

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito della discussione della risoluzione n. 7-00488 Ficara sul contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia Spa	88
---	----

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Open Fiber Spa, nell'ambito dell'esame congiunto, in sede di atti dell'Unione europea, del Libro Bianco sull'intelligenza artificiale – Un approccio europeo all'eccellenza e alla fiducia (COM(2020)65 final), della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una strategia europea per i dati (COM(2020)66 final), della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Plasmare il futuro digitale dell'Europa (COM(2020)67 final)	88
---	----

COMITATO RISTRETTO:

Modifiche al codice della strada. C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-1801/A	88
--	----

INTERROGAZIONI:

5-04658 D'Ettore: Aumento delle spese per comunicazione e pubblicità di Ferrovie dello Stato italiane	88
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	91
5-01378 Rotelli: Attuazione degli interventi di contenimento acustico da parte di RFI nella regione Marche	88
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	92
5-03248 Maccanti: Installazione dei dispositivi di visualizzazione del tempo residuo sugli impianti semaforici	89
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	93
5-03774 Ficara: Procedimento di selezione degli interventi da finanziare nell'ambito del programma di azione e coesione	89
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	94
5-04485 Caon: Realizzazione della tratta ferroviaria ad alta velocità Brescia-Padova	89
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	96
5-04794 Baldelli: Invio della relazione sui proventi delle sanzioni stradali da parte degli enti locali per l'anno 2019	89
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	98

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 3 novembre 2020.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito della discussione della risoluzione n. 7-00488 Ficara sul contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia Spa.

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.25 alle 13.50.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 3 novembre 2020.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di Open Fiber Spa, nell'ambito dell'esame congiunto, in sede di atti dell'Unione europea, del Libro Bianco sull'intelligenza artificiale – Un approccio europeo all'eccellenza e alla fiducia (COM(2020)65 final), della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una strategia europea per i dati (COM(2020)66 final), della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Plasmare il futuro digitale dell'Europa (COM(2020)67 final).

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.55 alle 14.50.

COMITATO RISTRETTO

Martedì 3 novembre 2020.

**Modifiche al codice della strada.
C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-1801/A.**

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 14.50 alle 15.15.

INTERROGAZIONI

Martedì 3 novembre 2020. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto Traversi.

La seduta comincia alle 15.20.

5-04658 D'Ettore: Aumento delle spese per comunicazione e pubblicità di Ferrovie dello Stato italiane.

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

Felice Maurizio D'ETTORE (FI), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo, che giudica inadeguata rispetto ai quesiti posti nell'interrogazione a sua firma. Al riguardo evidenzia come il Governo avrebbe dovuto esercitare con maggiore accuratezza i poteri di vigilanza che gli sono attribuiti rispetto all'attività del gruppo FS, che evidentemente ha fornito elementi informativi alquanto superficiali.

Ritiene che il Governo dovrebbe essere per primo interessato a dare un contenuto di merito alla funzione di sindacato ispettivo che svolge il Parlamento, soprattutto in un contesto delicato come quello che le istituzioni stanno affrontando nel quadro di una grave emergenza sanitaria. Ribadisce pertanto la necessità che il Governo chiarisca come il gruppo FS abbia utilizzato risorse pubbliche di una certa entità, fornendo i dati specifici delle testate giornalistiche utilizzate da FS per le campagne di pubblicità e comunicazione e gli importi dalle stesse ricevute.

5-01378 Rotelli: Attuazione degli interventi di contenimento acustico da parte di RFI nella regione Marche.

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

Mauro ROTELLI (FDI), replicando, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del governo che conferma la fondatezza dei quesiti posti nell'interrogazione, ricordando come la stessa sia stata presentata dal collega Acquaroli, nel frattempo divenuto Presidente della regione Marche, il 1° febbraio 2019. Appare quindi evidente come i previsti interventi di contenimento acustico avrebbero un forte impatto in numerosi comuni della regione Marche. Auspica pertanto che siano rapidamente rese disponibili le risultanze del gruppo di lavoro istituito all'interno del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, richiedendo un riferimento temporale più preciso per la conclusione dell'istruttoria.

