

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-00985 Piazzoni: Costi relativi alla progettazione e alla costruzione della linea C della metropolitana di Roma e tempi necessari al definitivo completamento dell'opera	42
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	46
5-02999 Catalano: Verifica e manutenzione delle barriere di sicurezza autostradale da parte di Autostrade per l'Italia SpA	42
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	48
5-03669 Rizzetto: Criteri di trasferimento del personale all'interno del Corpo delle capitanerie di porto.	
5-03684 Gelli: Criteri di trasferimento del personale all'interno del Corpo delle capitanerie di porto.	
5-03761 De Lorenzis: Criteri di trasferimento del personale all'interno del Corpo delle capitanerie di porto	43
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	50
5-03683 Mucci: Assenza di una normativa volta a consentire l'omologazione dei veicoli riconvertiti in elettrici o ibridi	44
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	52
AVVERTENZA	45

INTERROGAZIONI

Giovedì 27 novembre 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.30.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

5-00985 Piazzoni: Costi relativi alla progettazione e alla costruzione della linea C della metropolitana di

Roma e tempi necessari al definitivo completamento dell'opera.

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

Ileana Cathia PIAZZONI (PD), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta, per quanto segnali che la propria interrogazione era stata presentata da oltre un anno. Ritiene in ogni caso che la risposta fornisca importanti rassicurazioni. Evidenzia, infatti, che un'opera come la linea C della metropolitana di Roma può esplicitare i propri effetti di

miglioramento della mobilità della capitale solo quando sarà pervenuta ad una fase avanzata di realizzazione e, nel caso specifico, quando sarà completata la tratta almeno fino a piazza Lodi, dove la metropolitana potrà connettersi con altri servizi di trasporto pubblico. La linea C rappresenta, infatti, un'opera pubblica che può incidere positivamente sulla vita di un gran numero di persone che risiedono e lavorano a Roma e che può fornire un significativo contributo per migliorare il rapporto tra periferie e centro. Ritiene pertanto essenziale, da parte di tutti i soggetti pubblici responsabili, una rigorosa attenzione sia sui tempi di realizzazione dell'opera, sia sui costi. A quest'ultimo riguardo, osserva che l'enorme aumento dei costi che si è registrato è dipeso non dalle particolari difficoltà, connesse al rispetto del patrimonio archeologico, che realizzare una linea di metropolitana in una città come Roma comporta, ma ha complicazioni, inadempimenti e ritardi principalmente di natura burocratica. Ricorda la vicenda a suo giudizio scandalosa riguardante il fatto che la trivella, ovvero la cosiddetta « talpa » sia rimasta inoperosa per lungo tempo, con imputazione delle spese relative all'utilizzo di uno strumento tanto costoso. In conclusione ribadisce che è essenziale che, come dichiarato nella risposta, la linea C della metropolitana di Roma continui ad essere considerata un'opera prioritaria di interesse nazionale.

5-02999 Catalano: Verifica e manutenzione delle barriere di sicurezza autostradale da parte di Autostrade per l'Italia SpA.

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

Ivan CATALANO (Misto-PSI-PLI), replicando, ringrazia per la risposta, che si riserva di valutare sulla base del testo scritto.

5-03669 Rizzetto: Criteri di trasferimento del personale all'interno del Corpo delle capitanerie di porto.

5-03684 Gelli: Criteri di trasferimento del personale all'interno del Corpo delle capitanerie di porto.

5-03761 De Lorenzis: Criteri di trasferimento del personale all'interno del Corpo delle capitanerie di porto.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

