

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 18 al 24 maggio 2017)

INDICE

CANDIANI: su un centro d'accoglienza per richiedenti asilo allestito a Tradate (Varese) (4-06875) (risp. MANZIONE, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	Pag. 6499
DIVINA: sullo stato di manutenzione della strada statale Valsugana nel tratto veneto (4-03550) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6502
MALAN: sulla realizzazione dell'autostrada Asti-Cuneo (4-06760) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6504
SONEGO ed altri: sull'obbligo di adeguamento delle ferrovie "ex concesse" ai requisiti di sicurezza della rete nazionale (4-06119) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6507

CANDIANI. - *Ai Ministri dell'interno e della giustizia.* - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

nel comune di Tradate, in provincia di Varese, nella struttura di proprietà dell'Istituto delle Figlie della Carità Canossiane, sito in via Barbara Melzi, a partire dall'estate 2015 è stato allestito un centro di accoglienza per richiedenti asilo;

tale centro risulta gestito dalla Croce rossa italiana, a seguito di convenzione con la Prefettura di Varese;

considerato che nel corso del tempo il numero degli ospiti della struttura menzionata è andato progressivamente aumentando, fino a superare attualmente le 100 presenze,

si chiede di conoscere:

se ai Ministri in indirizzo risulti:

il numero dei richiedenti protezione internazionale che sono stati ospitati all'interno del centro di accoglienza di via Barbara Melzi a Tradate da quando lo stesso è stato attivato e quanti siano i richiedenti ospitati alla data odierna;

il numero dei richiedenti protezione internazionale presenti nello stesso centro di accoglienza a cui è stato riconosciuto lo *status* di rifugiato, la protezione sussidiaria e la protezione umanitaria dalla competente commissione territoriale e il numero di quelli irreperibili;

sempre riguardo al centro in premessa, il numero dei richiedenti protezione internazionale nei confronti dei quali è stato adottato un provvedimento di diniego da parte della competente commissione territoriale, di questi quanti hanno presentato ricorso giudiziario avverso il provvedimento di rigetto della domanda e, successivamente, per quanto tempo siano rimasti alloggiati nel centro;

il numero dei richiedenti protezione internazionale del centro di accoglienza a Tradate che successivamente al diniego da parte della com-

missione territoriale sono stati effettivamente espulsi dal territorio nazionale e rimpatriati nel Paese di origine;

quale sia per i richiedenti ospitati al centro di Tradate il tempo di attesa per l'esito della procedura di esame della domanda di protezione internazionale, dalla compilazione del modello C3 alla notifica del provvedimento decisionale delle commissioni territoriali;

a quanto ammonta il costo sostenuto dall'amministrazione giudiziaria per il patrocinio gratuito a favore dei richiedenti protezione internazionale del centro di cui in premessa, in particolare distinti per i tre gradi di giudizio previsti dall'attuale normativa;

l'ammontare complessivo dei costi sostenuti dal Governo distinti per anno dal 2014 alla data attuale per l'accoglienza dei suddetti richiedenti protezione internazionale ospiti del centro di Tradate, con indicazione tanto del costo totale *pro capite* quanto della ripartizione nelle singole voci di spesa, sia *pro capite*, sia nella totalità;

se risulti che tra i richiedenti protezione internazionale ospitati nel centro di accoglienza di cui in premessa vi siano stati episodi di violenza ovvero che gli stessi siano stati oggetto di intervento da parte delle forze dell'ordine, ed in caso affermativo, quali siano le esatte circostanze e i reati denunciati, il numero dei richiedenti coinvolti e quali provvedimenti siano stati adottati nei loro confronti, in particolare se siano stati destinatari di provvedimenti di revoca delle condizioni di accoglienza ed espulsione o rimpatrio.

(4-06875)

(24 gennaio 2017)

RISPOSTA. - Si comunica in primo luogo che presso il centro di accoglienza di Tradate, gestito dalla Croce rossa italiana, erano ospitati, alla data del 17 marzo 2017, 85 richiedenti asilo. Ammontavano a 158, invece, i richiedenti asilo che vi erano transitati complessivamente.

