Ferrovie dello Stato Italiane
UA 6/11/2026
RFI-AD.DST.IMA0011\P\2026\0003975

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Direzione Stazioni
Ingegneria e Investimenti Stazioni
Investimenti Stazioni Lombardia e Nord-Est
La Responsabile

Spett.le
ALTVELOX
Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada
PEC: ***altvelox@legalmail.it***

Oggetto: Stazione ferroviaria di Belluno, sistemazione del piazzale antistante, assenza di spazi destinati alla fermata breve per accompagnamento e prelievo dei passeggeri. Richiesta di chiarimenti, accesso documentale ai sensi degli artt. 22 e seguenti della legge n. 241/1990 e accesso civico ai sensi del d.lgs. n. 33/2013. – Riscontro di competenza

Si fa seguito all'istanza in oggetto, trasmessa a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 8 ottobre 2026, mediante la quale venivano richieste informazioni e documenti in relazione agli spazi destinati alla fermata breve nell'area antistante alla Stazione di Belluno, per rappresentare quanto segue.

Con riferimento alle richieste indirizzate a RFI si evidenzia che queste non possono essere accolte in quanto difettano dei requisiti di cui all'art. 22 l. 241/1990.

In primo luogo, per quanto attiene alle richieste di cui ai punti da 1 a 4 e 8, queste non si ritengono ammissibili in quanto non sono volte ad ottenere copia di uno o più documenti specifici in possesso di RFI bensì riguardano un complesso non individuato di informazioni ed atti di cui si da atto di non conoscere neppure con certezza la consistenza e il contenuto. Tali richieste esulano dunque dalla definizione di documentazione di cui all'art. 22 l. 241/1990.

Inoltre, tutte le otto richieste, per come formulate, risultano avere finalità di natura meramente esplorativa, costituendo uno strumento di controllo generalizzato sull'operato di RFI.

Infatti, con finalità evidentemente esplorative, sono stati richieste numerose informazioni circa il regime proprietario delle aree, i soggetti che hanno assunto decisioni sulla viabilità

relative al piazzale di stazione, l'indicazione di quali atti facciano riferimento agli stalli destinati alla sosta breve ed eventuali ipotetiche segnalazioni o reclami in merito all'attuale configurazione del piazzale, progetti ed eventuali varianti ecc.

Occorre sul tema precisare quanto sottolineato da una recente pronuncia del Consiglio di Stato, la n. 1761/2025, con la quale il Collegio ha ribadito come "il diniego di accesso agli atti può essere legittimamente opposto ogni qualvolta l'istanza risulti generica, sia sotto il profilo dei documenti richiesti, sia sotto quello del labile interesse all'ostensione. L'accesso agli atti, infatti, deve avere ad oggetto una specifica documentazione in possesso dell'amministrazione che detiene i documenti … e non può riguardare un complesso non individuato di atti di cui non si conosce neppure con certezza la consistenza e il contenuto, e soprattutto la pertinenza rispetto alla condizione della richiedente, assumendo altrimenti l'istanza un sostanziale carattere di natura meramente esplorativa, inammissibile ex art. 24, comma 3, l. n. 241 del 1990 (cfr., ex multis, CdS, 5.02.2024, n. 1139)."

La genericità della richiesta di ostensione - come si anticipava sopra - oltre a riguardare la pletora dei presunti documenti richiesti, si appalesa anche in ordine all'interesse giuridico sotteso, laddove è stato specificato che la rilevanza della suddetta richiesta è quella di accedere a documenti ed informazioni in quanto ALTVELOX vorrebbe verificare le "scelte amministrative, progettuali e viabilistiche che incidono direttamente sulle condizioni di accesso e sicurezza dell'utenza rappresentata dall'Associazione".

Ebbene preme rilevare che le informazioni richieste fanno riferimento a circostanze ed asserite criticità attinenti all'accessibilità alla stazione ferroviaria e alla tutela e sicurezza dell'utenza della stazione, e non all'uso della strada (scopo, quest'ultimo, dell'associazione). In altri termini, la presente richiesta di accesso agli atti risulta carente della prova del concreto interesse giuridico all'ostensione, non essendo allo stato dimostrata alcuna strumentalità o funzionalità della documentazione richiesta con le finalità statutarie (Consiglio di Stato n. 8333/2021).

Di fronte a siffatta genericità dell'istanza, sia sotto il profilo dei documenti richiesti che dell'interesse giuridico sotteso, la presente richiesta di accesso agli atti deve essere negata, per violazione dell'art. 24, comma 3, della L. n. 241/1990, che dispone che «non sono ammissibili istanze di accesso preordinate ad un controllo generalizzato dell'operato delle pubbliche amministrazioni», in linea con quanto affermato dalla consolidata giurisprudenza

sul tema, che ha ritenuto legittimo il diniego alla richiesta di accesso agli atti, allorquando l'istanza risulti generica, sia sotto il profilo dei documenti richiesti, sia sotto quello del labile interesse all'ostensione [ex multis, CdS, sez. III, 05.02.2024, n. 1139]

"La regola … è espressione dello stesso principio di buon andamento di cui all'art. 97 Cost poiché un obbligo generale come quello che si esclude costringerebbe, in ultima analisi, l'amministrazione ad un impegno sproporzionato di risorse di fronte a qualsivoglia istanza, per assurdo anche manifestamente infondata o soltanto emulativa" [CdS, Sez. IV, 8.05.2017, n.2099].

Da ultimo, con riferimento alle richieste documentali di cui ai punti da 5 a 7, si fa presente che l'accesso alla stazione è stato oggetto di minimali modifiche in area di proprietà di RFI volte al miglioramento della sicurezza degli utenti che accedono alla stazione e garantendo al contempo la presenza di aree per la sosta temporanea dei veicoli, nello specifico:

- n. 2 stalli riservati alle persone con disabilità;
- n. 2 stalli riservati alla Polizia di Stato;
- n. 2 stalli riservati al personale RFI;
- n. 2 stalli destinati alle operazioni di carico/scarico;
- n. 3 stalli destinati al servizio taxi;
- circa n. 12 stalli di sosta libera.

Si comunica, inoltre, che l'intero piazzale di stazione sarà oggetto di prossima riqualificazione e le relative attività tecniche e amministrative sono in itinere.

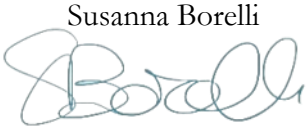
Si evidenzia infine che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non è soggetta alle disposizioni in materia di accesso civico generalizzato (FOIA), in quanto non rientra nell'ambito soggettivo di applicazione della disciplina di cui al D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33 e per tale ragione la richiesta di accesso civico generalizzato non può essere accolta.

RFI è infatti interamente controllata da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., ossia di una "società quotata" come definita dall'art. 2 co. 1 lett. p) del medesimo decreto. Trova dunque applicazione a RFI l'esclusione di cui all'art. 2 bis co. 2 lett. b) del suddetto decreto, secondo cui: "Sono escluse le società quotate come definite dall'articolo 2, comma 1, lettera p), dello

stesso decreto legislativo, nonché le società da esse partecipate, salvo che queste ultime siano, non per il tramite di società quotate, controllate o partecipate da amministrazioni pubbliche".

Cordiali saluti.

Susanna Borelli



Prot.2873/2026

A RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
Direzione Stazioni
Ingegneria e Investimenti Stazioni
Investimenti Stazioni Lombardia e Nord Est
Alla Responsabile, dott.ssa Susanna Borelli
PEC: rfi-nemi.din.dino.mia@pec.rfi.it
PEC: reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it

PER CONOSCENZA

AL SINDACO DEL COMUNE DI BELLUNO
PEC: belluno.bl@cert.ip-veneto.net

AL COMANDANTE
DELLA POLIZIA LOCALE DI BELLUNO
PEC: belluno.bl@cert.ip-veneto.net

AL RESPONSABILE DELL'AREA URBANISTICA,
MOBILITÀ E POLITICHE PER LA SOSTENIBILITÀ
DEL COMUNE DI BELLUNO
PEC: belluno.bl@cert.ip-veneto.net

ALLA POLIZIA DI STATO
AL DIRIGENTE DELLA SEZIONE
POLIZIA STRADALE DI BELLUNO
Al Dirigente pro tempore dott. Alessandro Romano
PEC: dipps207.0200@pecps.poliziadistato.it

ALLA POLIZIA DI STATO
AL DIRIGENTE DEL COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE TRENTINO ALTO ADIGE E BELLUNO
PEC: dipps207.0000@pecps.poliziadistato.it

OGGETTO: Formale contestazione del diniego di accesso documentale opposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. all'istanza ALTVELOX prot. n. 1019/2026 dell'8 ottobre 2026, riguardante la sistemazione del piazzale della stazione ferroviaria di Belluno, la sicurezza della circolazione e l'accessibilità degli utenti. Contestazione analitica delle motivazioni, richiamo agli articoli 22, 23, 24 e 25 della legge n. 241/1990, agli articoli 5 e 6 del D.P.R. n. 184/2006 e alla giurisprudenza del Consiglio di Stato. Preannuncio di ricorso all'Autorità giudiziaria amministrativa ai sensi dell'articolo 116 del D.Lgs. n. 104/2010, senza previo riesame amministrativo.

