

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-03518 Iaria: Potenziamento del sistema dei trasporti nel bacino del Nuorese e nelle aree interne della regione Sardegna	95
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	99
5-03519 Pastorella: Soppressione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria Venezia-Portogruaro-Trieste	96
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	100
5-03520 Ghio: Privatizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e disservizi sulla rete ferroviaria	96
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	101
5-03521 Maccanti: Procedure di omologazione degli autovelox	96
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	103

SEDE CONSULTIVA:

Misure di semplificazione per il potenziamento dei controlli sanitari in ingresso sul territorio nazionale in occasione del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025. C. 2142 Governo, approvato dal Senato (Parere alla XII Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	97
--	----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 11 febbraio 2025. — Presidenza del vicepresidente Andrea CASU. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.15.

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

5-03518 Iaria: Potenziamento del sistema dei trasporti nel bacino del Nuorese e nelle aree interne della regione Sardegna.

Emiliano FENU (M5S), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Emiliano FENU (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per la risposta.

Nel ricordare che Nuoro costituisce l'unica provincia italiana sprovvista di una

linea ferroviaria, ringrazia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'interesse e la disponibilità manifestati, accogliendo con favore l'istituzione di un tavolo tecnico finalizzato alla risoluzione della problematica in esame.

Si dichiara, tuttavia, non soddisfatto della risposta data dal rappresentante del Governo, dalla quale ritiene che emerga chiaramente come il servizio di navetta ipotizzato da RFI non possa in alcun modo essere considerato equivalente al servizio ferroviario. Ipotizza, pertanto, la mancanza, in seno alla medesima società, della volontà di portare avanti il progetto di realizzazione della linea ferroviaria, nonostante i numerosi vantaggi che lo stesso porterebbe al territorio.

Fa presente, inoltre, che l'analisi costi-benefici portata avanti da RFI dovrebbe tenere in considerazione non soltanto il traffico attuale, ma anche quello che potenzialmente si riscontrerà nel prossimo futuro. Ricorda, infatti, che la provincia di Nuoro è stata individuata quale sede del progetto internazionale Einstein Telescope, che si stima possa avere un impatto economico di circa sei miliardi di euro.

5-03519 Pastorella: Soppressione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria Venezia-Portogruaro-Trieste.

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

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

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per la risposta e, in particolare, per la puntuale indicazione dei tempi previsti per l'inizio dei lavori relativi agli interventi in esame.

Auspica pertanto che le tempistiche riportate vengano rispettate e che venga al più presto individuata una soluzione condivisa per la soppressione del passaggio a livello nel comune di San Stino di Livenza.

Ricorda, infine, che la realizzazione degli interventi richiamati è frutto di una

scelta condivisa e rivolta a soddisfare l'interesse di tutti i cittadini a rendere la linea ferroviaria in questione quanto più sicura, moderna ed efficiente possibile.

5-03520 Ghio: Privatizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e disservizi sulla rete ferroviaria.

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

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

Valentina GHIO (PD-IDP), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante, dichiarandosi tuttavia non soddisfatta della risposta data.

Rileva, infatti, che dagli elementi forniti dal rappresentante del Governo non emerge una strategia chiara e definita che possa porre rimedio ai continui disservizi che si verificano sulla rete ferroviaria.

Fa presente che le condizioni del sistema ferroviario, attualmente molto critiche, si sono aggravate negli ultimi anni, nonostante i numerosi sforzi del personale competente, che a suo avviso andrebbe non soltanto ringraziato ma anche potenziato. Ricorda, infatti, che prima del 2022 si registravano circa 10 mila interruzioni di linea all'anno, mentre solo nel primo semestre del 2024 se ne sono registrate più di 22mila.

Giudica inoltre negativamente il fatto che il Governo non abbia risposto con chiarezza in merito alla prospettata privatizzazione del Gruppo F.S. Dato il forte impatto che la situazione genera sulla vita dei cittadini, manifesta l'opportunità che l'Esecutivo riferisca in Parlamento prima di annunciare eventuali decisioni al riguardo e che tali decisioni non vengano prese al solo scopo di realizzare l'obiettivo, fissato dalla manovra di finanza pubblica, di acquisire venti miliardi di euro entro il 2026 dalla privatizzazione di *asset* pubblici.