Per quanto riguarda l'esito delle domande di riconoscimento di protezione internazionale presentate dai migranti ospiti, si rende noto che: 2 dei richiedenti avevano ottenuto una forma di protezione; per 35 vi era stato il diniego della domanda; 7 erano in attesa dell'esito della decisione della Commissione e 35 dovevano effettuare la prescritta audizione in Commissione. Infine, 6 richiedenti asilo erano in attesa di predisposizione del modello C3 da parte della Questura.

Con riferimento alla durata dell'*iter* necessario ad ottenere la pronuncia della Commissione territoriale di Milano, bisogna distinguere due fasi. La durata della prima fase (quest'ultima intesa come perfezionamento dell'istanza con chiusura dell'istruttoria e trasmissione del modello C3 alla Commissione territoriale) dipende da fattori contingenti e può esaurirsi nell'arco di alcuni giorni o, al massimo, di alcune settimane. Quanto alla seconda fase, che ricomprende il periodo intercorrente tra "la verbalizzazione dell'istanza" e l'adozione della decisione da parte della Commissione territoriale di Milano, la relativa durata è stimabile in poco più di 12 mesi (la durata si riduce a un massimo di 3 mesi per i casi inerenti a migranti ricompresi nelle categorie più vulnerabili).

Si rappresenta che, nel rispetto del decreto legislativo n. 142 del 2015, durante tale *iter* i richiedenti asilo vengono ospitati nella struttura di Tradate: per la durata del procedimento di esame della domanda da parte della citata Commissione territoriale; nel caso di rigetto della domanda, fino alla scadenza del termine per l'impugnazione della decisione; e, inoltre, nel caso di ricorso giurisdizionale proposto ai sensi dell'articolo 35 del decreto legislativo n. 25 del 2008, per il tempo in cui l'interessato è autorizzato a rimanere sul territorio nazionale, ai sensi dell'articolo 19, commi 4 e 5, del decreto legislativo n. 150 del 2011.

Occorre anche riferire che, divenuto definitivo il provvedimento di diniego della protezione internazionale, gli stranieri ospitati nei centri di accoglienza ubicati nella provincia di Varese, ove non si rendano irreperibili, sono espulsi e rimpatriati secondo le disposizioni del testo unico sull'immigrazione.

In relazione ai costi sostenuti dall'amministrazione giudiziaria per il patrocinio gratuito concesso in favore dei richiedenti asilo, nell'ambito dei procedimenti finalizzati al riconoscimento della protezione internazionale, il Ministero della giustizia ha comunicato di non essere in grado di fornire i relativi importi, attesa l'impossibilità, allo stato, di dedurre i dati del patrocinio relativi alle spese dello Stato distinti per tipologia di procedimento. Riguardo alla spesa globale sostenuta per il gratuito patrocinio negli ultimi anni, la stessa amministrazione ha indicato per il 2015 una spesa di 215.200.889 euro e per il 2016 di 271.207.100 euro.

Quanto all'ammontare complessivo dei costi sostenuti dal Ministero dell'interno per l'accoglienza dei richiedenti asilo ospitati nel centro di Tradate, si segnala che nell'anno 2014 sono stati nulli, poiché in quell'anno non è stata sottoscritta alcuna convenzione in tal senso. L'anno successivo, invece, il totale complessivo liquidato al gestore è stato di 461.545 euro. Il lasso temporale della convenzione ha riguardato il periodo ricompreso tra il 5 luglio e il 31 dicembre 2015; il costo medio liquidato al gestore per ciascun migrante, *pro die, pro capite*, è stato di 32 euro (Iva esente) e ha riguardato tutti i servizi indicati in convenzione, compresi i 2,5 euro di *pocket money pro die, pro capite*, e i 15 euro per *card* telefonica (*una tantum*). Si

evidenza che i costi relativi al *pocket money* e alla *card* telefonica vengono rimborsati al gestore solo a seguito della loro effettiva erogazione al migrante.

Il totale dei costi riferiti alla convenzione sottoscritta per l'intero anno 2016 è stato complessivamente di 1.181.686 euro. In particolare, il costo medio liquidato al gestore per ciascun migrante, *pro die, pro capite*, è stato di 32,75 euro (Iva esente), riferiti, come per la precedente convenzione, a tutti i servizi in essa indicati.

