



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 27

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

INTERROGAZIONI

282^a seduta: giovedì 19 gennaio 2017

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6
DEL BASSO DE CARO, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	3, 5
MANDELLI (FI-PdL XVII)	5
* SCIBONA (M5S)	6
ALLEGATO (<i>contiene i testi di seduta</i>)	7

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Segle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Area Popolare (Ncd-Centristi per l'Italia): AP (Ncd-CpI); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti
Del Basso De Caro.*

I lavori hanno inizio alle ore 9.

PROCEDURE INFORMATIVE

Interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-03191, presentata dai senatori Mandelli e Piccinelli.

DEL BASSO DE CARO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, con la recente inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, ovvero il *tunnel* adibito ai trasporti più lungo al mondo (57 chilometri), la Svizzera ha realizzato, nell'ambito del corridoio Reno-Alpi, un'opera essenziale per il completamento dell'asse Nord-Sud tra Mare del Nord (Rotterdam) e Mediterraneo (Genova). Insieme al traforo del Lotschberg, in funzione dal 2007, e al *tunnel* del Ceneri (che sarà completato nel 2020), la nuova galleria di base del San Gottardo rappresenta una delle tre gallerie di base della nuova ferrovia transalpina (NFTA), che permetterà di ridurre enormemente i tempi di percorrenza di due delle aree economiche più forti d'Europa, l'area di Zurigo e la Lombardia.

Al fine di migliorare la capacità e le prestazioni delle linee di accesso, Italia e Svizzera hanno condiviso l'obiettivo di adeguare il corridoio a *standard* più elevati, con interventi infrastrutturali volti a permettere la circolazione di treni lunghi fino a 750 metri, a garantire la circolazione di treni con sagoma *high cube* (fino a 4 metri di altezza) e con nuovo attrezzaggio di segnalamento europeo. Tutti questi interventi intendono ridurre i costi del trasporto e incrementare la più vantaggiosa ripartizione modale a favore della modalità ferroviaria.

Il programma degli interventi è stato individuato con il *Memorandum of understanding* del dicembre 2012 tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti e il capo del Dipartimento federale svizzero per l'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, a seguito di un particolareggiato studio dei previsti futuri traffici. I lavori riguardano, tra l'altro, anche la linea ferroviaria Milano-Como-Chiasso attraverso il valico di Chiasso, che insiste sul Gottardo.

Un successivo accordo del gennaio 2014 definisce le modalità di finanziamento e di esecuzione fino alla messa in esercizio entro il 2020 dei succitati interventi infrastrutturali e individua gli impegni presi dai due Stati. In particolare, stabilisce che il Consiglio federale svizzero metta a disposizione un finanziamento di 120 milioni di euro per gli interventi sulla linea di Luino, mentre il Governo della Repubblica Italiana, tramite il Ministero delle infrastrutture e trasporti, attivi Rete ferroviaria italiana quale gestore della rete ferroviaria nazionale (oggi soggetto attuatore) al fine di rispettare gli impegni concordati nell'accordo: finanziare e realizzare gli interventi di ampliamento a quattro metri della sagoma di spazio libero sulla linea tra Chiasso e Milano.

La realizzazione delle opere finanziate dal Governo svizzero è prevista all'interno del contratto di programma 2012-2016 (parte investimenti), nell'ambito del programma *Upgrading* Corridoio Reno-Alpi; il finanziamento di 120 milioni di euro da parte svizzera è stato inserito tra quelli disponibili per tale progetto, dal costo complessivo di 448 milioni di euro. In particolare, lungo la linea Milano-Como-Chiasso, oltre agli interventi di potenziamento tecnologico della linea convenzionale a doppio binario, saranno rinnovati gli apparati di stazione e il sistema di distanziamento dei treni nel tratto di linea Monza-Como-Chiasso. Contestualmente, sono in corso i lavori di adeguamento della sagoma e per l'adeguamento dei binari delle stazioni a modulo 750 metri. Tutti i lavori relativi al potenziamento prestazionale per il traffico merci saranno conclusi entro il 2018. Il potenziamento tecnologico terminerà nel 2019. In generale, gli interventi di potenziamento tecnologico garantiranno un livello di capacità adeguato per il traffico metropolitano, regionale, merci e della lunga percorrenza, sia nello scenario attuale sia in quello futuro previsto.