5-03521 Maccanti: Procedure di omologazione degli autovelox.

Elena MACCANTI (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'importante lavoro svolto, che ha consentito di individuare regole serie e rispettose, al contempo, degli interessi dei cittadini e degli amministratori degli enti locali.

Ricorda infatti che l'attuale Governo e, in particolare, il ministro Salvini sono intervenuti sul tema, dopo 14 anni di inerzia, mediante l'approvazione, nell'aprile del 2024, del decreto ministeriale relativo alle modalità di collocazione e utilizzo dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo.

Fa presente, pertanto, che ciò che rimane da definire è soltanto la procedura di omologazione degli autovelox, che la Commissione aveva trattato nel corso dell'esame della riforma del Codice della strada, concludendo nel senso di escludere la parificazione *tout court* delle procedure di approvazione e di omologazione. Accoglie, quindi, con favore le informazioni fornite dal rappresentante del Governo, ritenendo che soltanto una precisa definizione dei criteri di omologazione garantisca l'uniformità di trattamento dei cittadini.

Giudica, infine, positivamente la conclusione dei lavori del tavolo tecnico e attende la predisposizione dello schema di decreto, che consentirà ai cittadini di avere finalmente una disciplina chiara e precisa.

Andrea CASU, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.50.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 11 febbraio 2025. — Presidenza del vicepresidente Andrea CASU.

La seduta comincia alle 13.50.

Misure di semplificazione per il potenziamento dei controlli sanitari in ingresso sul territorio nazionale in occasione del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025.

C. 2142 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla XII Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Andrea CASU, *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.

Massimiliano PANIZZUT (LEGA), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, per i profili di competenza, alla Commissione Affari sociali sul disegno di legge recante misure di semplificazione per il potenziamento dei controlli sanitari in ingresso sul territorio nazionale in occasione del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 (C. 2142 Governo, approvato dal Senato).

Premette che il disegno di legge in esame, composto da un solo articolo, è stato approvato in prima lettura dal Senato lo scorso 19 novembre.

Il provvedimento prevede che, al fine di potenziare le attività di vigilanza, controllo igienico-sanitario e profilassi svolte presso i principali porti e aeroporti e di garantire un tempestivo adeguamento dei servizi alle esigenze sanitarie derivanti dall'ingresso sul territorio nazionale dei pellegrini che parteciperanno al Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, il Ministero della salute sia autorizzato ad effettuare assunzioni, con contratto a tempo determinato, avente scadenza non successiva al 31 dicembre 2025, di alcuni soggetti che abbiano già prestato servizio a tempo determinato presso il medesimo Ministero.

Più nello specifico, le assunzioni autorizzate dal disegno di legge concernono tre unità di personale con il profilo di dirigente sanitario medico e quindici unità di perso-

nale dell'area dei funzionari con il profilo di tecnico della prevenzione nell'ambiente e nei luoghi di lavoro.

Segnala che nel corso dell'esame in sede referente la Commissione Affari sociali ha apportato alcune modifiche finalizzate esclusivamente ad aggiornare il periodo di rife-

rimento temporale delle disposizioni di copertura finanziaria.

Andrea CASU, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

La seduta termina alle 13.55.

ALLEGATO 1

5-03518 Iaria: Potenziamento del sistema dei trasporti nel bacino del Nuorese e nelle aree interne della regione Sardegna.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

In premessa, ricordo che a fine 2022, regione Sardegna, MIT, RFI ed ANAS hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per lo sviluppo e per l'integrazione delle reti di mobilità nella regione, da cui è scaturito un tavolo di lavoro che ha redatto un documento di programmazione degli interventi di breve, medio e lungo periodo, delineando rispettivamente scenari al 2026, al 2030 e oltre il 2030.

Per quanto riguarda il collegamento ferroviario tra Nuoro e la rete nazionale di RFI, dall'agosto 2023 è stato istituito un tavolo tecnico presso la prefettura di Nuoro, con la partecipazione del MIT, del comune di Nuoro, della regione Sardegna e di RFI, per individuare soluzioni per potenziare la mobilità del territorio.