PREMESSA

Il sottoscritto Gianantonio Sottile Cervini, nella qualità di Presidente pro tempore di ALTVELOX, Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada, con riferimento alla comunicazione sottoscritta dalla Responsabile della struttura Investimenti Stazioni Lombardia e Nord Est, dott.ssa Susanna Borelli, pervenuta in riscontro all'istanza dell'8 ottobre 2026, contesta formalmente e integralmente, per le ragioni di seguito esposte, le motivazioni utilizzate da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per negare l'accesso alla documentazione amministrativa e progettuale riguardante gli interventi realizzati nel piazzale antistante la stazione ferroviaria di Belluno.

La richiesta di accesso documentale presentata da ALTVELOX l'8 ottobre 2026, con protocollo associativo n. 1019/2026, trae origine da specifiche segnalazioni pervenute all'Associazione da cittadini e utilizzatori della stazione ferroviaria di Belluno, i quali hanno rappresentato le difficoltà incontrate nell'accompagnare e prelevare i passeggeri mediante autovetture private, a seguito della sistemazione degli spazi antistanti il fabbricato viaggiatori.

In particolare, è stata segnalata la presenza di numerosi dissuasori e manufatti in cemento che impediscono materialmente l'accostamento dei veicoli in prossimità dell'ingresso della stazione, senza che risulti chiaramente individuata un'area destinata alla fermata di brevissima durata per consentire le ordinarie operazioni di salita e discesa dei passeggeri. Tale situazione assume particolare rilievo per le persone anziane, per gli utenti con difficoltà motorie, per le famiglie con bambini e per chi deve trasportare bagagli ingombranti, trovandosi nella necessità di raggiungere l'ingresso dello scalo attraverso percorsi non sempre immediati e interessati anche dalla circolazione dei mezzi del trasporto pubblico.

Le segnalazioni ricevute hanno inoltre evidenziato che chi accompagna un passeggero potrebbe trovarsi nella condizione di dover scegliere tra effettuare una fermata in spazi nei quali la stessa potrebbe risultare vietata o interferire con la circolazione degli autobus, con conseguente rischio di contestazioni per violazioni del Codice della strada, oppure utilizzare aree più distanti dall'ingresso, rendendo necessario l'attraversamento del piazzale. Si tratta di circostanze che richiedono di verificare non soltanto la disponibilità complessiva di parcheggi, ma soprattutto l'esistenza di una soluzione concretamente utilizzabile e conforme alla disciplina della circolazione per le operazioni di accompagnamento e prelievo dei viaggiatori.

È proprio per accertare quali valutazioni tecniche, progettuali e amministrative abbiano determinato l'attuale configurazione degli spazi che ALTVELOX ha ritenuto necessario rivolgersi al Comune di Belluno, alla Polizia Locale e a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, chiedendo di conoscere gli atti relativi

alla sistemazione del piazzale, alla collocazione dei dissuasori, alla distribuzione degli stalli, alla regolamentazione della fermata e della sosta e alla sicurezza dei percorsi pedonali e veicolari.

L'istanza non era pertanto finalizzata a esercitare un controllo indiscriminato sull'attività di RFI, né a contestare preventivamente la legittimità degli interventi realizzati, ma a verificare documentalmente se, nell'organizzazione degli accessi alla stazione, fossero state considerate le esigenze degli utenti che raggiungono lo scalo mediante autovetture private e se le soluzioni adottate risultassero coerenti con le finalità di sicurezza, accessibilità e regolarità della circolazione.

Non può sfuggire che una stazione ferroviaria costituisce un punto di interscambio tra differenti modalità di trasporto e che la disciplina delle aree esterne, quando interessate dalla circolazione di pedoni e veicoli, non può essere considerata estranea alla sicurezza stradale per il solo fatto che tali spazi siano funzionalmente collegati a un'infrastruttura ferroviaria. L'articolo 157 del Codice della strada distingue espressamente la fermata dalla sosta, comprendendo tra le finalità della prima le operazioni di salita e discesa delle persone, da effettuarsi nel rispetto delle condizioni e dei divieti previsti dalla normativa vigente. La possibilità di svolgere tali operazioni senza arrecare intralcio alla circolazione costituisce quindi una questione direttamente pertinente agli interessi collettivi tutelati da ALTVELOX.

Per tali ragioni l'Associazione aveva richiesto la documentazione esistente relativa a un intervento precisamente individuato, indicando le categorie di atti necessarie per comprenderne i presupposti e gli effetti sulla mobilità. La conoscenza dei progetti, delle planimetrie, delle eventuali varianti, degli atti di approvazione e delle valutazioni sulla sicurezza rappresentava il presupposto indispensabile per formulare considerazioni fondate su elementi oggettivi, anziché limitarsi alle impressioni o alle difficoltà riferite dagli utenti.

Risulta dunque particolarmente significativo che RFI, nel riscontro oggi contestato, abbia riconosciuto di avere realizzato modifiche nell'area di propria proprietà, dichiarandole finalizzate al miglioramento della sicurezza degli utenti, ma abbia contemporaneamente negato l'accesso alla documentazione richiesta, qualificando l'istanza come generica ed esplorativa.

È proprio questa contraddizione che rende necessario contestare puntualmente le motivazioni del diniego, poiché l'Associazione non ha chiesto di conoscere indistintamente l'attività di RFI, ma gli atti riguardanti interventi concretamente eseguiti e riconosciuti dalla stessa società, dei quali intende verificare le scelte progettuali e le conseguenze sull'accessibilità e sulla sicurezza della circolazione nel piazzale della stazione ferroviaria di Belluno.

Il riscontro ricevuto presenta un evidente elemento di contraddizione che merita di essere immediatamente evidenziato, poiché RFI dichiara inammissibile la richiesta sul presupposto che essa riguarderebbe documenti non individuati, informazioni generiche e attività di controllo esplorativo, salvo poi riconoscere espressamente che nell'area di propria proprietà sono state apportate modifiche finalizzate, secondo quanto dichiarato dalla società, al miglioramento della sicurezza degli utenti, specificando persino il numero e la destinazione degli stalli disponibili e comunicando che l'intero piazzale sarà interessato da un successivo intervento di riqualificazione.

Tale rappresentazione conferma che esiste un intervento materialmente realizzato, riferibile a un'area precisamente individuata, del quale RFI rivendica la competenza e la finalità, mentre rimangono sottratti alla conoscenza dell'Associazione proprio gli atti dai quali dovrebbe essere possibile ricostruire le scelte progettuali, la regolamentazione degli accessi e le valutazioni che hanno preceduto la sistemazione degli spazi.

È necessario ricordare che ALTVELOX non aveva chiesto a RFI di esprimere generiche valutazioni sull'opportunità di realizzare parcheggi davanti alla stazione, né di intraprendere un'indagine interna sull'intera attività societaria, ma di consentire la conoscenza di documenti riferiti a uno specifico intervento e alle relative conseguenze sulla circolazione veicolare e pedonale. La circostanza che la richiesta comprendesse anche chiarimenti sulla distribuzione delle competenze e sull'attuale disciplina degli spazi non autorizzava RFI a considerare indistintamente inammissibili le richieste di accesso a progetti, elaborati, provvedimenti, convenzioni e relazioni già individuati per tipologia, oggetto e localizzazione.

1. SULL'APPLICABILITÀ DELLA LEGGE N. 241/1990 A RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

Il primo elemento che RFI avrebbe dovuto considerare è la posizione giuridica della società quale gestore di un servizio pubblico, rispetto alla quale l'esercizio del diritto di accesso documentale trova specifico riconoscimento negli articoli 22 e 23 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

L'articolo 22, comma 1, lettera e), ricomprende infatti, nell'ambito soggettivo di applicazione della disciplina dell'accesso, anche i soggetti di diritto privato limitatamente alla loro attività di pubblico interesse disciplinata dal diritto nazionale o dell'Unione europea, mentre l'articolo 23 estende espressamente l'esercizio del diritto di accesso ai gestori di pubblici servizi.