Infine, si rappresenta che il 27 aprile 2016 alcuni ospiti del centro hanno protestato contro presunti ritardi delle autorità italiane nel rilascio di documenti, nonché nella risposta da parte della Commissione territoriale di Milano alle loro istanze di protezione internazionale. In quella circostanza, gli stranieri si sono confinati all'interno della struttura facendo uscire il personale della Croce rossa. Di lì a poco, alcuni di loro si sono riversati in strada creando disagi alla circolazione. A seguito della protesta, la Prefettura ha revocato l'accoglienza del richiedenti asilo responsabili delle intemperanze più gravi.

Per completezza d'informazione, si soggiunge che il Ministero della giustizia ha comunicato che dall'estate 2015, nel centro di accoglienza non hanno avuto luogo fatti penalmente rilevanti, suscettibili di comunicazione di notizia di reato all'autorità giudiziaria.

Secondo quanto rappresentato dal comandante della tenenza dei Carabinieri di Tradate, nel medesimo periodo si sono verificati alcuni dissidi tra gli ospiti del centro, per i quali gli stessi sono stati segnalati all'ufficio stranieri della Questura per violazioni di carattere amministrativo.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

MANZIONE

(23 maggio 2017)

DIVINA. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

la strada statale 47 della Valsugana (SS 47), è un importante asse viario il cui percorso si sviluppa in Veneto e in Trentino, da Padova a Trento, attraversando parte della pianura veneta e percorrendo la valle Valsugana;

gli elevati volumi di traffico e i conseguenti livelli di congestione e inquinamento, la neve e le avversità atmosferiche nel periodo invernale creano disagi cospicui che interessano la popolazione di una vasta area del Paese;

sul versante trentino, ove la gestione stradale è affidata alla Provincia autonoma di Trento, la manutenzione e la gestione della SS47 risultano soddisfacenti;

nel tratto veneto, invece, da Primolano a Cismon del Grappa affidato ad ANAS i disagi sono alquanto incrementati dal disastroso stato di manutenzione del manto stradale, non solo a causa delle migliaia di mezzi che vi transitano quotidianamente, ma anche e soprattutto per gli sporadici adeguamenti locali effettuati nel tempo, che spesso consistono in rimedi precari, fatti in economia con scarsissima qualità di asfalto e che si rompono di nuovo appena pochi mesi dopo il rifacimento;

tale situazione sul tratto veneto rende la strada disagiata, la ghiaia che si alza danneggia i vetri dei veicoli e la percorrenza è diventata pericolosissima, soprattutto nei periodi invernali o in coincidenza di forti piogge,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, al fine di garantire l'incolumità dei cittadini che utilizzano la strada statale 47 della Valsugana, in particolare nel tratto da Primolano a Cismon del Grappa, intenda intervenire presso l'ANAS affinché proceda all'immediata erogazione delle risorse necessarie alla manutenzione della strada e al rifacimento dei tratti più dissestati.

(4-03550)

(3 marzo 2015)

RISPOSTA. - Si forniscono i seguenti elementi di risposta sulla base delle informazioni acquisite presso la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali di questo Ministero e la società ANAS.

Nel corso del 2016, sulla strada statale 47 della Valsugana sono stati effettuati i seguenti interventi: a) distese di pavimentazioni, in tratti saltuari, tra le progressive chilometriche 30+200 e 63+750, per un importo di circa 250.000 euro; b) disaggio di massi pericolanti dalle pareti rocciose, nel tratto compreso tra i chilometri 68+950 e 69+000, per un importo di circa 50.000 euro; c) ripristino e rafforzamento della sovrastruttura in tratti saltuari, tra il chilometro 30+450, località Cittadella e il chilometro 73+000,

località Primolano, per un importo di circa 72.000 euro; d) messa in sicurezza dei piani viabili in tratti saltuari della statale 47, tra il chilometro 33+000 (località Tezze sul Brenta) ed il chilometro 36+000 (località Rosà), con un importo per ciascun lavoro di circa 40.000 euro; e) lavori di protezione della sede stradale, mediante la messa in sicurezza delle scarpate e delle pendici rocciose insistenti in tratti saltuari, tratto tra il chilometro 69+000 ed il chilometro 72+000 (località Cismon del Grappa), per un investimento di circa 65.000 euro.

