

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-03906 Scotto: Nomina del presidente dell’Autorità portuale di Napoli	109
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	112
5-03907 Tullo: Realizzazione e messa in esercizio del tratto italiano della linea ferroviaria Arcisate-Stabio	110
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	114
5-03909 De Lorenzis: Presunta irregolarità di alcune operazioni finanziarie condotte dalla società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici srl (FSE)	110
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	116
5-03910 Biasotti: Rafforzamento dei controlli in porti, aeroporti e stazioni ferroviarie per contrastare la diffusione del virus « Ebola »	110
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	117
5-03911 Garofalo: Obbligo di trascrizione sulla carta di circolazione del nome dell’utente del veicolo, se diverso dall’intestatario	111
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	119

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 30 ottobre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.15.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell’articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l’impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l’attivazione del circuito.

5-03906 Scotto: Nomina del presidente dell’Autorità portuale di Napoli.

Arturo SCOTTO (SEL), illustra l’interrogazione in titolo, sottolineando l’urgenza della nomina del presidente dell’Autorità portuale di Napoli, in quanto i continui ritardi e le proroghe del commissario straordinario, che auspica non siano diventati una prassi, rischiano di determinare incertezza nelle istituzioni.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all’interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Arturo SCOTTO (SEL), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, i cui contenuti tuttavia alimentano le preoc-

cupazioni riguardo ai ritardi nella nomina. Nel sottolineare l'autorevolezza del commissario straordinario Karrer, osserva che la complessità della situazione, richiamata anche dal rappresentante del Governo, implica la necessità di una piena responsabilità del soggetto preposto alla guida dell'Autorità portuale. Evidenzia il forte rischio di perdita di peso commerciale della realtà portuale campana e la conseguente riduzione dell'occupazione, che potrebbe invece essere rilanciata dalla piena attività del porto. Auspica, in conclusione, che la mancata nomina non sia legata a dinamiche che vedano coinvolti gli interessi dei partiti politici, come accaduto in passato, e che sia esperita e conclusa quanto prima la procedura descritta dal sottosegretario.

5-03907 Tullo: Realizzazione e messa in esercizio del tratto italiano della linea ferroviaria Arcisate-Stabio.

Maria Chiara GADDA (PD), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando che il collegamento ferroviario Arcisate-Stabio, oggetto anche di altri atti di sindacato ispettivo, fa parte di un accordo bilaterale tra Italia e Confederazione Elvetica ed ha subito numerosi fermi a causa della mancata individuazione dei siti nei quali conferire le terre e rocce da scavo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Maria Chiara GADDA (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta dettagliata ai quesiti posti nell'interrogazione, soprattutto relativamente ai tempi di approvazione della delibera del Cipe, necessaria ai fini del completamento del percorso istruttorio per l'individuazione dei siti di conferimento delle terre e rocce da scavo. Nell'augurarsi che il CIPE approvi effettivamente la suddetta delibera nella prossima seduta, auspica che l'opera, a suo giudizio

strategica e completata per il 47 per cento, sia portata a compimento senza ulteriori ritardi, anche in considerazione della messa in esercizio del tratto svizzero del collegamento, prevista per il prossimo dicembre.

5-03909 De Lorenzis: Presunta irregolarità di alcune operazioni finanziarie condotte dalla società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici srl (FSE).

Diego DE LORENZIS (M5S), illustra l'interrogazione in titolo, facendo presente che la società in oggetto ha come socio unico il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed è stata al centro di uno scandalo per la vendita e il riacquisto di vagoni ferroviari a un prezzo nettamente al di sopra della quotazione di mercato e tale da creare un danno erariale di grande rilievo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, giudica la risposta del rappresentante del Governo assai generica e ritiene che chiedere conto all'amministratore unico della società ferroviaria tramite una relazione sia una misura insufficiente anche rispetto al presunto danno generato. Giudica utile la precisazione contenuta nella risposta del sottosegretario riguardo alla competenza regionale sulla questione oggetto dell'interrogazione, al fine di fare chiarezza, accertando le effettive responsabilità.

5-03910 Biasotti: Rafforzamento dei controlli in porti, aeroporti e stazioni ferroviarie per contrastare la diffusione del virus «Ebola».