La natura societaria privatistica di RFI e l'appartenenza al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane non costituiscono pertanto, di per sé, ragioni idonee a sottrarre alla disciplina

dell'accesso documentale gli atti relativi alla gestione e all'organizzazione delle infrastrutture destinate all'utilizzo collettivo.

Su tale questione assume particolare rilevanza la sentenza del Consiglio di Stato, Sezione V, n. 6763 del 2 settembre 2026, intervenuta proprio in una controversia concernente Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nella quale è stata riconosciuta l'applicabilità della disciplina dell'accesso documentale alla società in relazione ad attività funzionalmente collegate all'organizzazione e all'erogazione del servizio pubblico. La pronuncia, pur riferendosi a una diversa fattispecie, richiama la necessità di verificare concretamente l'interesse all'ostensione e il collegamento con la situazione giuridica tutelata, senza escludere l'accesso per la natura privatistica del soggetto detentore.

Nel caso della stazione di Belluno, tale collegamento riguarda direttamente l'organizzazione degli accessi allo scalo ferroviario, la distribuzione degli spazi destinati ai veicoli, la sicurezza degli attraversamenti pedonali e le condizioni nelle quali gli utenti possono essere accompagnati o prelevati.

Si tratta di questioni strettamente connesse all'utilizzazione di un'infrastruttura aperta alla collettività e alle modalità con cui il servizio ferroviario si integra con la circolazione stradale, rispetto alle quali l'attività progettuale e organizzativa di RFI presenta un evidente rilievo pubblico.

2. SULLA PRETESA GENERICITÀ DELLE RICHIESTE E SULL'ERRONEA APPLICAZIONE DELL'ARTICOLO 24, COMMA 3, DELLA LEGGE N. 241/1990

RFI ha qualificato l'istanza come esplorativa, richiamando l'articolo 24, comma 3, della legge n. 241/1990, che esclude le richieste preordinate a un controllo generalizzato sull'operato delle pubbliche amministrazioni.

La disposizione viene richiamata senza un'adeguata considerazione del contenuto effettivo dell'istanza, che identifica una precisa stazione ferroviaria, un piazzale determinato, interventi già realizzati, categorie specifiche di atti e l'interesse collettivo alla conoscenza delle modalità di accesso e circolazione.

L'articolo 5, comma 2, del D.P.R. 12 aprile 2006, n. 184, richiede l'indicazione degli estremi del documento oppure degli elementi che ne consentano l'individuazione. La norma non impone al richiedente di conoscere preventivamente il numero di protocollo, la data di formazione o la denominazione interna degli atti che si trovano nella disponibilità del soggetto destinatario.

Diversamente, il diritto di accesso risulterebbe subordinato alla preventiva conoscenza di informazioni che proprio attraverso l'accesso si intendono acquisire.

Nell'istanza dell'8 ottobre 2026 tali elementi erano stati individuati attraverso il riferimento alla sistemazione del piazzale della stazione ferroviaria di Belluno, alla disciplina della circolazione e della fermata, all'installazione dei dissuasori, alla collocazione degli stalli e agli eventuali provvedimenti o accordi intercorsi con il Comune e con altri soggetti coinvolti.

La società richiama la sentenza del Consiglio di Stato, Sezione VII, n. 1761 del 28 febbraio 2025, ma omette di considerare le differenze tra la fattispecie esaminata in quella pronuncia e la richiesta presentata da ALTVELOX.

In quel giudizio la controversia riguardava l'accesso ad atti autorizzativi relativi a presunti ampliamenti di pontili, la cui stessa realizzazione non risultava confermata dall'amministrazione competente. Nel presente procedimento, al contrario, è RFI ad attestare l'esistenza di modifiche materialmente eseguite in un'area di propria proprietà, circostanza che rende concretamente identificabile l'attività alla quale si riferiscono le richieste documentali.

Il medesimo rilievo vale per la sentenza del Consiglio di Stato, Sezione III, n. 1139 del 5 febbraio 2024, richiamata da RFI, poiché il principio che impedisce richieste indistinte e non circoscritte non può essere automaticamente esteso a domande riferite a specifiche categorie documentali e a un intervento territorialmente e funzionalmente determinato.

Anche la sentenza del Consiglio di Stato, Sezione IV, n. 2099 dell'8 maggio 2017, citata in relazione all'esigenza di evitare un impegno sproporzionato di risorse amministrative, non consente di presumere che una richiesta sia emulativa soltanto perché comprende diverse tipologie di documenti. Nel caso in esame RFI non ha rappresentato alcun concreto aggravio organizzativo, non ha indicato il numero degli atti da esaminare e non ha spiegato per quale ragione la ricerca dei documenti relativi agli interventi da essa stessa riconosciuti determinerebbe una compromissione delle proprie attività.

Peraltro, se la società avesse ritenuto la domanda irregolare o incompleta sotto il profilo dell'identificazione dei documenti, avrebbe dovuto valutare il procedimento previsto dall'articolo 6, comma 5, del D.P.R. n. 184/2006, che disciplina la comunicazione delle irregolarità o incompletezze entro dieci giorni, senza trasformare la pretesa insufficienza di alcuni elementi identificativi in una ragione generalizzata di esclusione dell'accesso anche per gli atti chiaramente individuabili.

3. SULLA LEGITTIMAZIONE DI ALTVELOX E SUL COLLEGAMENTO TRA SICUREZZA STRADALE E ACCESSIBILITÀ ALLA STAZIONE

Particolarmente contestabile è il passaggio nel quale RFI sostiene che la vicenda riguarderebbe l'accessibilità ferroviaria e la sicurezza degli utenti della stazione, e non l'utilizzo della strada, materia che la società individua quale ambito esclusivo di attività dell'Associazione.

Tale interpretazione introduce una separazione tra circolazione stradale e accessibilità ferroviaria che non tiene conto della concreta conformazione dell'area interessata.

L'istanza riguarda infatti le modalità con cui i veicoli privati raggiungono la stazione, la possibilità di effettuare una fermata per la salita e la discesa dei passeggeri, la presenza di manufatti che limitano l'accostamento, l'interferenza tra autovetture e autobus e la sicurezza dei pedoni che attraversano il piazzale.

Questi aspetti attengono direttamente alla circolazione e all'uso degli spazi viari, indipendentemente dal fatto che la destinazione finale degli utenti sia una stazione ferroviaria.

L'articolo 2 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, definisce il campo di applicazione delle disposizioni relative alle strade destinate alla circolazione di pedoni, veicoli e animali, mentre gli articoli 5, 7, 14 e 37 dello stesso Codice disciplinano, secondo le rispettive competenze e nei relativi ambiti di applicazione, la regolamentazione della circolazione, la gestione delle infrastrutture viarie e la segnaletica.

L'esatta applicabilità di tali disposizioni alle singole porzioni del piazzale dipende dal regime proprietario e dalla destinazione al pubblico transito, circostanze che l'Associazione aveva espressamente chiesto di chiarire proprio per evitare indebite sovrapposizioni tra le competenze comunali e quelle di RFI.

Assume inoltre rilievo l'articolo 157, comma 1, lettere b) e c), del Codice della strada, che distingue la fermata dalla sosta e riconosce espressamente quale finalità della fermata la salita e la discesa delle persone, fermo il divieto di arrecare intralcio alla circolazione e il rispetto della regolamentazione vigente.

La richiesta di individuare le modalità con le quali possa avvenire legittimamente tale operazione costituisce pertanto una questione propria della sicurezza e della disciplina del traffico, non un'attività estranea agli interessi tutelati da ALTVELOX.

Il Consiglio di Stato, Sezione IV, con la sentenza n. 8333 del 14 dicembre 2021, richiamata dalla stessa RFI, ha precisato che le associazioni rappresentative di interessi diffusi possono esercitare il diritto di accesso quando la documentazione richiesta risulti necessaria o strettamente funzionale alle finalità statutarie, senza beneficiare di una legittimazione generale e indiscriminata.

ALTVELOX non rivendica una simile legittimazione indiscriminata, ma un interesse differenziato e specificamente rappresentato, collegato alle segnalazioni ricevute dagli utenti e alla necessità di verificare la sicurezza delle operazioni di accompagnamento e

prelievo dei passeggeri, la regolarità della circolazione e le condizioni di fruizione dell'area.

La medesima giurisprudenza richiamata da RFI impone quindi una verifica concreta del collegamento tra documenti e interessi tutelati, non il rigetto fondato sulla semplice affermazione che la vicenda riguarderebbe una stazione ferroviaria anziché una strada.