A seguito del citato tavolo, RFI ha predisposto l'analisi di fattibilità delle alternative progettuali, rispetto alla quale sono state identificate quattro possibili soluzioni:

l'alternativa P1, che prevede l'ottimizzazione delle coincidenze ferroviarie tra i servizi dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti (ARST) e Trenitalia nella stazione di Macomer;

l'alternativa P2, che si configura come una riprogettazione completa del tracciato ARST Nuoro-Macomer, al fine di adeguarlo agli *standard* RFI. Tale opera consentirebbe di ridurre di circa il 40 per cento gli attuali tempi di percorrenza, con una velocità massima non superiore a 80 chilometri orari e un tracciato pari a 52 chilometri, di cui 35

chilometri in variante, in prevalenza in galleria e in viadotto;

l'alternativa P3, che prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria elettrificata a semplice binario Nuoro-Abbasanta e due nuove località di servizio intermedie (Sedilo e Ottana), con estensione pari a 51 chilometri di cui 30 chilometri in galleria e in viadotto. L'opera permetterebbe di collegare la stazione di Abbasanta sulla rete RFI e la nuova stazione di Nuoro in località Prato Sardo in circa 30 minuti, con una velocità massima di 160 chilometri orari;

l'alternativa P4, che non prevede la realizzazione di infrastrutture ferroviarie ma richiede investimenti sull'infrastruttura stradale.

Nel dicembre 2024, RFI ha ultimato lo studio di trasporto e l'analisi costi-benefici per tutte le alternative individuate unitamente al documento di fattibilità tecnico-economica, nell'ambito del quale sono state sviluppate, con lo studio delle alternative, le soluzioni di tracciato per le alternative P2 *Upgrade* infrastruttura ARST a standard RFI e P3 Nuova linea Nuoro-Abbasanta.

Il documento di fattibilità delle alternative progettuali, i cui esiti sono stati presentati alla regione autonoma della Sardegna e al MIT il 19 dicembre 2024, è stato trasmesso formalmente al MIT lo scorso 23 gennaio, secondo quanto previsto dal vigente Contratto di programma 2022-2026 - Parte Investimenti - Aggiornamento 2024, ed è attualmente all'esame delle competenti strutture.

ALLEGATO 2

5-03519 Pastorella: Soppressione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria Venezia-Portogruaro-Trieste.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue, sulla base degli elementi forniti da ANSFISA e da Rete Ferroviaria Italiana.

La linea ferroviaria Venezia-Trieste è uno tra i principali collegamenti su rotaia del Nord Est che si congiunge con altri importanti itinerari tra Veneto, Friuli e il confine con l'Austria. La citata linea è strategica nel sistema delle reti transeuropee dei trasporti (TEN-T), in riferimento al Corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico e al Corridoio Mediterraneo, ed è funzionale all'accesso anche al nuovo Corridoio Balcani Occidentali-Mediterraneo Orientale.

Il progetto di potenziamento della suddetta ferrovia si pone come obiettivo la diminuzione dei tempi di percorrenza e l'incremento di capacità e regolarità di esercizio, al fine di migliorare le prestazioni della linea per il traffico a lunga percorrenza e adeguare la stessa agli *standard* europei dei corridoi merci.

Per quanto riguarda nello specifico il quesito posto dall'onorevole interrogante circa la soppressione dei passaggi a livello sulla Venezia-Trieste, RFI ha comunicato che sono state ultimate tutte le progettazioni e sono stati avviati gli iter autorizzativi.

In particolare, segnalo che quelli di via Gazzera Alta, nel comune di Venezia, di via Stradazza e di via Boschi, nel comune di Roncade e di via Paludi, nel comune di Annone Veneto, sono stati ricompresi nell'ambito del protocollo d'intesa per la soppressione dei passaggi a livello sul territorio regionale, sottoscritto da RFI e regione Veneto.

Per i primi due passaggi a livello è prevista la soppressione entro il primo se-

mestre del 2025, mentre sul passaggio a livello di via Boschi, l'avvio dei lavori è programmato entro marzo 2025. La soppressione del passaggio a livello di Annone Veneto non è al momento compresa nel suddetto gruppo di interventi.