Come riferisce Rete ferroviaria italiana sulle opere di mitigazione, il Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore predisposto dalla stessa Rete ferroviaria italiana in ottemperanza a quanto previsto dal decreto legislativo n. 447 del 26 ottobre 1995 (legge quadro sull'inquinamento acustico) prevede lungo la linea Milano-Chiasso, nelle 15 annualità nelle quali è suddiviso il piano medesimo, interventi nei Comuni di Sesto San Giovanni, Monza, Desio, Lissone, Seregno, Meda, Barlassina, Leniate sul Seveso, Carimate, Cantù, Fino Mornasco, Vertemate con Minoprio, Senna Comasco e Como.

Le prime quattro annualità del piano approvate dalla Conferenza unificata Stato-Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano prevedono interventi nei Comuni di Sesto San Giovanni, Seregno e Monza. Rispetto a tali interventi, Rete ferroviaria italiana ha predisposto i relativi progetti preliminari, che sono stati già trasmessi ai rispettivi Comuni. Ad oggi solo il Comune di Monza ha approvato il progetto preliminare dei suddetti interventi ed è in corso il confronto sul progetto definitivo; confronto che dovrebbe concludersi entro il primo trimestre del corrente anno.

Gli interventi ricomprendono anche l'anticipo di alcune opere ritenute prioritarie da parte del Comune di Monza, localizzate a Nord della galleria di Monza, nel tratto compreso tra l'uscita galleria e la via San Gottardo

rispettivamente, per un'estesa complessiva di circa 4,9 chilometri. Entro l'anno 2020 è prevista da parte di Rete ferroviaria italiana la realizzazione di questo primo stralcio del piano.

Gli interventi di realizzazione di itinerari alternativi quali le Gronde al Nodo di Milano costituiscono un ingente investimento e sono giustificabili soltanto a fronte di volumi di traffico merci che non si prevedono prima del lungo periodo (oltre 2030). Inoltre, la fase realizzativa di tali progetti non è coperta da finanziamento nel vigente contratto di programma. La stessa linea Chiasso-Monza-Milano rappresenta l'itinerario più diretto per l'accesso al sistema intermodale dell'area Est di Segrate, dove sono previsti ulteriori investimenti a carico di terzi. Ciò premesso, Rete ferroviaria italiana ritiene ad oggi coerente perseguire l'istadamento del traffico merci sull'attuale linea Milano-Chiasso.

MANDELLI (*FI-PdL XVII*). Signor Sottosegretario, mi ritengo solo parzialmente soddisfatto della sua risposta.

Prendo atto del progetto di messa in sicurezza rispetto alle opere di mitigazione per l'abbattimento del rumore, che sono al centro dell'interrogazione che ho presentato. Oggettivamente, la linea ferroviaria passa nel cuore di una città che è la terza della Lombardia con 125.000 abitanti, quindi la turba profondamente. La nostra preoccupazione è che le opere di mitigazione non siano all'altezza di una situazione di grande disagio, perché la ferrovia divide praticamente a metà la cittadina di Monza. Al contempo, sollevo un problema di sicurezza rispetto a un traffico così importante nel cuore di una città, nel cuore della Brianza, nel cuore della Lombardia, che certamente continua a destare in noi molta preoccupazione.

Pur comprendendo le difficoltà di realizzazione, in considerazione del grande aumento di traffico che si prevede sulla linea entro il 2030, resta l'opportunità dell'intervento delle Gronde di Milano.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-03248, presentata dal senatore Scibona e da altri senatori.