4. CONTESTAZIONE ANALITICA DELLE OTTO RICHIESTE INDIRIZZATE A RFI

Con riferimento al primo punto dell'istanza, riguardante l'estensione delle aree di proprietà o nella disponibilità di RFI e l'individuazione delle porzioni del piazzale interessate da interventi progettati o realizzati dalla società, il diniego non tiene conto del fatto che tali informazioni possono risultare da planimetrie, elaborati catastali, documenti patrimoniali, progetti e atti di delimitazione delle competenze già esistenti.

La stessa RFI, dichiarando che le modifiche sono state eseguite in un'area di propria proprietà, dimostra di essere in grado di identificare almeno il settore interessato dagli interventi. Resta dunque da comprendere per quale ragione la società neghi l'accesso agli eventuali documenti dai quali risulti tale delimitazione, senza distinguere quelli detenuti da quelli eventualmente inesistenti o estranei alle proprie competenze.

L'articolo 22, comma 1, lettera d), della legge n. 241/1990 comprende nella nozione di documento amministrativo ogni rappresentazione del contenuto di atti detenuti nell'ambito di attività di pubblico interesse, indipendentemente dalla natura pubblicistica o privatistica della disciplina sostanziale. La richiesta non comportava la redazione di una nuova relazione, ma la conoscenza della documentazione disponibile riguardante le aree direttamente interessate dall'intervento.

Quanto al secondo punto, relativo all'individuazione del progettista e alla previsione originaria di eventuali spazi destinati alla fermata breve, al cosiddetto kiss and ride e all'accompagnamento dei passeggeri, il diniego appare particolarmente debole nella parte in cui RFI sostiene di non poter individuare la documentazione richiesta e, nello stesso tempo, conferma l'esecuzione di modifiche fisiche nell'area.

La presenza di interventi non dimostra automaticamente l'esistenza di uno specifico progetto definitivo o esecutivo, ma rende concreta e circoscritta la ricerca degli eventuali elaborati di progettazione, delle disposizioni tecniche, delle planimetrie o degli altri atti attraverso i quali è stata definita la nuova sistemazione.

ALTVELOX aveva chiesto precisamente di conoscere se gli stalli di fermata breve fossero stati previsti nella configurazione originaria, e tale circostanza può essere

verificata mediante gli elaborati progettuali eventualmente detenuti da RFI, senza richiedere la produzione di nuove valutazioni.

Con riferimento al terzo punto, relativo all'eventuale eliminazione, modifica o ricollocazione degli spazi inizialmente destinati all'accompagnamento dei passeggeri, la richiesta era espressamente condizionata all'esistenza di una precedente previsione progettuale.

Non si chiedeva pertanto di produrre ipotetiche varianti inesistenti, ma di consentire l'accesso agli eventuali atti attraverso i quali una previsione originaria fosse stata modificata.

La natura condizionata della richiesta è incompatibile con la ricostruzione operata da RFI, secondo cui ALTVELOX avrebbe preteso indiscriminatamente l'ostensione di un complesso indeterminato di documenti. Se non esistono precedenti previsioni relative a tali spazi, oppure non risultano varianti, tale circostanza può essere rappresentata espressamente, senza farne discendere l'inammissibilità delle altre domande documentali.

Quanto al quarto punto, nel quale si chiedeva di conoscere le valutazioni progettuali e funzionali poste alla base dell'eventuale mancata previsione di aree di fermata breve, l'interesse documentale riguardava le relazioni tecniche, gli studi e gli elaborati esistenti che avessero esaminato l'accessibilità della stazione.

La disciplina della legge n. 241/1990 non impone a RFI di predisporre a posteriori una motivazione tecnica non contenuta in documenti già formati, ma non consente neppure di negare indistintamente l'accesso alle eventuali valutazioni esistenti soltanto perché la domanda fa riferimento alle ragioni delle scelte progettuali.

La questione assume rilievo anche con riferimento all'articolo 4 del D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, in materia di accessibilità degli spazi pubblici e dei percorsi pedonali, che prevede specifici requisiti per i progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale, con riguardo alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

ALTVELOX non sostiene che tale disposizione imponga automaticamente la realizzazione di stalli kiss and ride davanti a ogni stazione, ma ritiene necessario conoscere gli elaborati dai quali risulti se le esigenze di accessibilità e sicurezza siano state esaminate nell'intervento concretamente realizzato.

Il quinto punto costituisce una richiesta documentale specifica, perché individua espressamente il progetto e gli elaborati relativi alla sistemazione del piazzale, limitatamente alla viabilità, agli accessi, agli spazi di fermata e sosta, ai dissuasori e ai percorsi pedonali.

La risposta di RFI non indica se tali documenti esistano, se siano detenuti, se appartengano a soggetti diversi o se vi siano specifiche ragioni giuridiche che ne impediscano l'ostensione.

Al loro posto viene fornita una descrizione sintetica degli spazi disponibili, che non consente di ricostruire la disposizione fisica degli stalli, le distanze dall'ingresso, i percorsi di accesso e le condizioni nelle quali i veicoli possono effettuare le operazioni di salita e discesa.

L'indicazione di due stalli per persone con disabilità, due per la Polizia di Stato, due per il personale RFI, due per carico e scarico, tre destinati ai taxi e circa dodici di sosta libera non rappresenta un equivalente dell'accesso agli elaborati progettuali richiesti.

Soprattutto, tali informazioni non dimostrano che esista uno spazio destinato e concretamente utilizzabile per la fermata brevissima dei veicoli privati in prossimità dell'ingresso.

Gli stalli riservati a specifiche categorie non sono ordinariamente utilizzabili dalla generalità degli automobilisti, mentre la disponibilità di parcheggi liberi non consente, da sola, di stabilire se essi siano effettivamente idonei all'accompagnamento di passeggeri anziani, di persone con difficoltà motorie o di utenti che trasportano bagagli ingombranti.

Neppure l'indicazione di due stalli per le operazioni di carico e scarico risolve il problema, non essendo precisato se tale destinazione riguardi merci, bagagli, passeggeri o altre operazioni, né quale sia la relativa disciplina di utilizzo.

Si contesta pertanto che la comunicazione numerica degli stalli possa essere considerata un riscontro adeguato alla richiesta di accesso ai documenti progettuali.

Il sesto punto riguardava atti di approvazione, eventuali varianti, convenzioni, accordi, intese, verbali e corrispondenza intercorsi tra RFI, Comune di Belluno, Dolomitibus e altri soggetti relativamente alla progettazione e alla gestione degli spazi.

Anche in questo caso l'oggetto della richiesta era circoscritto a uno specifico intervento e a determinati rapporti istituzionali e organizzativi.

L'assenza di qualsiasi precisazione sull'esistenza di convenzioni o accordi non permette di comprendere come siano state definite le rispettive competenze e in quale modo sia stata coordinata la circolazione dei veicoli privati con quella dei mezzi del trasporto pubblico.

Tale documentazione assume particolare importanza anche in relazione all'articolo 36 del Codice della strada, nella parte in cui disciplina la pianificazione del traffico da parte delle amministrazioni competenti, poiché l'organizzazione degli spazi di interscambio deve essere esaminata nel rapporto tra le scelte del gestore ferroviario e gli strumenti comunali applicabili.

Non si pretende di attribuire a RFI competenze di pianificazione urbana proprie del Comune di Belluno, ma di conoscere gli eventuali accordi e atti di coordinamento attraverso i quali le decisioni riguardanti il piazzale siano state assunte o condivise.

Il settimo punto riguardava specificamente gli eventuali studi e le relazioni sulla sicurezza dei flussi pedonali e veicolari, sull'accessibilità della stazione e sulle modalità di interscambio tra trasporto ferroviario, autobus e autovetture private.

Su questo aspetto la comunicazione ricevuta risulta particolarmente contraddittoria, perché RFI afferma che le modifiche apportate sarebbero state finalizzate al miglioramento della sicurezza degli utenti, ma non consente di conoscere l'eventuale documentazione tecnica sulla quale tale valutazione si fonda.

Se la società ha effettuato una valutazione progettuale o di sicurezza e questa risulta documentata, l'Associazione ha richiesto l'accesso ai relativi atti. Se invece non sono stati predisposti studi o relazioni specifiche, non può essere desunta dalla semplice affermazione di una finalità di sicurezza l'esistenza di verifiche tecniche che non risultano comunicate.

La sicurezza degli attraversamenti, la separazione dei flussi e la possibilità di accompagnare i passeggeri senza interferire con gli autobus costituiscono elementi concreti e verificabili, non questioni astratte o estranee all'interesse associativo.