Deborah BERGAMINI (FI-PdL), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando l'altissimo allarme per le informazioni relative ai rischi di diffusione del virus «Ebola»,

amplificati dall'imponente flusso migratorio verso l'Italia.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Deborah BERGAMINI (FI-PdL), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, ritiene il quadro in essa delineato per nulla confortante. Non concordando sull'assenza di rischi conseguenti ai flussi migratori via mare e facendo presente che non è stato fornito alcun elemento di informazione sulle misure che si intendono prendere in ambito ferroviario, giudica le misure operate in ambito aeroportuale del tutto insufficienti per prevenire la diffusione del virus. Osserva infatti che lo sforzo di coordinamento tra gli enti preposti alla sicurezza e la distribuzione di materiale informativo tra i passeggeri sono misure assolutamente non paragonabili a quelle adottate nei principali aeroporti stranieri, e auspica quindi che possano essere effettivamente adottate misure di controllo idonee a contrastare la diffusione del virus.

5-03911 Garofalo: Obbligo di trascrizione sulla carta di circolazione del nome dell'utilizzatore del veicolo, se diverso dall'intestatario.

Vincenzo GAROFALO (NCD), illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando che l'emanazione della circolare n. 15513 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha generato numerosi dubbi e per-

plexità per le varie interpretazioni fornite dalle fonti di informazione e dagli stessi uffici del Ministero. In particolare, ritiene opportuno che venga fatta chiarezza sui costi che i cittadini dovranno sostenere per le richieste trascrizioni delle informazioni sulla carta di circolazione del veicolo e sulle modalità di accertamento dell'uso continuativo del veicolo medesimo da parte di persona diversa dall'intestatario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Vincenzo GAROFALO (NCD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per le precisazioni di carattere normativo fornite nella risposta e invita il Governo a diffondere informazioni che chiariscano le misure che saranno adottate e rassicurino gli utenti, preoccupati anche in ragione della forte entità della sanzione prevista per il loro mancato rispetto. Osserva che non è stata data risposta riguardo ai metodi e agli strumenti con i quali le forze di polizia stradale potranno accertare l'uso continuativo del veicolo da parte di un soggetto diverso dall'intestatario. Più in generale auspica che gli adempimenti e i costi a carico dei cittadini siano ridotti al minimo.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

5-03906 Scottò: Nomina del presidente dell'Autorità portuale di Napoli.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante chiede di conoscere se e quando il Governo intenda procedere alla nomina del nuovo Presidente dell'Autorità portuale di Napoli e quali siano i motivi del ritardo di tale designazione, considerata la necessità di porre fine alla gestione commissariale della medesima Autorità.

In ordine a tali richieste evidenzio che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in tutta la vicenda, si è sempre attenuto al rigoroso rispetto delle prerogative dei numerosi organi (politici, amministrativi e giudiziari) che sono intervenuti nella complessa sequenza dei fatti che hanno caratterizzato la stessa vicenda e che sinteticamente si riassumono.

In vista della scadenza della precedente Presidenza, prevista per febbraio 2013, veniva già avviata, a novembre 2012, la procedura disciplinata dall'articolo 8, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, chiedendo agli enti pubblici interessati (provincia, comuni e camera di commercio) le rispettive designazioni di competenza e individuando, tra queste ultime, nel senatore professore Riccardo Villari, il candidato da sottoporre alla prevista intesa della regione Campania. Acquisito l'assenso della regione, si procedeva alla richiesta del prescritto parere parlamentare sul nominativo individuato.

Il 22 ottobre 2013, l'8^a Commissione permanente del Senato esprimeva parere positivo sul nominativo proposto, mentre il successivo 23 ottobre la IX Commissione permanente della Camera dei deputati non condivideva tale proposta. La posizione negativa espressa dalla IX Commissione

della Camera era motivata dalla ritenuta carenza dei requisiti posseduti dal Villari, alla luce della sentenza 4768 del 26 ottobre 2013 del Consiglio di Stato relativa alla nomina del Presidente dell'Autorità portuale di Cagliari.

In tale sentenza, il Consiglio di Stato ha ritenuto necessario per la nomina a Presidente dell'Autorità portuale, pur in assenza di un'espressa previsione normativa in proposito, « il possesso di una laurea connessa, affine, collegata o collegabile con la materia portuale ».

A causa del citato orientamento e delle divergenti valutazioni delle Commissioni parlamentari, si è ritenuto necessario svolgere ulteriori doverosi approfondimenti, acquisendo anche il parere di competenti organi consultivi.