Inoltre, ANAS riferisce i lavori di rappezzatura in tratti saltuari della statale 47 tra il chilometro 30+000 ed il chilometro 38+000 (località Cittadella, Tezze sul Brenta, Rosà) e tra il chilometro 57+000 ed il chilometro 64+000 (località San Nazario) con un investimento di circa 68.000 euro, sono in fase di attivazione. La medesima società ha, altresì, segnalato di aver provveduto all'aggiudicazione e alla consegna del servizio di pronto intervento per la manutenzione delle opere in verde per un investimento di circa 70.000 euro.

Infine, si fa presente che sono stati inseriti nel contratto di programma 2016 lavori di ripristino statico di opere d'arte presenti sulla strada statale 47, con sostituzioni di appoggi e giunti, rifacimento di cordoli e protezioni laterali, per un investimento di circa 3 milioni di euro. Detti interventi si riferiscono in particolare alle seguenti opere: ponte sul fiume Brenta al chilometro 72+600; svincolo a livelli sfalsati in località Primolano al chilometro 70+500; cavalcavia località San marino al chilometro 61+000/62+000.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(24 maggio 2017)

MALAN. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

la vicenda a giudizio dell'interrogante scandalosa dell'autostrada Asti-Cuneo è stata oggetto dell'atto di sindacato ispettivo 3-02828 dell'interrogante, pubblicata il 4 maggio 2016, rimasta tuttora senza risposta;

in tale vicenda gli interessi del socio pubblico della società Progetto Autostrada Asti-Cuneo sono stati fortemente danneggiati, in quanto ha fornito alla società mista tutto quanto previsto dai documenti di gara, mentre il socio privato non ha fatto altrettanto, e oggi, anni dopo il termine previsto per il completamento dei lavori, questi restano in gran parte non eseguiti,

si chiede di sapere:

quali indicazioni siano state date dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'Anas in relazione alla tutela degli interessi pubblici nella società Asti-Cuneo e da chi siano state fornite;

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo in relazione ai risultati ottenuti dopo aver fornito tali indicazioni.

(4-06760)

(20 dicembre 2016)

RISPOSTA. - Dalle informazioni in possesso, il tempo occorso ad Anas per la pubblicazione del bando di gara per la realizzazione dell'opera fu dovuto alla significativa revisione apportata alla progettazione: in particolare sono state riviste le soluzioni progettuali dei lotti II.5 e II.6 e sviluppati i successivi livelli di progettazione dei restanti lotti, poiché alcuni erano allora disponibili solo a livello preliminare.

Dopo 5 mesi dall'aggiudicazione della gara, il 23 marzo 2006, fu sottoscritta tra Anas e la società Asti Cuneo la convenzione per la progettazione, costruzione e gestione dell'opera. Tuttavia, l'*iter* della convenzione fu interrotto vista la modifica apportata con il decreto-legge n. 262 del 2006, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 286 del 2006, il quale ha modificato la disciplina per i rapporti concessori attraverso l'introduzione di una convenzione unica. Anche per la società Asti Cuneo fu quindi adottata la nuova convenzione unica, successivamente sottoscritta e divenuta efficace a febbraio 2008, a seguito dell'emissione del decreto interministeriale di approvazione della stessa e la sua successiva registrazione alla Corte dei conti. Pertanto, la convenzione precedentemente sottoscritta è quella del 23 marzo 2006, citata anche nelle premesse del testo convenzionale del 2001, la quale non ha mai avuto efficacia.

Per quanto attiene al capitale della società Asti Cuneo, lo stesso è pari a circa 50 milioni di euro interamente versato, il 35 per cento da Anas e la restante parte dal socio privato.

In merito al contenzioso oggetto di transazione con la convenzione 2007, lo stesso riguardava l'impugnazione del bando di gara indetto da Anas per la realizzazione della barriera di Govone, in quanto le stesse opere erano inserite nella convenzione di concessione sottoscritta dalla società Asti Cuneo, nonché delle note con cui Anas aveva avviato il procedimento di sostituzione del contratto di concessione sottoscritto il 23 marzo 2006 con la nuova convenzione unica. Con la sottoscrizione della nuova convenzione è

quindi intervenuta anche la rinuncia da parte della società concessionaria al contenzioso pendente.