La distinzione tra dichiarazione di una finalità e conoscibilità dei documenti che ne costituiscono l'eventuale presupposto assume rilievo anche rispetto ai principi di imparzialità e buon andamento richiamati dall'articolo 97 della Costituzione, applicabili all'attività amministrativa e rilevanti, nei limiti previsti dalla legge, per le attività di pubblico interesse affidate a soggetti privati.

Infine, l'ottavo punto riguardava l'eventuale esistenza di segnalazioni e reclami successivi alla sistemazione del piazzale, nonché di atti relativi a possibili modifiche dell'attuale configurazione.

ALTVELOX prende atto che la richiesta di conoscere genericamente se siano stati presentati reclami può non coincidere, nella sua formulazione letterale, con la richiesta di copia di documenti determinati. Rimane tuttavia evidente che eventuali segnalazioni formalmente acquisite e registrate, purché individuabili per oggetto, periodo e area interessata, costituiscono documentazione già esistente suscettibile di valutazione secondo la disciplina dell'accesso e nel rispetto degli eventuali diritti dei terzi.

La società ha inoltre dichiarato che l'intero piazzale sarà oggetto di una prossima riqualificazione e che le relative attività tecniche e amministrative sono in corso.

Tale comunicazione, anziché eliminare l'interesse alla conoscenza degli atti, conferma l'esistenza di un'attività riferita proprio all'area oggetto della segnalazione. Resta naturalmente distinta la documentazione già formata e detenuta, potenzialmente

accessibile secondo i presupposti di legge, da quella non ancora esistente, la cui creazione non può essere imposta mediante l'istanza originaria.

5. SULLA DISTINZIONE TRA FERMATA BREVE E SOSTA ORDINARIA E SULL'INSUFFICIENZA DEL RISCONTRO RELATIVO AGLI STALLI

La comunicazione di RFI dimostra inoltre che non è stato affrontato il problema concreto posto da ALTVELOX.

La questione non consiste nell'accertare quanti parcheggi siano complessivamente disponibili nel piazzale, ma nel comprendere dove possa legittimamente fermarsi, per il tempo strettamente necessario, un automobilista che accompagni un passeggero alla stazione o che debba prelevarlo, senza utilizzare spazi riservati, intralciare il transito dei mezzi pubblici o creare situazioni di pericolo per i pedoni.

L'articolo 157 del Codice della strada distingue precisamente la fermata dalla sosta e disciplina la prima come temporanea sospensione della marcia funzionale anche alla salita e alla discesa delle persone. Tale disposizione non attribuisce un diritto incondizionato a fermarsi in qualsiasi punto del piazzale, ma rende giuridicamente rilevante l'individuazione delle aree nelle quali l'operazione possa avvenire nel rispetto delle regole vigenti.

RFI non ha chiarito dove si trovino i dodici stalli liberi, quale sia la loro distanza dall'ingresso, se siano normalmente accessibili ai veicoli privati, quali percorsi pedonali li colleghino al fabbricato viaggiatori e se le operazioni di accompagnamento e prelievo siano state considerate nella definizione dell'assetto attuale.

La presenza di parcheggi non può pertanto essere automaticamente equiparata all'esistenza di spazi organizzati per la fermata breve.

La contestazione investe proprio la mancata conoscibilità degli atti dai quali potrebbe risultare se tali esigenze siano state valutate e quale soluzione sia stata eventualmente individuata, fermo restando che la previsione di una specifica zona kiss and ride non costituisce un obbligo generalizzato desumibile, in quanto tale, dal solo articolo 157 del Codice della strada.

6. SUL RICHIAMO ALL'ESCLUSIONE DI RFI DALL'ACCESSO CIVICO GENERALIZZATO

La parte conclusiva della comunicazione afferma che RFI non sarebbe soggetta alla disciplina dell'accesso civico generalizzato di cui al D.Lgs. n. 33/2013, in ragione del rapporto di controllo con Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e dell'esclusione prevista dall'articolo 2 bis, comma 2, lettera b), dello stesso decreto.

È necessario distinguere con precisione i due regimi normativi, evitando che il richiamo a un'esclusione prevista per l'accesso civico diventi, impropriamente, una giustificazione aggiuntiva del diniego documentale.

L'articolo 2 bis, comma 2, lettera b), del D.Lgs. n. 33/2013 prevede effettivamente un'esclusione per le società quotate e per quelle da esse partecipate, alle condizioni stabilite dalla disposizione. La definizione normativa di società quotata è tuttavia contenuta nell'articolo 2, comma 1, lettera p), del D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175, e non nel D.Lgs. n. 33/2013, come potrebbe desumersi dall'impreciso riferimento al medesimo decreto contenuto nella risposta.

ALTVELOX prende atto dell'esistenza di tale specifica disciplina derogatoria e non intende confondere gli obblighi di pubblicazione e l'accesso civico generalizzato con il distinto diritto di accesso documentale.

La stessa istanza originaria richiamava infatti il D.Lgs. n. 33/2013 nei limiti della sua applicabilità.

La posizione espressa da RFI sul regime dell'accesso civico non elimina né modifica l'applicazione degli articoli 22 e 23 della legge n. 241/1990, ai quali la società rimane soggetta per gli atti concernenti la propria attività di pubblico interesse, quando ricorrano i presupposti di accessibilità previsti dalla legge.

La distinzione tra i due istituti rimane ferma. Con specifico riferimento a RFI, la sentenza del Consiglio di Stato, Sezione V, n. 6763 del 2 settembre 2026, ha confermato l'applicabilità della disciplina dell'accesso documentale alla società, senza pronunciarsi nel merito sull'applicabilità dell'accesso civico generalizzato.

Anche ammettendo quindi che l'esclusione dall'accesso civico generalizzato trovi applicazione alla società, essa non costituisce una motivazione valida per negare l'ostensione dei progetti, delle planimetrie, degli atti di approvazione, delle convenzioni e delle relazioni tecniche richiesti attraverso il diverso istituto dell'accesso documentale.

7. SULLA MOTIVAZIONE DEL DINIEGO E SULLA MANCATA VALUTAZIONE DELLE SINGOLE CATEGORIE DOCUMENTALI

L'articolo 25, comma 3, della legge n. 241/1990 dispone che il rifiuto, il differimento e la limitazione dell'accesso debbano essere motivati nei casi e nei limiti stabiliti dall'articolo 24.

Nel caso in esame la motivazione adottata da RFI si fonda prevalentemente su giudizi generali relativi alla presunta genericità delle richieste e all'asserita estraneità dell'interesse associativo, senza una distinzione effettiva tra i documenti progettuali, gli atti amministrativi, le eventuali convenzioni e le semplici richieste di chiarimento.

Non risulta indicato quale specifico documento sia stato individuato ed escluso dall'accesso, quali documenti non siano detenuti, se esistano particolari interessi riservati da tutelare, né quali ragioni giuridiche impediscano l'eventuale ostensione parziale degli elaborati effettivamente disponibili.

ALTVELOX contesta che possa considerarsi adeguatamente motivato un diniego che, dopo avere escluso in via generale la possibilità di conoscere gli atti, sostituisce alla documentazione richiesta una sintetica descrizione degli interventi e degli stalli.

Il principio espresso dall'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato nella sentenza n. 4 del 18 marzo 2021 conferma, nell'ambito dell'accesso difensivo, la necessità di verificare il rapporto di strumentalità tra documenti e situazione giuridica tutelata, senza anticipare valutazioni sulla fondatezza delle eventuali pretese sostanziali. Tale pronuncia non dispensa il richiedente dall'onere di motivare l'interesse, ma esclude che l'esame della domanda possa trasformarsi in un giudizio preventivo sull'esito delle iniziative di tutela per le quali la conoscenza documentale risulti necessaria.

Nel presente caso l'interesse è stato rappresentato sin dall'origine attraverso l'indicazione delle segnalazioni ricevute, delle difficoltà incontrate dagli utenti, della configurazione materiale del piazzale e delle conseguenze sulla circolazione veicolare e pedonale.

RFI avrebbe dovuto confrontarsi con tali circostanze e con le differenti categorie di atti richiesti, anziché ricondurle indistintamente a un'asserita attività esplorativa.