A seguito di tali pareri e al fine di uscire dall'*impasse* amministrativa verificatasi e nell'ottica di giungere a detta nomina, si è ritenuto di attivare un nuovo percorso procedimentale, osservando la massima trasparenza, imparzialità e correttezza amministrativa, con la comunicazione motivata agli Enti interessati della conclusione negativa del precedente procedimento e la conseguente richiesta agli stessi delle nuove designazioni di competenza, unitamente all'invio di un dettagliato curriculum che comprovasse ed evidenziasse la prevista qualificazione professionale dei candidati nel settore dell'economia dei trasporti e portuale. A tale richiesta, gli Enti interessati non hanno dato ancora seguito.

La complessità della situazione determinatasi ha reso necessario procedere, nella fase di transizione, ad affidare a un

Commissario straordinario di indiscussa capacità professionale e autorevolezza, quale risulta il professore architetto Francesco Karrer, la gestione commissariale del porto di Napoli che, nelle more della definizione delle procedure, si è reso necessario ulteriormente prorogare, al fine di assicurare un'efficiente continuità gestionale, per il tempo necessario

a concludere il nuovo procedimento di nomina del Presidente dell'Autorità portuale.

Alla luce di quanto sopra, sottolineo l'aderenza del percorso seguito dal MIT alla normativa e al rispetto delle prerogative dei vari organi istituzionali coinvolti nella vicenda, salvaguardando nel contempo l'operatività gestionale.

ALLEGATO 2

5-03907 Tullo: Realizzazione e messa in esercizio del tratto italiano della linea ferroviaria Arcisate-Stabio.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione alle preoccupazioni espresse dagli Onorevoli Interroganti ritengo opportuno ripercorrere, in modo sintetico, gli eventi che hanno caratterizzano l'iter procedimentale per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra Arcisate e Stabio.

Il progetto preliminare è stato approvato con delibera CIPE 82/2004, mentre il progetto definitivo con delibera CIPE 7/2008. La realizzazione del nuovo collegamento Arcisate-Stabio è stata poi affidata all'ATI Salini-Carena nel 2010, con appalto integrato. Il costo a vita intera del progetto è di 261 milioni di euro.

Il 15 aprile 2011, le analisi in corso d'opera sui terreni oggetto di scavo hanno evidenziato la presenza di arsenico di origine naturale, con superamento talvolta dei limiti di colonna A (20 ppm) e B (50 ppm) di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006.

Stante la presenza di arsenico naturale nei terreni, precedentemente non ipotizzata, l'appaltatore ha conseguentemente modificato il Piano di gestione delle Terre e Rocce da scavo (PGTR). La nuova versione del documento è stata presentata dall'appaltatore nell'aprile 2012 e approvata con prescrizioni dalla regione Lombardia nel maggio 2012.

Il PGTR così modificato prevedeva il conferimento delle terre in esubero (con contaminazione da arsenico naturale) presso la *ex* cava Rainer, tramite un'apposita modellazione morfologica.

Al 30 aprile 2013, non risultando ancora perfezionato l'iter autorizzativo relativo al Progetto di sistemazione (rimodellazione morfologica con il conferimento

delle terre in esubero) dell'*ex* cava Rainer, sono state rinvenute tracce di idrocarburi nel sito e, di conseguenza, la provincia di Varese ha dichiarato il sito « potenzialmente inquinato ».

Nell'ambito degli incontri che sono seguiti fra le parti coinvolte, nel mese di giugno 2013, la regione Lombardia chiedeva quindi di procedere con tutte quelle lavorazioni che non riguardassero gli scavi in genere e che potessero consentire la continuità ai cantieri per almeno tre mesi, inteso quale arco temporale necessario per trovare una soluzione alla problematica.

Quindi, in tale periodo sono state sviluppate dagli enti (regione e ARPA su tutti) le possibili alternative per l'individuazione di un idoneo sito per lo stoccaggio definitivo delle terre in esubero, che risultasse alternativo alla *ex* cava Rainer.

La regione Lombardia ha successivamente comunicato di aver individuato una possibile soluzione per la gestione e il conferimento delle terre, dando così avvio all'iter istruttorio per l'approvazione della variante di progetto.

Italferr spa, in qualità di soggetto tecnico di RFI spa, ha provveduto a redigere il progetto esecutivo di sistemazione ambientale relativo a due siti per la messa a dimora definitiva delle rocce e delle terre da scavo provenienti dal cantiere della linea ferroviaria.