Con riferimento al passaggio a livello nel comune di San Stino di Livenza, sia ANSFISA che RFI hanno comunicato che nell'aprile 2024 si è concluso l'*iter* per la valutazione del progetto di un cavalcaferrovia sostitutivo, senza, tuttavia, giungere alla positiva conclusione del procedimento a causa del parere contrario della soprintendenza speciale PNR che, condividendo il parere della soprintendenza territoriale, ha ritenuto le opere incompatibili con i valori paesaggistici che qualificano il contesto di riferimento.

Anche l'ente locale ha trasmesso il proprio parere negativo su tale opzione, richiedendo una valutazione sulla realizzazione di un sottopasso come opera alternativa. Su quest'ultima soluzione, il progettista ha evidenziato le criticità idrauliche connesse alle caratteristiche del territorio interessato dall'opera, fra cui, la vicinanza del fiume Livenza, confermando la scelta progettuale del cavalcaferrovia.

RFI ha comunicato di aver svolto una serie di incontri con l'ente locale che non hanno ancora portato ad una scelta condivisa fra la soluzione in cavalcaferrovia e quella in sottopasso. Al fine di addivenire ad un progetto rispondente alle caratteristiche e alle esigenze del territorio, sono previsti ulteriori incontri tecnici volti eventualmente a valutare anche soluzioni differenti dalle due proposte finora dibattute.

ALLEGATO 3

5-03520 Ghio: Privatizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e disservizi sulla rete ferroviaria.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

Lo scorso mese di dicembre è stato presentato il Piano strategico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 2025-2029 con il quale, attraverso un approccio industriale e un piano qualificato con circa 250 indicatori di *performance* da raggiungere nei prossimi cinque anni, la società si prefigge di rafforzare la rete ferroviaria, migliorare la qualità del servizio e supportare il completamento delle infrastrutture.

Con specifico riguardo al quesito relativo al percorso di « riforma ferroviaria » richiamato dagli interroganti, rappresento che nel corso della presentazione del Piano Strategico sono state illustrate dal Gruppo possibili linee di indirizzo, ma non è ancora disponibile una compiuta ipotesi di lavoro. Per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si ribadisce l'esigenza di studiare soluzioni idonee a promuovere, al termine del PNRR, la continuità degli investimenti sulla rete ferroviaria, garantendo un costante apporto di capitali. In tale prospettiva, viene in rilievo l'esigenza di analizzare possibili apporti dei capitali privati alla realizzazione degli investimenti di settore. Evidentemente, qualsiasi proposta in tal senso sarà valutata dal MIT esclusivamente nell'ottica di uno sviluppo del trasporto ferroviario nazionale per il miglioramento della qualità del servizio a disposizione degli utenti.

Con specifico riferimento ai problemi registrati sulla rete ferroviaria, come più volte ricordato in occasione di sedute di sindacato ispettivo, sia in Aula che in questa Commissione, gli stessi vanno valutati nel più ampio contesto di un sistema che ha visto intensificare significativamente gli interventi per la manutenzione e il poten-

ziamento della rete infrastrutturale e tecnologica, finanziati anche con risorse PNRR. Si tratta di interventi necessari e funzionali al miglioramento del sistema trasportistico del Paese.

Per quanto concerne le iniziative per il miglioramento delle infrastrutture e ferroviarie, evidenzio che RFI prevede, nell'orizzonte 2024-2033, ingenti investimenti in sicurezza, manutenzione straordinaria, tecnologie, reti regionali e città metropolitane, connessioni con aeroporti, porti, interporti, direttrici di interesse nazionale e adeguamento delle linee turistiche. Tale piano, orientato alla separazione dei flussi e alla specializzazione dell'infrastruttura, anche grazie all'introduzione dei sistemi di distanziamento più moderni (ERTMS), sarà determinante per aumentare la regolarità del servizio e ridurre i tempi di viaggio sulle principali tratte ferroviarie.