8. SULLA GRAVITÀ DEL DINIEGO DOCUMENTALE, SUL PRINCIPIO DI TRASPARENZA E SULLA RICHIESTA DI INTERVENTO DELLA POLIZIA STRADALE DI BELLUNO

La vicenda assume un rilievo che supera il semplice contrasto interpretativo sull'applicazione della legge n. 241/1990, poiché riguarda la possibilità per i cittadini e per un'associazione che ne tutela gli interessi di conoscere gli atti attraverso i quali sono state assunte decisioni incidenti sull'accessibilità e sulla sicurezza di un'infrastruttura ferroviaria aperta al pubblico.

ALTVELOX considera particolarmente grave che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., soggetto incaricato della gestione di un'infrastruttura destinata a un servizio pubblico essenziale, abbia ritenuto di negare l'accesso ai documenti progettuali e amministrativi relativi a interventi dei quali ha contemporaneamente riconosciuto l'effettiva realizzazione. Definire esplorativa la richiesta di conoscere le planimetrie, i progetti, gli atti autorizzativi e le valutazioni sulla sicurezza di un piazzale ferroviario rappresenta, a giudizio dell'Associazione, un autentico obbrobrio sul piano della trasparenza, tanto più quando le informazioni richieste riguardano le condizioni nelle quali i cittadini possono accedere alla stazione, accompagnare i propri familiari e utilizzare gli spazi destinati alla circolazione.

La trasparenza non può essere considerata una concessione discrezionale del gestore dell'infrastruttura, ma deve trovare concreta applicazione attraverso gli istituti previsti dall'ordinamento e nel rispetto dei relativi presupposti. Nel caso dell'accesso documentale, gli articoli 22, 23 e 25 della legge n. 241/1990 riconoscono una tutela specifica a chi dimostri un interesse diretto, concreto e attuale, collegato ai documenti richiesti, e impongono che un eventuale rifiuto sia sorretto da motivazioni conformi alla legge.

Non è accettabile che l'esigenza di conoscere le decisioni riguardanti la sicurezza e l'accessibilità di uno scalo ferroviario venga ricondotta indistintamente a un'attività di controllo generalizzato, senza confrontarsi con i documenti effettivamente richiesti e con le circostanze rappresentate nell'istanza originaria. Una simile interpretazione rischia di svuotare di contenuto il diritto di accesso proprio nelle situazioni nelle quali la documentazione si trova nella disponibilità esclusiva del soggetto che ha progettato o realizzato l'intervento.

Per queste ragioni la presente contestazione viene formalmente indirizzata anche alla Sezione Polizia Stradale di Belluno e al competente Compartimento Polizia Stradale Trentino Alto Adige e Belluno, affinché la vicenda venga esaminata, per gli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione, nell'ambito delle attribuzioni previste dagli articoli 11 e 12 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285.

L'articolo 11, comma 1, lettere a), c) ed e), individua infatti tra i servizi di polizia stradale la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione, la predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico e, soprattutto, la tutela e il controllo sull'uso della strada. Il successivo articolo 12, comma 1, lettera a), attribuisce in via principale l'espletamento di tali servizi alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato, ferme restando le competenze attribuite agli altri organi di polizia e, per la regolamentazione della circolazione nei centri abitati, quelle spettanti alle amministrazioni comunali.

Alla Sezione Polizia Stradale di Belluno viene pertanto richiesto un intervento diretto a verificare, anche mediante sopralluogo e previo accertamento del regime giuridico delle aree interessate, le effettive condizioni di circolazione nel piazzale antistante la stazione ferroviaria, con particolare riferimento alla presenza dei dissuasori e degli altri manufatti, alla disposizione della segnaletica, alla separazione dei flussi veicolari e pedonali, alla circolazione degli autobus e alla possibilità per gli automobilisti di effettuare legittimamente le operazioni di salita e discesa dei passeggeri.

Si richiama in proposito l'articolo 157, comma 1, lettera b), del Codice della strada, che disciplina la fermata quale temporanea sospensione della marcia finalizzata anche alla salita e alla discesa delle persone, precisando che essa non deve arrecare intralcio alla circolazione. La disposizione rende necessario distinguere le esigenze di fermata brevissima dalla disponibilità di ordinari spazi di parcheggio, distinzione che il riscontro di RFI non ha affrontato in modo adeguato.

Particolare attenzione dovrà essere riservata ai dissuasori e ai manufatti in cemento, verificandone la funzione effettiva, la collocazione rispetto alle aree destinate alla circolazione e ai percorsi pedonali e, ove siano qualificabili come dispositivi stradali soggetti alla relativa disciplina, la conformità alle disposizioni dell'articolo 42 del Codice della strada e dell'articolo 180 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495. Quest'ultima disposizione stabilisce specifici requisiti relativi alle caratteristiche, alla visibilità e alla sicurezza dei dissuasori di sosta, prevedendo inoltre le condizioni autorizzative per la loro installazione, da valutare in rapporto alla concreta funzione dei manufatti e alla natura dell'area nella quale sono collocati.

Occorre altresì verificare l'osservanza dell'articolo 38 del Codice della strada, relativo alla segnaletica, nonché le condizioni di applicabilità dell'articolo 14, che attribuisce agli enti proprietari delle strade specifici compiti in materia di sicurezza, manutenzione, controllo tecnico e segnaletica. L'individuazione del soggetto concretamente tenuto a tali adempimenti richiede preliminarmente di accertare se e in quale misura le aree interessate siano aperte all'uso pubblico e risultino sottoposte alla disciplina della circolazione stradale.

ALTVELOX chiede inoltre che venga verificata, con il necessario coinvolgimento della Polizia Locale e degli uffici comunali competenti, la corrispondenza tra l'attuale configurazione viabilistica e gli eventuali provvedimenti che disciplinano la circolazione, la fermata e la sosta nel piazzale, nonché la compatibilità delle soluzioni adottate con le esigenze di sicurezza degli attraversamenti pedonali e di accessibilità della stazione.

L'intervento richiesto alla Polizia Stradale non è finalizzato a ottenere da tale organo una decisione sulla legittimità del diniego di accesso opposto da RFI, questione che ALTVELOX intende sottoporre direttamente alla competente Autorità giudiziaria, ma a

sollecitare l'esercizio delle autonome funzioni di vigilanza e controllo attribuite dalla legge, affinché le problematiche segnalate dagli utenti non rimangano prive di una verifica concreta.

Si chiede pertanto alla Sezione Polizia Stradale di Belluno di valutare l'effettuazione di un sopralluogo, di verificare gli eventuali profili di competenza e di interessare, ove necessario, il Comune di Belluno e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per gli accertamenti tecnici e amministrativi di rispettiva attribuzione. Qualora dovessero emergere violazioni della disciplina sulla circolazione o situazioni di pericolo riconducibili alla configurazione degli spazi, si richiede l'adozione delle iniziative consentite dalle competenze dell'organo accertatore e la segnalazione delle criticità ai soggetti tenuti a intervenire.

ALTVELOX chiede inoltre di ricevere un riscontro scritto sulle verifiche eventualmente avviate, sugli accertamenti compiuti e sulle determinazioni adottate, nei limiti della documentazione e delle informazioni comunicabili secondo la normativa vigente.

Si ritiene infatti che una questione riguardante l'accessibilità e la sicurezza di una stazione ferroviaria non possa esaurirsi in un diniego documentale e in un elenco di stalli di parcheggio, senza che sia possibile conoscere le ragioni delle scelte compiute e senza che gli organi competenti abbiano verificato le condizioni della circolazione segnalate dall'Associazione.

La sicurezza degli utenti della strada non si tutela soltanto attraverso i controlli e le sanzioni rivolti agli automobilisti, ma anche mediante la verifica delle condizioni nelle quali le infrastrutture vengono progettate, organizzate e rese disponibili alla collettività. È su questo terreno che ALTVELOX richiama l'attenzione della Polizia Stradale, chiedendo che le circostanze rappresentate siano esaminate per le effettive implicazioni sulla sicurezza della circolazione e non considerate una semplice controversia tra un'associazione e il gestore ferroviario.

9. SULLA SCELTA DI RIVOLGERSI DIRETTAMENTE ALL'AUTORITÀ GIUDIZIARIA

Alla luce delle motivazioni esposte, ALTVELOX comunica che non intende sottoporre il presente diniego a un ulteriore procedimento di riesame davanti a organi amministrativi, né investire della controversia la Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Si tratta di una scelta consapevole, maturata anche in relazione all'esperienza associativa nei precedenti procedimenti di accesso, nei quali il ricorso a strumenti di riesame amministrativo non ha sempre consentito di conseguire tempestivamente la concreta

disponibilità dei documenti richiesti, nonostante l'attivazione delle procedure previste dall'ordinamento.