In particolare, il progetto di variante presentato prevede che il quantitativo complessivo di materiale di scavo da allocare, pari a 807000 m³, sarà suddiviso, secondo criteri di recupero ambientale, rispettivamente in 233500 m³ per l'Area CSFBO2 (*ex* proprietà Rainer) e i rima-

menti 573500 m³ nel sito di Cava Femar, che si trova nel territorio comunale di Viggiù (VA).

In data 28 aprile 2014, RFI spa in qualità di soggetto aggiudicatore ha inviato detto progetto esecutivo agli enti competenti.

L'impresa I.C.S. Grandi Lavori, quale appaltatore, progettista e titolare del PGTR, ha elaborato la revisione D dello stesso piano e il Piano di gestione e recupero dello smarino di galleria; infine ha provveduto all'invio di tale documentazione a tutti gli enti interessati dall'intervento.

Il 5 giugno 2014 è stata convocata la Conferenza di servizi.

Conclusa la conferenza di servizi e ottenuti i pareri relativi, fra cui quello

della regione Lombardia in data 12 settembre 2014 e quello del Ministero per i beni e le attività culturali in data 30 settembre 2014, il progetto esecutivo è stato sottoposto al CIPE lo scorso 6 ottobre, e potrebbe essere approvato già nella prossima seduta.

Ritengo, infine, opportuno precisare che le problematiche emerse in merito al conferimento dei materiali provenienti dalla realizzazione delle opere relative alla nuova infrastruttura ferroviaria hanno determinato, in fase di realizzazione dei lavori, la necessità di realizzare il rimodellamento morfologico di due aree limitrofe alla linea stessa e di revisionare, quindi, gli originari criteri di gestione delle terre e rocce da scavo da movimentare nell'ambito dei lavori d'appalto.

ALLEGATO 3

5-03909 De Lorenzis: Presunta irregolarità di alcune operazioni finanziarie condotte dalla società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici srl (FSE).**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta a quanto segnalato dagli Onorevoli Interroganti circa l'acquisto di 25 carrozze ferroviarie da parte di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. (FSE), ritengo necessario premettere che la FSE esercisce servizi di trasporto pubblico di competenza regionale, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 422 del 1997.

La proprietà della stessa società, in attuazione dell'Accordo di programma stipulato dallo Stato con la regione Puglia, proprio in applicazione del richiamato articolo 8, doveva essere trasferita all'ente regionale che ne ha, però, più volte rifiutato l'acquisizione.

In tale contesto, appare evidente che le procedure relative alle forniture richiamate dagli Interroganti e le risorse finanziarie destinate alla copertura delle stesse non rientrano nella competenza statale, bensì in quella esclusiva della regione Puglia; fa eccezione tutto ciò che attiene alla verifica tecnica dei presupposti di

sicurezza per la messa in esercizio dei rotabili oggetto delle forniture stesse, verifica posta a carico dei competenti uffici tecnici del MIT.

In ogni caso, il MIT, in qualità di proprietario della società per i motivi anzidetti, una volta acquisita notizia dagli organi di stampa delle indagini penali connesse alle forniture del citato materiale rotabile, acquisita altresì una comunicazione dell'Amministratore unico della società FSE, il quale si dichiara estraneo agli addebiti contestati, ha provveduto con sollecitudine a richiedere allo stesso Amministratore sia una dettagliata relazione sulle vicende riportate dagli organi di stampa che una informativa su eventuali procedimenti penali in corso attivati nei confronti dell'Amministratore stesso, ovvero dei dirigenti della società.

Concludo assicurando che la vicenda sarà attentamente monitorata in tutti i futuri sviluppi.

ALLEGATO 4

5-03910 Biasotti: Rafforzamento dei controlli in porti, aeroporti e stazioni ferroviarie per contrastare la diffusione del virus «Ebola».**TESTO DELLA RISPOSTA**

Fin dall'inizio dell'epidemia di malattia da *virus* Ebola, il MIT si è ricordato innanzitutto con il Ministero della salute che, come è noto e come il Ministro Lorenzin ha già avuto modo di riferire, dai primi giorni dalla conferma da parte dell'Organizzazione mondiale della sanità della sussistenza di focolai epidemici in alcuni Paesi africani, sta collaborando fattivamente con le autorità e le istituzioni nazionali, comunitarie ed internazionali, dando altresì precise indicazioni ai propri uffici periferici (Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera-USMAF) per la prevenzione di ogni eventuale rischio di diffusione epidemica.