DEL BASSO DE CARO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Le traverse in uso su tutta la rete Circumvesuviana, notoriamente a scartamento ridotto, si compongono essenzialmente di due blocchi in conglomerato cementizio armato, collegati da un distanziatore metallico (sistema detto Vagneux). Tale sistema, particolarmente diffuso nelle ferrovie francesi, è stato adottato in Italia sia per le ferrovie a scartamento ordinario sia per quelle a scartamento ridotto. L'utilizzo di tali traverse su ballast per le linee della Circumvesuviana si è reso necessario in sede di adozione della lunga rotaia saldata, mostrandosi particolarmente adatto a tale scopo; lo scartamento è garantito dal distanziatore, mentre la variazione di scartamento nelle curve si ottiene tramite gli organi di attacco.

Secondo quando riferisce l'USTIF di Napoli, sulle traverse in argomento non sono stati riscontrati problemi particolari, tranne la normale

usura e, in qualche caso (ma con i vecchi tipi) qualche fuori squadra. Il controllo sulle traverse viene effettuato semestralmente tramite il treno diagnostico, nonché con l'esame visivo degli operatori di armamento con periodicità settimanale secondo i piani di manutenzione.

Quanto alla possibilità che la ferrovia Circumvesuviana passi sotto la sorveglianza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, ricordo che il decreto ministeriale del 5 agosto 2016 ha individuato le reti ferroviarie che rientrano sotto la vigilanza ANSF, ai sensi del decreto legislativo del 15 luglio 2015, n. 112, concernente l'attuazione della direttiva europea 2012/34. Ad oggi, per le ferrovie isolate, come la Circumvesuviana, non vi è alcuna disposizione legislativa che consenta tale passaggio.

SCIBONA (M5S). Ringrazio il Sottosegretario per la risposta fornita, della quale, tuttavia, non sono soddisfatto. Non ho, infatti, sentito alcunché riguardo all'omologazione dell'utilizzo delle semitraverse in massicciata. A quanto mi risulta, quel tipo di semitraverse, a meno che non siano cambiate le regole, sono omologate per l'utilizzo in battuto in cemento oppure in esterno a vista, mentre proprio il loro utilizzo in pietrisco (in ballast) ne impedisce il controllo visivo ordinario, anche quello settimanale.

Il grosso problema di quelle semitraverse è proprio il fatto che ci sia una barra di collegamento in materiale ferroso, che oltretutto vicino al mare potrebbe deteriorarsi velocemente. Il pietrisco che copre quella barra fa sì che chi va a controllare non ne possa verificare lo stato, ed è proprio la barra che garantisce lo scartamento stesso della linea. Quindi, al di là del fatto che possano essere inserite o meno in un ambito ferroviario più ampio, mi sembra veramente particolare che sia stato accordato quel tipo di utilizzo delle semitraverse.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 9,15.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

MANDELLI, PICCINELLI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

lungo la tratta monzese della linea ferroviaria Milano-Chiasso si sono recentemente conclusi i lavori di adeguamento tecnologico con lo scopo di trasformarla in linea ad alta capacità (ma non ad alta velocità) e tali interventi sono stati indirizzati allo scopo di consentire il transito di treni merci di grandi volumi e portata conseguentemente alla recente apertura della galleria del Gottardo;

tale traffico merci andrà ad aggiungersi al già intenso e difficoltoso traffico pendolare odierno;

già oggi la linea che attraversa il centro cittadino monzese determina criticità ambientali acustiche e vibrazionali, che disturbano pesantemente il sonno e la qualità di vita di migliaia di residenti monzesi, che abitano quartieri a forte e storica valenza residenziale;

inevitabilmente, il pesante aggravio di traffico con convogli di così poderosa portata e lunghezza rischia di portare al collasso l'intero sistema di trasporti civili lungo la linea e di determinare nei suddetti quartieri condizioni ambientali ai limiti della tollerabilità;

la linea, se non gravata da nuovi ed inopportuni carichi, potrebbe avere valenza strategica nel risolvere o quantomeno attenuare gli attuali gravosi problemi di trasporto, di viabilità ed ambientali dell'hinterland milanese brianzolo;

alla luce di quanto esposto non appare razionale né condivisibile la scelta strategica di RFI (Rete ferroviaria italiana) di indirizzare sulla suddetta linea Milano-Chiasso anche il traffico merci, attualmente previsto in 200 e più convogli quotidiani, soprattutto concentrati nelle ore notturne;

non mancano soluzioni alternative in parte già realizzate come la gronda ovest Chiasso-Luino-Novara-Tortona e quella est, ancora da realizzarsi, Seregno-Melzo-Pavia-ortona;