La questione non riguarda il disconoscimento delle competenze attribuite dalla legge alla Commissione o ad altri organi amministrativi, ma l'esigenza di ottenere una pronuncia giurisdizionale direttamente riferita al diritto di accesso controverso e, ove ne ricorrano i presupposti, un ordine di esibizione dei documenti.

Per tale ragione ALTVELOX ritiene conclusa, con il diniego ricevuto, la fase amministrativa relativa all'istanza dell'8 ottobre 2026 e comunica che intende rivolgersi direttamente alla competente Autorità giudiziaria amministrativa, avvalendosi della tutela prevista dall'articolo 25 della legge n. 241/1990 e dall'articolo 116 del D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104. In tale sede saranno sottoposte al giudice le motivazioni addotte da RFI, la concreta determinazione dell'oggetto documentale delle richieste, la legittimazione associativa, l'applicabilità degli articoli 22 e 23 della legge n. 241/1990 e la mancata ostensione della documentazione relativa agli interventi riconosciuti dalla stessa società.

Resta fermo che la presente contestazione non costituisce atto interruttivo o sospensivo del termine di trenta giorni previsto dall'articolo 116, comma 1, del D.Lgs. n. 104/2010, decorrente dalla conoscenza del provvedimento di diniego, termine che ALTVELOX intende rispettare nell'esercizio della tutela giurisdizionale.

Rimane infine un elemento che ALTVELOX considera particolarmente significativo: RFI afferma di avere modificato gli spazi di accesso per migliorare la sicurezza degli utenti, ma non ha consentito la conoscenza degli eventuali atti tecnici e amministrativi dai quali risulti come tale finalità sia stata tradotta nelle concrete scelte progettuali.

La sicurezza della circolazione e l'accessibilità di uno scalo ferroviario costituiscono interessi pubblici che richiedono decisioni verificabili, tanto più quando l'intervento incide sulle modalità con cui cittadini, famiglie, persone anziane e passeggeri con difficoltà di movimento raggiungono la stazione. La conoscenza dei documenti non rappresenta un'interferenza nell'autonomia gestionale della società, ma costituisce, nei limiti stabiliti dalla legge, uno strumento attraverso il quale l'utenza interessata può esercitare il proprio diritto alla trasparenza amministrativa e alla tutela delle situazioni giuridicamente rilevanti.

ALTVELOX contesta quindi il diniego espresso da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e si riserva di depositare il riscontro ricevuto, unitamente all'istanza originaria e alla presente contestazione, davanti alla competente Autorità giudiziaria, affinché siano accertati i presupposti del diritto di accesso e adottati gli eventuali provvedimenti conseguenti.

Roma, 7 novembre 2026

Il Presidente pro tempore ALTVELOX
Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada
Gianantonio Sottile Cervini

Prot.1019/2026

AL SIGNOR SINDACO
DEL COMUNE DI BELLUNO
PEC: belluno.bl@cert.ip-veneto.net

AL COMANDANTE DELLA POLIZIA LOCALE
DEL COMUNE DI BELLUNO
per il tramite del Protocollo generale
PEC: belluno.bl@cert.ip-veneto.net

AL RESPONSABILE DELL'AREA URBANISTICA,
MOBILITÀ E POLITICHE PER LA SOSTENIBILITÀ
COMUNE DI BELLUNO
PEC: belluno.bl@cert.ip-veneto.net

A RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
PEC: reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it

Oggetto: Stazione ferroviaria di Belluno, sistemazione del piazzale antistante, assenza di spazi destinati alla fermata breve per accompagnamento e prelievo dei passeggeri. Richiesta di chiarimenti, accesso documentale ai sensi degli artt. 22 e seguenti della legge n. 241/1990 e accesso civico ai sensi del d.lgs. n. 33/2013.

ALTVELOX, Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada, con sede in Roma, Via degli Uffici del Vicario n. 43, C.F. 93064060259, registrata presso l'Agenzia delle Entrate al n. 35, serie 3, PEC altvelox@legalmail.it, interviene nella presente vicenda in coerenza con le proprie finalità statutarie di tutela degli utenti della strada, della mobilità e della sicurezza della circolazione, a seguito di specifiche segnalazioni ricevute da cittadini e utilizzatori della stazione ferroviaria di Belluno in relazione all'attuale organizzazione degli accessi, degli spazi di fermata e delle aree di interscambio antistanti lo scalo.

L'interesse dell'Associazione non è astratto né riconducibile a una generica attività di controllo sull'operato delle amministrazioni, ma è direttamente collegato alla tutela collettiva degli utenti che utilizzano l'area e che hanno rappresentato difficoltà concrete nell'accompagnamento e nel prelievo dei passeggeri, con particolare riguardo alle persone anziane, a chi trasporta bagagli pesanti e, più in generale, a coloro che

necessitano di una fermata di brevissima durata in prossimità dell'ingresso della stazione.

Sotto il profilo dell'accesso documentale, la richiesta è formulata ai sensi degli artt. 22 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241, in quanto la documentazione richiesta è funzionale alla verifica delle scelte amministrative, progettuali e viabilistiche che incidono direttamente sulle condizioni di accesso e sicurezza dell'utenza rappresentata dall'Associazione. Per gli atti, dati e informazioni soggetti a pubblicazione o comunque conoscibili secondo il regime di trasparenza amministrativa, la richiesta è altresì formulata ai sensi del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

La legittimazione di ALTVELOX all'esercizio dell'accesso in relazione alle proprie finalità associative ha già formato oggetto di valutazioni favorevoli in precedenti procedimenti amministrativi e giurisdizionali, tra i quali le decisioni della Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri nn. 3.36/2025, 3.140/2026 e 3.143/2026, nonché la sentenza del TAR Lazio n. 10273/2026, richiamate in quanto confermano la necessità di valutare l'interesse associativo in concreto e in rapporto alle finalità statutarie e alla materia oggetto della richiesta.

Nel caso in esame tale collegamento è diretto, poiché la configurazione degli accessi alla stazione, la disciplina della fermata e della sosta, la sicurezza dei percorsi pedonali e l'organizzazione dei flussi veicolari riguardano immediatamente l'utilizzo della strada e degli spazi destinati alla mobilità e rientrano pertanto nelle finalità di tutela perseguite dall'Associazione.

Le segnalazioni pervenute riguardano, in particolare, la sostanziale assenza, nell'immediata prossimità dell'ingresso principale della stazione, di spazi chiaramente individuati e destinati alla fermata o alla sosta di brevissima durata dei veicoli utilizzati per accompagnare o attendere passeggeri.

L'attuale e recente sistemazione dell'area antistante la stazione è caratterizzata dalla presenza di numerosi dissuasori e manufatti in cemento che impediscono materialmente l'accostamento dei veicoli in prossimità dell'ingresso. La conseguenza pratica rappresentata dagli utenti è che chi accompagna una persona alla stazione, soprattutto se anziana, con difficoltà motorie, con bambini o con bagagli pesanti, non dispone apparentemente di una zona immediatamente riconoscibile nella quale effettuare in condizioni regolari e sicure le operazioni di salita e discesa.

L'alternativa consiste nel fermarsi in aree nelle quali la sosta o la fermata possono interferire con la circolazione dei mezzi del trasporto pubblico o risultare vietate dalla segnaletica esistente, con conseguente esposizione dell'utente anche al rischio di contestazione di violazioni del Codice della strada, oppure nell'utilizzare zone poste sul

lato opposto del piazzale, costringendo il passeggero ad attraversare un'area interessata dalla circolazione di autobus e altri veicoli.

Occorre quindi comprendere chi abbia assunto la decisione relativa all'attuale configurazione degli spazi esterni alla stazione, sulla base di quale progetto e con quali valutazioni in materia di mobilità, sicurezza degli utenti e accessibilità dello scalo mediante veicoli privati.

La questione assume particolare rilievo anche in considerazione della recente riqualificazione della stazione e del piazzale e della funzione propria di uno scalo ferroviario quale luogo di interscambio tra differenti modalità di trasporto, funzione che rende necessario verificare se la fermata temporanea destinata all'accompagnamento e al prelievo dei viaggiatori sia stata effettivamente presa in considerazione nella progettazione e nella successiva regolamentazione dell'area.