Attualmente, sono in corso periodiche riunioni di coordinamento con le varie amministrazioni coinvolte nella gestione dell'emergenza Ebola, tra cui, oltre al Ministero della sanità e delle infrastrutture e dei trasporti, risultano anche il Ministero dell'interno, il Ministero della difesa, il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, il quale ultimo, attraverso l'Unità di crisi, gestisce il sito web www.viaggiareassicuri.it, costantemente aggiornato in coerenza con il sito del Ministero della salute.

Il coordinamento tra le varie amministrazioni coinvolte ha consentito, ad esempio, il conseguimento di un'ampia diffusione presso l'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino (Roma) e gli altri aeroporti e porti internazionali italiani, di schede informative e di identificazione di passeggeri ed equipaggi, distribuite a bordo degli aeromobili, nonché la distribuzione di opuscoli illustrativi e la realizzazione di

stazioni multimediali, per fornire dettagliata ed esaustiva informativa ai passeggeri.

Si sta predisponendo, in particolare, un sistema informativo e di tracciatura dei movimenti e dei contatti di soggetti a rischio nei singoli Paesi, con la possibilità di geo-localizzare i viaggiatori internazionali che abbiano come meta secondaria l'Italia, dopo lo sbarco in aeroporti primari con voli diretti dai Paesi in situazione epidemica (Parigi, Bruxelles, Londra, Francoforte), come misura cautelativa ulteriore rispetto agli *screening* sanitari in uscita dagli aeroporti locali e agli *screening* in arrivo adottati dalle autorità britanniche, francesi e belghe.

Peraltro, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), per gli aspetti di competenza, ha fornito agli operatori del settore le necessarie direttive per l'applicazione scrupolosa delle procedure indicate dal Ministero della salute in merito sia alla prevenzione che alla gestione di eventuali casi sospetti, chiedendo alle proprie Direzioni aeroportuali e alle Direzioni operazioni di vigilare attentamente affinché tali procedure siano messe in atto.

In particolare, l'ENAC ha evidenziato la necessità di rispettare le procedure di *contact tracing* (schede di individuazione dei passeggeri ai fini di sanità pubblica) e di informazione da fornire ai passeggeri in arrivo e in partenza mediante l'esposizione di *poster* e la consegna di *flyer* informativi forniti dal Ministero della salute.

I documenti e il materiale da affiggere negli aeroporti e da distribuire ai passeggeri sono anche pubblicati sul portale dell'Ente www.enac.gov.it.

Nel materiale fornito ai passeggeri è incluso anche l'invito, in caso di eventuali dubbi o necessità di ulteriori informazioni, a rivolgersi preventivamente sia ai vettori aerei al momento dell'acquisto del biglietto sia ai punti di informazione presso gli scali nazionali, se già in aeroporto.

A livello internazionale, l'ENAC è in contatto con l'EACCC (*European Crisis Coordination Cell*), di cui è membro, istituito con il Regolamento UE 677/2011 e coordinato da Eurocontrol, con il fine di supportare a livello europeo la gestione delle crisi che coinvolgono il settore aereo, in ottica di cielo unico. L'EACCC sta condividendo il più possibile informazioni provenienti da tutti gli Stati membri, dalla *World Health Organization* e dal Governo degli Stati Uniti d'America, in merito alle misure intraprese per contrastare la crisi. Sono state, inoltre, organizzate diverse *conference call* in cui si è discusso sull'adozione di misure comuni a livello europeo.

A livello nazionale, poi, l'ENAC ha convocato lo scorso 23 ottobre una riunione del CISA (Comitato interministeriale per la sicurezza del trasporto aereo e degli aeroporti – composto, tra gli altri, dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, dai Ministeri della salute, degli affari esteri, dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti, della difesa, oltre che da Guardia di finanza, Agenzia delle dogane, poste, Enav, Assaereo, Assaeroporti, Ibar, A.N.A.M.A., con la partecipazione allargata anche ai responsabili di ADR, SEA e SAVE, le società di gestione degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia), in cui è stato fatto il punto della situazione in merito alle varie attività avviate dai soggetti com-

petenti per l'emergenza legata al *virus* Ebola, ai fini di un coordinamento rispetto alle indicazioni emerse dai recenti Consigli europei e a quelle pervenute dai Ministeri della salute, degli affari esteri e dell'interno.

Per quanto riguarda infine il comparto dei porti, evidenzio che le competenze in materia sanitaria negli scali marittimi nazionali sono svolte dagli appositi Uffici di sanità marittima di ciascun porto, che fanno capo al competente Ministero della salute il quale, come detto, ha fornito agli stessi precise indicazioni per la prevenzione di ogni eventuale rischio di diffusione epidemica.