Per quanto attiene all'aumento dei costi, l'Anas in qualità di concedente ha approvato i progetti presentati dalla società concessionaria senza approvare l'aggiornamento degli elenchi prezzi di riferimento, al fine di evitare l'aumento del costo complessivo dell'opera. Tuttavia, tali provvedimenti sono stati oggetto di ricorsi da parte della società concessionaria nei confronti del concedente che è stato sempre soccombente. A seguito di richiesta di appello al Consiglio di Stato da parte del concedente, l'Avvocatura generale dello Stato ha ritenuto che non sussistessero i presupposti per la sua proposizione.

Per far fronte agli impegni di spesa, al 31 dicembre 2016 alla società è stato erogato un contributo pubblico pari a 200 milioni tramite Anas ed il resto, pari a 319 milioni di euro, tramite linee di finanziamento a medio e lungo termine. Inoltre, si ricorda che la società eroga ad Anas il 42 per cento del canone di concessione (pari al 2,4 per cento dei proventi netti da pedaggio, articolo 1, comma 1020, della legge n. 296 del 2006) oltre al canone di gestione di cui all'articolo 12, comma 2 della vigente convenzione, pari al 2 per cento dei proventi netti da pedaggio.

In relazione ai lavori della galleria Verduno in via preliminare si specifica che la Direzione generale competente di questo Ministero, in fase d'istruttoria del progetto del lotto II.6, ha riscontrato la mancata sussistenza della copertura finanziaria. La stessa società, ha rappresentato in un primo momento l'impossibilità di realizzare l'intera opera secondo quanto previsto dalla convenzione, attesa la mancanza della copertura finanziaria ed in ragione di ciò ha presentato l'istanza *ex* articolo 5 del decreto-legge n. 133 del 2014 per l'accorpamento con le altre società del gruppo. Per contro, con la trasmissione del progetto del lotto II.6, la società ha asserito, limitatamente allo stesso, l'esistenza di copertura finanziaria che invece non risulterebbe tale essendo solo collegata alla previsione di PEF. Tale copertura risulta fittizia essendo riferita a valori previsionali (PEF).

Successivamente, a seguito di ordinanza del Tar Piemonte n. 1075/2016 di adottare la determinazione conclusiva del procedimento di approvazione del progetto esecutivo lotto II.6 Roddi - diga Enel, la citata Direzione generale, in data 24 ottobre 2014 ha disposto la non approvazione del progetto. Il provvedimento è stato impugnato dalla società concessionaria presso il TAR Piemonte. Il giudizio è tuttora in corso.

Attualmente sono allo studio varie ipotesi alternative per il completamento dell'opera, al fine di procedere celermente all'individuazione di soluzioni progettuali sostenibili, preservando anche l'attuale rapporto di concessione ed escludendo l'ipotesi della risoluzione contrattuale, anche in considerazione del fatto che tale evenienza comporterebbe, ai sensi

dell'articolo 27 di convenzione, l'erogazione da parte dello Stato di un considerevole indennizzo al concessionario uscente.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(19 maggio 2017)

SONEGO, MARGIOTTA, ESPOSITO Stefano. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

il giorno 12 luglio 2016 tra le località di Andria e Corato (in Puglia) si è verificato un gravissimo incidente ferroviario sulla rete a binario unico di una ferrovia "ex concessa" e al momento si contano 23 morti e oltre 50 feriti;

l'Italia è un Paese ad alta sicurezza ferroviaria, grazie alla professionalità degli operatori e agli ingenti investimenti in infrastruttura, che sono stati effettuati negli scorsi anni;

di per sé, la circolazione a binario unico non è meno sicura di quella a binario doppio, purché avvenga sulla base di regole e dispositivi di sicurezza adeguati ed evoluti;

la rete ferroviaria italiana, non a caso una delle più affidabili e sicure d'Europa, è dotata di avanzatissimi sistemi di sicurezza ed è sottoposta alla vigilanza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, mentre le "ex concesse", che non fanno parte della rete nazionale, operano con dispositivi tecnici di sicurezza di livello inferiore e non sono sottoposte alla vigilanza dell'Agenzia, con la conseguenza di aver effettuato, nel corso degli anni, investimenti in sicurezza di gran lunga inferiori a quelli allocati sulla rete nazionale;

tra le "ex concesse", vi sono lodevoli eccezioni, come ad esempio quella del gruppo Trenord, che opera con requisiti di sicurezza identici a quelli della rete nazionale, alla quale è interconnessa;

