassi, Serramanna, Villasor, Decimomannu e ad Elmas Aeroporto.

ALLEGATO 3

5-03336 De Lorenzis: Informatizzazione della procedura amministrativa relativa al rinnovo della validità della patente di guida.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti dagli Onorevoli Interroganti circa le nuove procedure di rinnovo di validità della patente di guida, sono state acquisite dettagliate informazioni presso i competenti uffici del MIT, i quali riferiscono quanto segue.

Le citate anomalie registrate nel sistema informatico del CED nel periodo compreso tra il 14 e il 30 luglio sono state originate da interruzioni di corrente determinate da forti nubifragi abbattutisi su Roma in quei giorni. Tali interruzioni hanno provocato, tra l'altro, la rottura di una linea di alimentazione dell'impianto di condizionamento del CED, con conseguente surriscaldamento dei macchinari: si sono quindi rese necessarie ripetute operazioni di spegnimento e riaccensione del sistema, le quali hanno compromesso la funzionalità di un *firewall*.

Nel periodo di irregolare funzionamento del sistema informatico, quasi tutte le procedure per le quali è necessario il supporto del CED (esami per il conseguimento e rinnovi di validità delle patenti, immatricolazioni, revisioni e passaggi di proprietà dei veicoli) hanno, in effetti, subito rallentamenti o interruzioni.

Le anomalie hanno influito anche sull'attività degli operatori telefonici del *call center*, preposti al servizio di assistenza agli utenti che accedono al sistema informatico dell'Amministrazione.

Appare evidente, pertanto, che il malfunzionamento del CED è dipeso, principalmente, da cause esterne al sistema informatico e cioè da una irregolare e discontinua somministrazione di energia elettrica da parte di ACEA, ente erogatore del servizio.

Peraltro, l'intermittente somministrazione di corrente ha provocato anche la rottura di una cabina elettrica di trasformazione che andrebbe adeguata alle più moderne tecnologie; ad oggi, tuttavia, il MIT non dispone dei fondi necessari.

Infatti, l'Amministrazione ha investito gran parte dei fondi disponibili per implementare le risorse *hardware* e *software* del CED, al fine di corrispondere alla sempre più crescente richiesta di digitalizzazione dei servizi e dalla necessità di predisporre strumenti tecnologici per dare attuazione a norme comunitarie, soprattutto in materia di veicoli, di patenti di guida e di autotrasporto.

Ad ogni modo, per venire incontro alle esigenze dell'utenza penalizzata dal malfunzionamento del CED, è stata posta in essere un'attività di « emergenza ».

In particolare, sono state programmate nuove sedute d'esame per il conseguimento delle patenti di guida nonché nuove sedute di revisione dei veicoli, al fine di recuperare le sessioni non svolte, ed è stata introdotta una speciale procedura temporanea per il rinnovo delle patenti di guida, consentendo ai sanitari certificatori di inserire nel sistema informatico gli esiti delle visite mediche che non era stato possibile inserire nel periodo durante il quale si sono verificate le criticità in parola.

Inoltre, tengo a sottolineare che tanto la gestione tecnica del CED quanto il *call center* sono affidati in appalto ad una società esterna all'Amministrazione, scelta a seguito di bando di gara pubblico.

E, proprio allo scopo di scongiurare in futuro ipotesi di irregolare funzionamento del CED determinate da inadeguata somministrazione di energia, è stato previsto, nel nuovo bando di gara di affidamento dei servizi informatici del MIT, che la società

aggiudicataria dovrà anche provvedere alla predisposizione di strumenti e procedure adeguate a fronteggiare siffatte anomalie; inoltre, nel nuovo capitolato, è stato stabilito di estendere l'orario del *call center* fino alle ore 21 in luogo delle attuali ore 19.

ALLEGATO 4

5-03430 Covello: Inefficienza dei servizi ferroviari nella regione Calabria e vetustà del materiale rotabile utilizzato.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta al quesito posto dall'Onorevole Interrogante circa il ritardo registrato dall'Intercity 561 Roma-Reggio Calabria il 3 agosto scorso, riporto quanto riferito da Ferrovie dello Stato Italiane.

Il 3 agosto 2014, un'improvvisa avaria agli apparati elettrici del citato treno ne ha comportato l'arresto in linea, tra le stazioni di Salerno e Pontecagnano.

In tale circostanza, dopo aver inoltrato tempestivamente la richiesta di un locomotore di soccorso, il personale di condotta è riuscito, comunque, a ripristinare parzialmente le funzionalità di marcia del treno, rendendo così possibile la retrocessione dello stesso nella stazione di Salerno, dove, nel frattempo, era stato individuato e predisposto un altro convoglio (*Intercity* 591 giunto da Roma Termini), con il quale i viaggiatori dell'IC 561 hanno potuto proseguire il viaggio verso Reggio Calabria.

Pertanto, i passeggeri a bordo dell'IC 561 sono stati trasbordati sul treno sostitutivo e prontamente assistiti, anche con

distribuzione di acqua e generi di conforto. Inoltre, per alcuni passeggeri diretti a Cosenza e Sibari, è stato reso disponibile un servizio taxi presso la stazione di Paola.

Infine, la società Trenitalia riferisce che il materiale rotabile impiegato nei servizi di trasporto in Calabria, così come su tutta la rete nazionale, è conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla normativa vigente e viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale prevista, con varie fasi di controllo, verifiche e interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo. Per completezza di informazione ricordo che l'articolo 5.1 del Contratto di servizio 2009-2014 per la media e lunga percorrenza prevede espressamente la clausola di progressivo rinnovo del materiale rotabile.