5-03248 Maccanti: Installazione dei dispositivi di visualizzazione del tempo residuo sugli impianti semaforici.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del governo, dal momento che, come è stato confermato, molti comuni stanno già utilizzando i dispositivi di *countdown* degli impianti semaforici nuovi o che vengono integralmente sostituiti. Al riguardo auspica che il Governo e gli enti locali possano garantire ai cittadini adeguate forme di trasparenza sull'utilizzo di tali dispositivi in un quadro di maggiore certezza normativa.

5-03774 Ficara: Procedimento di selezione degli interventi da finanziare nell'ambito del programma di azione e coesione.

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

Paolo FICARA (M5S), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo, ribadendo l'im-

portanza dell'accessibilità delle risorse del PON infrastrutture da parte delle regioni beneficiarie. Al riguardo auspica la rapida conclusione dei procedimenti di valutazione dei progetti ammessi al finanziamento e una specifica attenzione da parte del governo sull'attuazione dei progetti finanziati anche in considerazione del previsto termine per il completamento dei suddetti interventi, fissato nell'anno 2023.

5-04485 Caon: Realizzazione della tratta ferroviaria ad alta velocità Brescia-Padova.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Roberto CAON (FI), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo, che si sofferma solo sulla tratta AV/AV Verona-Brescia, senza fornire alcun reale elemento informativo sulla realizzazione della tratta AV/AC Padova-Verona, nonostante gli annunci fatti dalla stessa ministra De Micheli durante la recente campagna elettorale. Esprime forti preoccupazioni circa la mancata previsione di tali interventi nel quadro di un cronoprogramma realistico che espliciti la tempistica delle singole tratte, ribadendo l'urgenza della realizzazione anche della tratta ferroviaria Padova-Verona, così come previsto anche dal piano Italiaveloce.

5-04794 Baldelli: Invio della relazione sui proventi delle sanzioni stradali da parte degli enti locali per l'anno 2019.

Il sottosegretario Roberto TRAVERSI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Simone BALDELLI (FI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del governo, ritenendo la seduta di oggi un'ulteriore occasione sprecata.

Ritiene in particolare necessario che il Governo fornisca tempestivamente i dati specifici relativi ai Comuni che non hanno

ottemperato all'obbligo di comunicazione e indichi quali sanzioni è intenzionato a irrogare ai Comuni inadempienti, così come previsto dalle norme del vigente Codice della strada. Auspica che anche la Presidenza della commissione possa farsi da tramite con gli uffici competenti del ministero al fine di poter dare attuazione al decreto ministeriale risalente al mese di

gennaio 2020 e di poter avere quanto prima conoscenza dei dati forniti dai comuni.

Paolo FICARA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

5-04658 D'Ettore: Aumento delle spese per comunicazione e pubblicità di Ferrovie dello Stato italiane.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Rispondo sulla base degli elementi forniti dal Gruppo Ferrovie dello Stato.

Ferrovie dello Stato rappresenta che i costi riferiti alla voce di spesa generale *Costi di comunicazione e pubblicità* costituiscono, per ciascuno degli anni 2018 e 2019, una voce di spesa consolidata, risultante dall'aggregazione dei dati di tutte le società del Gruppo.

Nel biennio considerato, in aggiunta alle diverse campagne pubblicitarie e attività di comunicazione pianificate e realizzate come negli anni precedenti per tutte le società del Gruppo, sono state poste in essere nuove iniziative di comunicazione.

Si tratta in particolare:

della campagna di comunicazione istituzionale per la celebrazione dei 10 anni dell'Alta Velocità in Italia;

dell'attività di promozione dei nuovi investimenti per i treni Rock e Pop, con *road show* e presentazione nelle più importanti piazze italiane;

dell'attività di promozione della nuova APP per la mobilità integrata (Nugo) che amplia il perimetro di attività di comunicazione digitale del Gruppo FS.