lo scarto di requisiti di sicurezza generalmente presenti tra rete nazionale e quella delle ex concesse non può più essere consentito,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga di dovere intervenire, con somma urgenza, per mezzo di decreto-legge, allo scopo di estendere all'intera rete delle "ex concesse" l'obbligo di adeguarsi ai requisiti di sicurezza vigenti sulla rete ferroviaria nazionale;

se non ritenga di dover estendere i compiti di vigilanza dell'Agenza nazionale per la sicurezza ferroviaria anche all'intera rete delle ferrovie "ex concesse";

se, successivamente, non ritenga, allo scopo di realizzare ancora più strutturali azioni di innalzamento della sicurezza ferroviaria, di dover avviare il processo di incorporazione della rete dell'infrastruttura delle "ex concesse" nella rete ferroviaria nazionale di proprietà dello Stato.

(4-06119)

(14 luglio 2016)

RISPOSTA. - Il recepimento della direttiva 2012/34/UE, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico è stato effettuato con l'emanazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

Successivamente, in ottemperanza all'articolo 1, comma 6, del suddetto decreto legislativo, previa Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano del 3 agosto 2016, il 5 agosto 2016 è stato emanato il decreto ministeriale recante "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione", pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, serie generale n. 216 in data 15 settembre 2016.

L'ANSF ha comunicato che con l'entrata in vigore del suddetto decreto ha quindi provveduto, da un lato ad acquisire informazioni sullo stato dell'arte, sia organizzativo, sia tecnologico delle aziende che le esercitano, dall'altro lato sta supervisionando la sicurezza della circolazione sulle reti interessate nel periodo necessario alle aziende per adeguarsi al nuovo assetto, nel rispetto di quanto esplicitamente previsto dal citato decreto ministeriale.

In particolare, l'ANSF informa di aver comunicato con nota n. 9956/2016 del 26 settembre 2016 alle aziende elencate nel predetto decreto ministeriale, i requisiti da rispettare per adeguarsi al nuovo quadro normativo, analoghi a quelli già imposti e per la quasi totalità soddisfatti, sulla Rete ferroviaria italiana (RFI) e sostanzialmente consistenti nell'adozione di si-

stemi tecnologici (collegamenti di sicurezza, blocco automatico, sistemi di protezione della marcia, sistemi di protezione dei passaggi a livello) finalizzati a neutralizzare eventuali errori del personale impiegato in attività di sicurezza (macchinisti, regolatori della circolazione, manutentori).

Con la medesima nota l'ANSF ha inoltre chiesto alle citate aziende i programmi di attuazione dei suddetti interventi e ha indicato le misure minime a tutela della sicurezza della circolazione da adottare immediatamente nelle more del completamento dei programmi medesimi, ferma restando la possibilità per le citate aziende di adottare misure differenti da quelle minime indicate da ANSF, purché almeno altrettanto efficaci.

In particolare, tali misure minime prevedono, in caso di linee senza sistemi di protezione, l'imposizione di una velocità massima di 50 chilometri orari con il sistema di vigilanza dell'agente di condotta attivo e, in caso di linee con il blocco telefonico, il controllo dei treni incrocianti effettuato dal personale di bordo e la limitazione del traffico di non più di un treno all'ora per senso di marcia.

A seguito di tale nota, tutte le aziende ferroviarie hanno inviato le loro risposte ad ANSF, che le sta analizzando.

L'ANSF si è dichiarata disponibile per qualsiasi chiarimento anche attraverso un tavolo di discussione che coinvolga tutti i soggetti interessati, tenendo altresì presente che la materia, in conformità al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE", è di propria esclusiva competenza e non può essere oggetto di concertazione.

Infatti, ANSF ha programmato con le aziende ferroviarie degli incontri bilaterali al fine di fornire nei tempi più rapidi possibili il supporto necessario alle aziende medesime per uniformarsi agli adempimenti tecnico-organizzativi e procedurali a cui le stesse sono obbligate dal contesto normativo delineato dal citato decreto legislativo n. 162 del 2007 e dalle correlate norme europee e nazionali, nonché dagli atti emanati dalla stessa ANSF.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(19 maggio 2017)