Inoltre, rammento che, in base alla prassi consueta derivante dalle vigenti disposizioni normative in materia e dalle norme di diritto internazionale marittimo, in casi di emergenza epidemica, si può applicare l'istituto della « libera pratica sanitaria », ossia del consenso o rifiuto dell'autorità sanitaria a far entrare o meno una nave nel porto, qualora vi siano a bordo casi conclamati di malattie infettive, che potrebbero mettere a rischio la salute della comunità portuale e, più in generale, della popolazione.

Tuttavia, come riferisce il Ministero dell'interno, durante le operazioni di soccorso in mare dei migranti provenienti dalle coste del Nord Africa l'eventualità che il *virus* Ebola possa diffondersi nel nostro Paese in tal modo è praticamente inesistente: la durata del viaggio, in caso di flussi migratori irregolari per mare, è infatti tale da rendere estremamente improbabile l'arrivo di casi di infezione, la cui incubazione è di circa 7-10 giorni, con un minimo di 2 e un massimo di 21.

ALLEGATO 5

5-03911 Garofalo: Obbligo di trascrizione sulla carta di circolazione del nome dell'utilizzatore del veicolo, se diverso dall'intestatario.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come correttamente indicato dall'onorevole interrogante, con circolare prot. 15513 del 10 luglio 2014 agli Uffici periferici del MIT sono state impartite disposizioni per l'attuazione dell'articolo 94, comma 4 *bis*, del Codice della strada.

Tale articolo prevede, infatti, obblighi di comunicazione finalizzati all'aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli e dei documenti di circolazione, in caso di atti diversi da quelli previsti dal medesimo articolo 94, comma 1 (trasferimenti di proprietà, costituzione di usufrutto, contratti di *leasing*), dai quali derivino variazioni concernenti gli intestatari delle carte di circolazione, ovvero che comportino la disponibilità dei veicoli, per periodi superiori ai 30 giorni, in favore di soggetti diversi dagli intestatari stessi.

In buona sostanza, la norma impone a chi utilizza un veicolo per oltre trenta giorni di annotare il proprio nome sulla carta di circolazione del veicolo stesso.

Da detto obbligo sono esentati coloro (cittadini e imprese) che, anteriormente al 3 novembre 2014, utilizzano a vario titolo veicoli intestati ad altri soggetti. Inoltre, non è obbligatorio annotare il comodato tra familiari conviventi e non sono soggette a comunicazione tutte le ipotesi di *Fringe benefit*, di uso promiscuo e di uso esclusivo, per svolgimento di attività aziendali dei veicoli in utilizzo ai dipendenti, oppure ai soci, agli amministratori e ai collaboratori dell'azienda.

La norma nasce con evidenti finalità di ordine pubblico, giacché consente agli agenti preposti al controllo del traffico una più agevole individuazione del sog-

getto responsabile della circolazione del veicolo con il quale è stata commessa un'infrazione.

Come rilevato dall'onorevole interrogante, l'annotazione del nome dell'utilizzatore del veicolo sulla carta di circolazione, ai sensi delle norme vigenti, non è esente da oneri. Infatti, per ogni aggiornamento del suddetto documento, l'intestatario deve corrispondere le tariffe imposte dalla legge n. 870 del 1° dicembre 1986. In mancanza di espressa previsione normativa non è possibile esonerare gli utenti dall'obbligo di corrispondere tali tariffe. Circa la richiesta di disporre la neutralità degli oneri di trascrizione, devo ricordare che la materia è di stretta competenza del Ministero dell'economia e delle finanze.

In merito, poi, alla richiesta di una procedura per l'aggiornamento della carta di circolazione rapida e semplice per il cittadino, rilevo che questa è interamente digitalizzata e può essere attivata sia presso un Ufficio motorizzazione civile che presso uno studio di consulenza automobilistica. Non è, invece, possibile affidare il servizio di trascrizione a soggetti non autorizzati dalla legge a svolgere funzioni relative a procedure amministrative concernenti i veicoli a motore.

Per quel che concerne, infine, le sanzioni in caso di omessa trascrizione, ricordo che il citato articolo 94 prevede una sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra 705 e 3.526 euro, oltre al ritiro della carta di circolazione che viene inviata all'Ufficio motorizzazione civile, il quale provvede al rinnovo dopo l'adempimento delle prescrizioni omesse.