Il Gruppo FS evidenzia che gli incrementi di costi derivanti da dette nuove iniziative hanno rispettato, anche in relazione agli anni 2018 e 2019, il rapporto in termini di incidenza sul fatturato del Gruppo

degli anni precedenti pari allo 0,3 per cento - 0,4 per cento.

Ciò in considerazione del notevole incremento di fatturato che si è registrato nel medesimo biennio rispetto al 2017, e segnatamente: 9.293 milioni di euro nel 2017, 12.072 milioni nel 2018 e 12.435 milioni nel 2019.

Anche in relazione al rapporto fra i costi di comunicazione e pubblicità e gli investimenti del Gruppo, Ferrovie dello Stato evidenzia che esso ha avuto un andamento pressoché costante (tra lo 0,6 per cento e lo 0,7 per cento), a fronte di investimenti progressivamente aumentati di 5.407 milioni di euro nel 2017, di 5.807 milioni nel 2018 e di 6.943 milioni nel 2019.

Per quanto riguarda poi le iniziative di pubblicità su quotidiani e organi di stampa, Ferrovie dello Stato precisa che la spesa per tali attività ha inciso solo per il 2,8 per cento nel 2018 e per il 5,8 per cento nel 2019 sul totale dei costi di comunicazione e pubblicità iscritti in bilancio e che l'aumento registrato nell'anno 2019 è da attribuire alle iniziative pubblicitarie prima descritte, in particolare a quelle per la celebrazione dei 10 anni dell'Alta Velocità.

Infine, il Gruppo FS precisa che nelle campagne di comunicazione e pubblicità sono state coinvolte tutte le principali testate giornalistiche nazionali e, in base alle esigenze commerciali e di promozione delle diverse società del Gruppo, anche le testate a più elevata diffusione a livello regionale.

ALLEGATO 2

5-01378 Rotelli: Attuazione degli interventi di contenimento acustico da parte di RFI nella regione Marche.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con specifico riferimento alla regione Marche, il Piano di risanamento acustico di RFI – aggiornato nel 2018 su richiesta del Ministero dell’ambiente – prevede la realizzazione, nel territorio di 37 comuni, di complessive 180 barriere antirumore.

Alcuni interventi, in relazione ai quali è stata già elaborata la progettazione definitiva, hanno natura prioritaria, secondo i criteri stabiliti dal decreto 29 novembre 2000 del Ministero dell’ambiente, e riguardano zone urbane densamente abitate, con edificazioni anche di notevole altezza e a distanza ridotta dall’infrastruttura ferroviaria.

In ragione delle criticità derivanti dall’impatto del dimensionamento delle opere, necessario per osservare le prescrizioni di legge, sui territori, è stato istituito uno specifico gruppo di lavoro, coordinato dalla Struttura Tecnica di Missione del MIT, con l’obiettivo di coniugare i vincoli di legge vigenti con l’evoluzione normativa comunitaria di settore (*STI Noise* e *Quieter routes*) e delle iniziative adottate dal medesimo Ministero per il rinnovo del sistema frenante dei carri merci, ai sensi dell’articolo 47 del decreto-legge n. 50 del 2017.

Le conclusioni del gruppo di lavoro verranno sottoposte, a breve, all’esame del Ministero dell’ambiente e della tutela del

territorio e del mare per valutare la praticabilità di soluzioni differenti rispetto a quelle attualmente consentite.

Allo stato, infatti, il decreto 29 novembre 2000 del Ministero dell’ambiente prevede che gli interventi finalizzati all’attività di risanamento possano essere effettuati direttamente sulla sorgente sonora (contatto ruota – rotaia, materiale rotabile, e altro), lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore (barriere antirumore) ovvero direttamente sul ricettore (per esempio sostituzione infissi), adottando quest’ultimi qualora con le prime tipologie non sia tecnicamente conseguibile il raggiungimento dei valori limite di immissione o qualora lo impongano valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale.