RFI pare privilegiare, per considerazioni a giudizio degli interroganti prettamente economiche e contingenti, ma del tutto prive di futura valenza strategica, l'immediato utilizzo della vecchia linea da sempre destinata, in modo pressoché esclusivo, al traffico passeggeri, soprattutto locale e pendolare;

il transito notturno nel pieno centro cittadino monzese di convogli tanto pesanti e voluminosi renderà critica la già difficile sostenibilità ambientale cittadina e non sarà scevro da problematiche di sicurezza (l'attuale galleria usata dai treni risale al 1835);

RFI, nonostante le suddette scelte, non pare mettere in campo opere di mitigazione dell'impatto acustico e vibrazionale a valenza strategica e risolutiva (quale la copertura del tratto intracittadino della ferrovia, che peraltro già corre in trincea profonda) e i pannelli antivibrazione, recentemente posizionati in galleria, avranno comunque effetto transitorio e destinato ad esaurirsi, per il consumo dei materiali, nel giro di pochi anni,

si chiede di sapere quali iniziative i Ministri in indirizzo abbiano messo in atto per sollecitare su RFI e concordare l'esecuzione di valide misure di mitigazione ambientale, in grado di impedire che venga compromessa la qualità di vita e la salute dei residenti monzesi, per evitare che il previsto sovraccarico di traffico merci non comprometta le potenzialità di utilizzo dell'attuale linea nell'ambito dei trasporti locali con la creazione di nuove linee S (S-Bahn), analogamente a quanto avviene nelle più avanzate aree metropolitane europee, per attivare definitivamente ed il più rapidamente possibile linee di trasporto alternative alla Milano-Chiasso, che consentirebbero di saltare il già congestionato nodo ferroviario milanese e Brianzolo e di garantire ai convogli l'alta velocità, da sempre prevista e progettata per il corridoio viario Rotterdam-Genova.

(3-03191)

SCIBONA, PUGLIA, AIROLA, CAPPELLETTI, MANGILI, DONNO, SANTANGELO, MORONESE, CIOFFI, BERTOROTTA, CASTALDI, BLUNDO, MORRA, COTTI, BUCCARELLA, PAGLINI, GIARRUSSO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la ferrovia Circumvesuviana è una rete ferroviaria a scartamento ridotto a servizio dell'area intorno a Napoli, e risulta estesa per circa 142 chilometri, distribuiti su 6 linee e 96 stazioni;

tale ferrovia è gestita dall'ente autonomo Volturno, società a responsabilità limitata, che risulta anche proprietaria della infrastruttura stessa;

risulta agli interroganti che tale ferrovia sia ampiamente utilizzata da pendolari e turisti, rendendola di indiscussa importanza, sia per il numero di corse, che per il volume dell'utenza;

considerato che da un esame visivo risulta agli interroganti che i binari, in modo disgiunto, poggiano su di una traversina, singola per ogni binario, e che quindi non è adottata una traversina unica su cui appoggino entrambi i binari,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda attivarsi presso l'ente competente, affinché venga verificato: quale tipo di traversina sia stata adottata per la ferrovia Circumvesuviana; quale sia l'organo che avrebbe omologato tale traversina e per quale tipologia di utilizzo, ovvero se la stessa risulta omologata esclusivamente per annegamento nel manto stradale, oppure anche per appoggio sulla massicciata; quali siano e da chi siano garantiti i profili di sicurezza di tale impianto, nonché da chi e con quale

frequenza vengono fatti controlli sulla stabilità dei binari e sul mantenimento, costante nel tempo, della distanza di scartamento;

se intenda sottoporre, oltre all'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi, anche all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie la vigilanza sulla sicurezza della ferrovia Circumvesuviana, similmente a quanto previsto dal decreto ministeriale 5 agosto 2016, che ha coinvolto alcune reti ferroviarie in concessione.

(3-03248)