Nell'ambito dell'attività di vigilanza svolta dal MIT, rappresento che vi è un confronto costante con il Gruppo F.S. per individuare le misure più adeguate al coordinamento degli interventi e per un'efficace gestione delle situazioni emergenziali. Tra le misure previste dal gestore della rete per mitigare i disagi verificatisi negli ultimi mesi, sono ricomprese:

un nuovo modello organizzativo con un potenziamento del presidio in *loco* del personale sull'intera rete con l'obiettivo di ridurre i tempi intervento in caso di necessità ed attuazione di mirati interventi di manutenzione preventiva;

la predisposizione di specifici piani di contingenza per fornire assistenza ai passeggeri e fronteggiare le ripercussioni sulla circolazione generate da interruzioni accidentali e non programmate dovute principalmente a cause esterne;

l'attivazione di un monitoraggio nei grandi impianti per una pronta risoluzione di eventuali criticità contingenti nella gestione della circolazione;

l'acquisizione di 20 locomotive di soccorso diesel-elettriche di ultima generazione per velocizzare le procedure di assistenza ai treni fermi in linea disalimentata;

l'*upgrade* di *app* e sistemi aziendali al fine di migliorare informazioni in tempo

reale, soprattutto in caso di deviazioni su percorsi alternativi;

la sperimentazione di un sistema innovativo per la gestione automatica delle pratiche di indennizzo da ritardo per i passeggeri a fronte di una richiesta effettuata su canali digitali che riduce i tempi di lavorazione e rende immediati i rimborsi.

ALLEGATO 4

5-03521 Maccanti: Procedure di omologazione degli autovelox.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Ringrazio gli onorevoli interroganti per il quesito posto, che mi consente di informarvi sull'avvenuta chiusura dei lavori del tavolo tecnico che si è insediato il 25 novembre 2024.

Gli onorevoli interroganti citano una circolare del Ministero dell'interno fondata su un parere dell'Avvocatura generale dello Stato che, in sostanza, considera equivalenti i procedimenti di omologazione e approvazione dei dispositivi per l'accertamento delle violazioni ai limiti massimi di velocità.

Al riguardo, preciso che il tavolo si è insediato proprio con l'obiettivo di rinvenire – previo confronto tra tutti gli attori coinvolti (ANCI, Ministero dell'interno e Ministero delle imprese e del *made in Italy*) – soluzioni equilibrate, anche nell'ottica di garantire che gli *autovelox* siano utilizzati esclusivamente in chiave di prevenzione e deterrenza all'interno di un quadro normativo certo, con un sistema sanzionatorio adeguato, che garantisca sempre il diritto alla difesa dei cittadini.

Ricordo che questa è stata la linea di condotta seguita dal MIT con il decreto ministeriale dell'11 aprile 2024 relativo alle modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni ai limiti massimi di velocità.

Il suddetto tavolo tecnico, a valle delle riunioni tenutesi il 18 dicembre 2024 ed il 15 gennaio 2025, ha predisposto uno schema di decreto che, dopo anni di attesa, cerca di fornire criteri chiari e univoci sui requisiti tecnici di omologazione che gli *autovelox* devono soddisfare, superando quindi le in-

certezze derivanti dalle oscillazioni nelle interpretazioni giurisprudenziali e amministrative.

Nel merito, i criteri di omologazione individuati nello schema di decreto sono volti a garantire la massima affidabilità e precisione delle misurazioni effettuate dagli *autovelox*, al fine di ridurre errori di rilevazione e disallineamenti tra un dispositivo e l'altro, in continuità con quanto già previsto dal decreto del MIT n. 282 del 2017. Ne deriva che i dispositivi approvati dal 2017 in poi risultano coerenti con i requisiti di omologazione individuati dallo schema di decreto.

In coerenza con tale scelta, è stato definito anche il regime transitorio, che ovviamente dovrà garantire su tutti i dispositivi utilizzati dagli enti proprietari delle strade gli stessi livelli di affidabilità e precisione richiesti ai fini dell'omologazione.

Lo stesso decreto prevede anche la possibilità di condurre ispezioni da parte di organismi autorizzati dal Ministero, preventivamente accreditati dall'ente certificatore Accredia, in modo da rendere quanto più possibile rispondente la conformità del singolo dispositivo prodotto al prototipo omologato.

Lo schema di decreto sarà inviato nei prossimi giorni al Ministero delle imprese e del *made in Italy* anche per l'avvio della procedura di notifica alla Commissione europea nell'ambito del sistema di informazione sulle regolamentazioni tecniche (cosiddetto TRIS), trattandosi di misure tecniche che sono destinate ad incidere sul mercato interno.