Le barriere antirumore rappresentano la più diffusa tipologia di intervento di mitigazione acustica adottata per le infrastrutture ferroviarie, dal momento che consentono di abbattere il rumore entro i limiti di legge e richiedono l’utilizzo di tecnologie semplici.

Cionondimeno, sono in corso sperimentazioni consistenti nell’esecuzione di interventi sulla sorgente di rumore e che riguardano l’infrastruttura e il materiale rotabile.

ALLEGATO 3

5-03248 Maccanti: Installazione dei dispositivi di visualizzazione del tempo residuo sugli impianti semaforici.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con decreto ministeriale 27 aprile 2017 sono state definite le norme inerenti le caratteristiche per l'omologazione e per l'installazione di dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo di accensione delle luci dei nuovi impianti semaforici, denominati *countdown*, come previsto dall'articolo 60, comma 1, della legge 29 luglio 2010, n. 120.

Detta disposizione stabilisce, infatti, che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, vengano definite le caratteristiche per l'omologazione e per l'installazione di dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci dei nuovi impianti semaforici, di impianti impiegati per regolare la velocità e di impianti attivati dal rilevamento della velocità dei vei-

coli in arrivo, senza tuttavia imporre l'installazione dei cosiddetti *countdown*.

Conseguentemente, l'articolo 2 del decreto ministeriale ha un ambito di applicazione limitato all'installazione di nuovi impianti semaforici, o nel caso della integrale sostituzione di impianti esistenti intesa quale sostituzione delle lanterne e del regolatore semaforico e laddove gli enti proprietari di strade decidano di impiegare dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci.

In considerazione del carattere meramente facoltativo dell'installazione dei dispositivi in parola, sono in corso approfondimenti finalizzati a verificare, anche in considerazione degli effetti economici in capo agli enti proprietari delle strade, la possibilità di rendere maggiormente cogente la previsione.

ALLEGATO 4

5-03774 Ficara: Procedimento di selezione degli interventi da finanziare nell'ambito del programma di azione e coesione.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il Programma di Azione e Coesione Infrastrutture e Reti 2014-2020 complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 (PAC 2014/2020) – approvato con delibera CIPE n. 58 del 1° dicembre 2016 – si rivolge alle regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia ed ha una dotazione finanziaria complessiva pari a circa 670 milioni di euro a valere sul Fondo di Rotazione *ex lege* n. 183 del 1987.

L'attuazione del Programma ha richiesto una specifica ed intensa attività di approfondimento e di interlocuzione con tutte le Amministrazioni regionali coinvolte nonché con il Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri, che è sfociata nella costituzione di un Tavolo permanente per la *governance* che rappresenta lo strumento decisionale di qualsiasi procedimento relativo al Programma.

A seguito dei lavori del Tavolo permanente, sono state definite le manifestazioni di interesse per gli Assi A, B, C, D del Programma, pubblicate, dopo l'approvazione collegiale, sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 74 del 21 marzo 2020 e sul sito del MIT.

La manifestazione di interesse per l'Asse E – Progetti infrastrutturali ferroviari e portuali non è stata pubblicata in quanto completamento di progetti del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e pertanto già definita.

L'Asse E riguarda il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e portuali nelle regioni interessate dal predetto PON e si declina attraverso i seguenti interventi progettuali:

1. Potenziamento e velocizzazione Itinerario Palermo-Catania (RFI);

2. Apparato Centrale Computerizzato (ACC) Bari Lamasinata (RFI);

3. Raddoppio Caserta-Foggia: tratto Cervaro-Bovino (RFI);

4. Interventi adeguamento Battipaglia-Reggio Calabria: ponte Petrace e PRG di Gioia Tauro (RFI);

5. Dragaggi e cassa di colmata da eseguirsi da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Ionio (porto di Taranto);

6. Lavori complementari a Costa Morena da eseguirsi da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico meridionale (porto di Bari).