RICHIESTE AL COMUNE DI BELLUNO E ALLA POLIZIA LOCALE

1. Al Comune di Belluno e alla Polizia Locale, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, si chiede innanzitutto di indicare formalmente quale sia il regime proprietario e viabilistico delle aree immediatamente antistanti l'ingresso principale della stazione ferroviaria e quali porzioni risultino assoggettate alla competenza comunale in materia di circolazione, fermata, sosta e segnaletica.
2. Si chiede di precisare quale soggetto abbia assunto, per quanto di competenza comunale, le determinazioni relative all'attuale organizzazione della viabilità del piazzale, alla collocazione della segnaletica, alla disciplina della fermata e della sosta e all'eventuale installazione o autorizzazione dei dissuasori e degli altri manufatti che impediscono l'accostamento dei veicoli in prossimità del fabbricato viaggiatori.
3. Alla Polizia Locale si chiede espressamente di indicare quale sia, secondo la regolamentazione viaria attualmente vigente, il luogo nel quale un automobilista possa legittimamente effettuare la fermata del proprio veicolo per il tempo strettamente necessario a consentire la salita o la discesa di un passeggero diretto alla stazione o proveniente dalla stessa, senza violare divieti di fermata o di sosta e senza interferire con la circolazione degli autobus e degli altri mezzi presenti nel piazzale.
4. Si chiede inoltre di precisare se, nell'ambito della definizione dell'attuale assetto viabilistico, siano state svolte valutazioni specifiche in merito alla possibilità di prevedere una zona destinata alla fermata breve dei veicoli privati per

l'accompagnamento e il prelievo dei passeggeri e, in caso affermativo, quale sia stato l'esito di tali valutazioni.

5. Ai sensi della legge n. 241/1990 e del d.lgs. n. 33/2013 si chiede al Comune di Belluno copia degli atti, deliberazioni, determinazioni, ordinanze, autorizzazioni, pareri o altri provvedimenti di propria competenza riguardanti la regolamentazione della circolazione, della fermata e della sosta nel piazzale della stazione e nelle aree immediatamente connesse.

6. Si chiede copia degli atti comunali che abbiano disposto, autorizzato o comunque assentito l'installazione dei dissuasori e degli altri manufatti che impediscono o limitano l'accostamento dei veicoli davanti alla stazione, ove tali atti siano stati adottati dal Comune o siano comunque detenuti dai relativi uffici.

7. Si chiede copia degli eventuali pareri, relazioni o valutazioni formulate dalla Polizia Locale e dagli uffici comunali competenti in materia di mobilità e viabilità in relazione alla nuova configurazione del piazzale, alla separazione dei flussi pedonali e veicolari, alle modalità di accesso degli utenti e alla regolamentazione della fermata breve.

8. In considerazione dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano adottato dalla Giunta comunale di Belluno con deliberazione n. 38 del 20 febbraio 2025, si chiede specificamente copia delle sole tavole, planimetrie ed elaborati grafici del PGTU riferiti al piazzale della stazione ferroviaria di Belluno e alla viabilità immediatamente connessa. La richiesta riguarda i documenti nella loro effettiva consistenza documentale e non può essere soddisfatta mediante il mero rinvio a collegamenti internet, pagine web o generiche sezioni del sito istituzionale qualora tali modalità non consentano l'immediata individuazione e acquisizione delle tavole richieste.

9. Si chiede inoltre di indicare se l'attuale configurazione del piazzale, compresa la presenza dei dissuasori e l'assenza di spazi chiaramente individuati per la fermata breve dei veicoli privati, sia stata esaminata nell'ambito dell'aggiornamento del PGTU del febbraio 2025 e, in caso affermativo, di trasmettere gli specifici elaborati e atti nei quali tale assetto risulti rappresentato o valutato.

10. Si chiede infine di comunicare se, dalla conclusione dei lavori di riqualificazione ad oggi, siano pervenute al Comune o alla Polizia Locale segnalazioni, reclami o richieste riguardanti le difficoltà di accesso veicolare alla stazione, l'assenza di aree destinate alla fermata breve o la sicurezza dei percorsi pedonali nel piazzale e, in caso positivo, quali iniziative siano state adottate o siano attualmente in valutazione.

RICHIESTE A RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

1. A Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si chiede di precisare quale sia l'esatta estensione delle aree di proprietà o comunque nella disponibilità di RFI comprese nel piazzale antistante la stazione ferroviaria di Belluno e quali parti dell'attuale sistemazione esterna siano state progettate, realizzate o commissionate direttamente dalla società.
2. Si chiede di indicare quale soggetto abbia progettato l'attuale configurazione del piazzale e se il progetto definitivo o esecutivo dell'intervento prevedesse originariamente stalli destinati alla fermata breve, al cosiddetto kiss and ride o comunque all'accompagnamento e al prelievo dei passeggeri mediante autovettura privata.
3. Qualora tali spazi fossero stati inizialmente previsti e successivamente eliminati, modificati o ricollocati, si chiede di indicare l'atto, la variante progettuale o la determinazione attraverso la quale tale modifica sia stata disposta, unitamente alle relative motivazioni.
4. Qualora, invece, il progetto non abbia mai previsto alcuna zona destinata alla fermata breve in prossimità dell'ingresso della stazione, si chiede di conoscere quali valutazioni progettuali e funzionali abbiano condotto a tale scelta e quali modalità siano state previste per consentire l'accompagnamento e il prelievo in sicurezza dei viaggiatori, con particolare riguardo alle persone anziane, agli utenti con ridotta capacità di movimento e a coloro che trasportano bagagli ingombranti.
5. Ai sensi degli artt. 22 e seguenti della legge n. 241/1990 e, per quanto applicabile, della disciplina dettata dal d.lgs. n. 33/2013, si chiede copia del progetto e degli elaborati relativi alla sistemazione del piazzale antistante la stazione ferroviaria di Belluno, limitatamente alle parti riguardanti la viabilità, gli accessi, gli spazi di fermata e sosta, la collocazione dei dissuasori, i percorsi pedonali e la separazione dei flussi tra utenti, autovetture e mezzi del trasporto pubblico.
6. Si chiede copia degli atti di approvazione del progetto e delle eventuali varianti riguardanti il piazzale e le aree di accesso, nonché copia delle convenzioni, accordi, intese, verbali o corrispondenza intercorsi con il Comune di Belluno, Dolomitibus o altri soggetti pubblici e privati relativamente alla progettazione, realizzazione e gestione delle medesime aree.
7. Si chiede inoltre copia degli eventuali studi, relazioni o valutazioni sulla sicurezza dei flussi pedonali e veicolari, sull'accessibilità della stazione e sulle modalità di interscambio tra trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale e autovetture private che abbiano costituito presupposto o parte del progetto di riqualificazione.

8. Si chiede infine di comunicare se RFI abbia ricevuto, dopo la realizzazione del nuovo assetto, segnalazioni o reclami riguardanti la mancanza di aree per la fermata breve, le difficoltà di accompagnamento dei passeggeri o la sicurezza degli attraversamenti del piazzale e, in caso positivo, se siano allo studio modifiche dell'attuale configurazione.

RICHIESTA CONCLUSIVA COMUNE

Alla luce delle problematiche segnalate dagli utenti, al Comune di Belluno si chiede inoltre una risposta espressa circa la possibilità di individuare, nell'ambito delle proprie competenze e previo necessario coordinamento con RFI e con gli altri soggetti interessati, uno spazio regolamentato di fermata breve in prossimità della stazione, adeguatamente individuato e destinato esclusivamente alle operazioni di salita e discesa dei passeggeri.

La questione non riguarda la richiesta di creare ordinari spazi di parcheggio davanti alla stazione, ma la possibilità di consentire un arresto temporaneo e strettamente funzionale all'accompagnamento o al prelievo dei viaggiatori, evitando che l'utente sia costretto a scegliere tra una fermata potenzialmente irregolare nelle aree destinate alla circolazione degli autobus e l'attraversamento del piazzale con bagagli, bambini o persone anziane.

DISPOSIZIONI COMUNI

Qualora uno dei destinatari non detenga taluni dei documenti specificamente richiesti, si chiede che tale circostanza venga dichiarata espressamente, indicando, ove conosciuto, il soggetto che li detiene o al quale compete la relativa decisione, senza ricorrere a riscontri generici che impediscano di ricostruire le rispettive competenze.

La finalità dell'istanza è accertare se l'attuale organizzazione dell'area garantisca concretamente, oltre alla funzionalità del trasporto pubblico, anche condizioni ragionevoli e sicure per l'accesso alla stazione da parte degli utenti accompagnati o prelevati mediante autovettura privata.

ALTVELOX attende pertanto una risposta puntuale alle questioni poste e la trasmissione della documentazione richiesta nei termini stabiliti dalla legge, ferme le ulteriori iniziative previste dall'ordinamento in caso di mancato, incompleto o non pertinente riscontro.

Roma, 8 ottobre 2026

Il Presidente pro tempore ALTVELOX
Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada
Gianantonio Sottile Cervini