I progetti inseriti nel Programma presentano un avanzato livello di maturità progettuale.

L'Asse F riguarda, invece, l'Assistenza Tecnica e non è sottoposta alla stessa procedura degli Assi succitati.

I bandi, pubblicati nel mese di marzo 2020, prevedono la presentazione delle proposte entro 60 giorni.

A causa dell'emergenza Covid-19, è stata prevista la sospensione dei procedimenti amministrativi per un totale di 52 giorni (articolo 103 del decreto-legge Cura Italia e articolo 137 del decreto-legge n. 23/2020) e la proroga del termine di presentazione delle proposte al 14 luglio 2020.

Attualmente è in corso l'istruttoria di valutazione delle proposte progettuali pervenute, che si svolge secondo il seguente schema:

– fase 1: verifica dell'ammissibilità formale e sostanziale della proposta;

– fase 2: valutazione dei progetti ammessi da parte delle Regioni, attraverso l’attribuzione di un massimo di 10 punti sulla base dei criteri di priorità regionale, e dal pare del Gruppo di Valutazione mediante l’attribuzione di un

massimo di 100 punti sulla base dei criteri di valutazione.

Verranno considerate ammissibili al finanziamento esclusivamente le proposte con un punteggio pari o superiore a 60.

ALLEGATO 5

**5-04485 Caon: Realizzazione della tratta ferroviaria ad alta velocità
Brescia-Padova.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) tra Verona e Padova è così suddivisa:

1° lotto funzionale, Verona – bivio Vicenza;

2° lotto funzionale, attraversamento di Vicenza;

3° lotto funzionale, Vicenza – Padova.

Il CIPE con delibera n. 84/2017, ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo della nuova Linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova, limitatamente al 1° lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza (escluso nodo di Verona Est), ed ha autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti per una spesa di 2.713 milioni di euro.

Nel mese di agosto 2020 RFI ha sottoscritto il contratto con il *general contractor* IRICAVDUE che consente l'avvio ai lavori del primo dei due lotti costruttivi complessivi, mentre per il secondo lotto costruttivo se ne prevede l'avvio entro l'estate 2021.

Sono in corso le procedure espropriative e di impianto dei cantieri operativi.

Il 1° lotto funzionale si completa con l'intervento del Nodo AV/AC di Verona – Ingresso Est, che consente l'ingresso a Verona della tratta AV/AC Verona – Vicenza.

Per tale intervento, del costo di circa 380 milioni di euro, nel corrente mese di ottobre è stata registrata la delibera CIPE n. 11/2020, con la quale è stato approvato il relativo progetto preliminare e, pertanto, RFI potrà procedere alla progettazione definitiva dell'intervento.

In merito al 2° lotto funzionale, di circa 6 km, è stata sviluppata la progettazione preliminare ed avviato l'*iter* autorizzativo, che verrà a breve inoltrato al CIPE per la relativa delibera di approvazione, cui se-

guirà l'avvio alla progettazione definitiva da parte di RFI.

Infine, quanto al 3° lotto funzionale, di circa 26 km, si evidenzia che sono in corso le interlocuzioni tra RFI, il comune di Vicenza e la regione del Veneto per condividere ed ottimizzare il tracciato della tratta ferroviaria in uscita ad est da Vicenza, subito dopo lo sfiocco della linea ferroviaria per Treviso, così da poter avviare la relativa progettazione preliminare.

Per quanto attiene invece alla tratta AV/AC Brescia-Verona, con delibera n. 42/2017, il CIPE ha approvato, con prescrizione e raccomandazioni, il progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona. Tratta Brescia – Verona: lotto funzionale Brescia Est – Verona (escluso nodo di Verona), con un limite di spesa di 2.499 milioni di euro. Con medesima delibera, è stata autorizzata la realizzazione delle opere del 1° lotto costruttivo, entro un limite di spesa di 1.892 milioni di euro, completamente finanziati.

In esito alla pubblicazione della citata delibera, il 6 giugno 2018 RFI e Cepav Due hanno sottoscritto il Secondo Atto Integrativo alla Convenzione del 1991, con il quale vengono regolati l'avvio del 1° lotto costruttivo del lotto funzionale Brescia Est – Verona (escluso Nodo di Verona) e le modalità di completamento dell'opera mediante un 2° lotto costruttivo.

Con successiva delibera n. 68/2019 il CIPE ha autorizzato il finanziamento e l'avvio del 2° e ultimo lotto costruttivo del Lotto funzionale Brescia Est – Verona (escluso Nodo di Verona), dell'importo di 607 milioni di euro.

I lavori della tratta Brescia Est – Verona sono quindi in corso di esecuzione.

Lo scorso 5 ottobre è stata avviata la TBM (*Tunnel Boring Machine*), del diame-

tro di 10 metri, assemblata *ad hoc* per la costruzione della galleria Lonato, che costituisce l'opera più complessa dell'intera tratta.

Con la citata delibera n. 42/2017, il CIPE ha disposto la progettazione della soluzione Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del nodo di Brescia, finalizzata a dare continuità alla Linea AV/AC Milano – Verona, quale ulteriore fase funzionale della nuova Linea AV/AC Brescia – Verona, in sostituzione del cosiddetto *Shunt* di Brescia.

Il quadruplicamento anzidetto costituisce l'ingresso/uscita est, rispetto al nodo

ferroviario di Brescia, della nuova tratta AV/AC Brescia-Verona.

Per tale intervento è in corso l'*iter* approvativo del progetto preliminare.

L'ingresso a Verona della tratta AV/AC Brescia-Verona sarà invece garantito dall'intervento del Nodo AV/AC di Verona – Ingresso Ovest, del costo di circa 376 milioni di euro, per il quale il CIPE ha approvato il progetto preliminare con delibera n. 69/2019.

Quanto alla nomina di un Commissario straordinario per la realizzazione dell'infrastruttura in parola, evidenzio che sono in corso le interlocuzioni e i necessari approfondimenti.

ALLEGATO 6

5-04794 Baldelli: Invio della relazione sui proventi delle sanzioni stradali da parte degli enti locali per l'anno 2019.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In base al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2019, la relazione sui proventi delle sanzioni di cui agli articoli 208, comma 1, e 142, comma 12-*bis*, del Codice della strada viene elaborata e trasmessa dagli Enti locali mediante la compilazione di un apposito modello, reso disponibile sulla piattaforma informatica del Ministero dell'interno con apposita procedura, ed osservando le istruzioni operative fornite dal medesimo Ministero con la circolare n. 14 del 9 luglio 2020.

Ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del predetto decreto, il termine di invio delle relazioni in fase di prima applicazione, quindi solo per le relazioni che si riferiscono ai proventi dell'anno 2019, è scaduto il 30 settembre 2020, con possibilità di procedere comunque alla trasmissione della relazione fino al 31 ottobre 2020.

Il Ministero dell'interno ha comunicato che, alla data di chiusura della procedura

di invio delle relazioni, risultano inserite nella piattaforma n. 4695 relazioni, di cui n. 4015 regolari e n. 680 irregolari.

Il medesimo Ministero ha, altresì, rappresentato che alcuni comuni hanno inviato relazioni solo in forma cartacea, attestando di non aver riscosso alcun provento da rendicontare, mentre in un solo caso è stata evidenziata l'impossibilità di procedere all'inserimento dei dati nella piattaforma, a causa di difficoltà tecniche, e di avere conseguentemente provveduto ad effettuare la trasmissione cartacea.

Quanto al contenuto delle relazioni ed alla loro accessibilità al pubblico per via telematica, rappresento che sono in corso le occorrenti attività amministrative per renderle fruibili al pubblico, ferma restando la disponibilità degli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a riferirne presso le competenti commissioni parlamentari.