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

Walter RIZZETTO (M5S), replicando, si dichiara non soddisfatto della risposta resa dal sottosegretario, di natura squisitamente politica, e si riserva di verificarne gli elementi soprattutto in relazione a una richiesta dell'interessato di trasferimento dal servizio operativo a quello amministrativo, che non sembrerebbe coerente con le pubbliche dichiarazioni da quest'ultimo rese e con il successivo ricorso al Tar, dal momento che l'ufficio cui è stato assegnato parrebbe destinato a persone in prepensionamento o a neoassunti. Non ravvisandosi, altresì, logiche meritocratiche nel trasferimento, essendo il posto lasciato libero dal comandante De Falco stato occupato da una persona con una forte anzianità lavorativa e quindi già ai vertici della carriera, giudica sospette le tempistiche di detto trasferimento, che appare a dir poco punitivo, dal momento che comportamenti analoghi a quelli da lui tenuti nella notte dell'affondamento della Costa Concordia sarebbero, in Paesi diversi dall'Italia, premiati con avanzamenti significativi di carriera. Ribadisce l'altissimo livello professionale del comandante De Falco che, in quella drammatica notte, pur non essendo in servizio si è recato immediatamente sul posto di lavoro, evitando la morte di numerose persone e ritiene che

tale comportamento debba essere valorizzato non solo dagli onori delle cronache, ma anche nel contesto del Corpo delle capitanerie di porto. Preannuncia, infine, che continuerà a monitorare la vicenda al fine di verificare le esatte motivazioni del trasferimento, configurandosi, questa, come una battaglia sul rispetto di diritti piuttosto che la risoluzione di una questione personale.

Federico GELLI (PD), replicando, osserva che non può dichiararsi interamente soddisfatto, oltre che per i motivi già evidenziati nell'intervento del collega che l'ha preceduto, anche perché, al di là delle logiche che presiedono all'attribuzione e alla rotazione degli incarichi nell'ambito del Corpo delle Capitanerie di porto, ritiene che il Corpo stesso avrebbe dovuto dimostrare apprezzamento per un proprio ufficiale, che, in una situazione drammatica, si è distinto per capacità e lucidità di intervento. Osserva pertanto che, rispetto al numero complessivo di trasferimenti o avvicendamenti negli incarichi indicati nella risposta, a suo giudizio avrebbe dovuto essere riservata una particolare considerazione per una figura che è diventata simbolo di un'Italia migliore. Tutti, infatti, si attendevano che, a seguito del comportamento tenuto nella tragica notte dell'affondamento della Costa Concordia, il capitano di fregata De Falco ricevesse un encomio o una promozione, proprio in quanto servitore dello Stato che si era distinto nello svolgimento dei propri doveri e che pertanto meritava di essere premiato. Ciò invece non è avvenuto, come attesta il fatto che, anche da contatti diretti con il capitano De Falco, ha potuto personalmente verificare che non era certamente sua aspirazione essere posto a capo dell'Ufficio Studi della direzione marittima di Livorno. Ritiene invece che le capacità di cui il capitano De Falco ha dato prova avrebbero potuto e potranno essere pienamente valorizzate in ruoli di maggior rilievo.

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, nel ringraziare il sottosegretario

per la risposta tempestiva, di cui si dichiara non soddisfatto ritenendola del tutto burocratica, esprime perplessità in quanto essa contiene affermazioni che si pongono in netto contrasto con il comportamento tenuto dal comandante De Falco successivamente al suo trasferimento. Nel fare preliminarmente presente di non avere avuto contatti diretti con l'interessato, osserva tuttavia che il grande rilievo mediatico avuto da tale trasferimento ha permesso di apprendere sia del ricorso al Tar mosso da questi in relazione a quello che sembra essere un demansionamento, sia della delusione e amarezza conseguenti a tale avvicendamento, che desta qualche sospetto anche in relazione alla tempistica con la quale è avvenuto. Nel sottolineare che tale risposta riprende i contenuti di analoga risposta già data dal Governo in occasione dello svolgimento di un atto di sindacato ispettivo al Senato, sottolinea che il comandante De Falco ha svolto in modo assolutamente professionale il lavoro che gli era stato affidato, in una situazione di estrema drammaticità e che tale comportamento dovrebbe, a rigor di logica, essere premiato e non punito dall'Amministrazione di appartenenza.

5-03683 Mucci: Assenza di una normativa volta a consentire l'omologazione dei veicoli riconvertiti in elettrici o ibridi.

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

Mirella LIUZZI (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara insoddisfatta della risposta. Osserva, infatti, che il sottosegretario ha fornito una disamina della disciplina in materia di sostituzione dei motori dei veicoli e di omologazione, ma non ha indicato, come chiedeva l'interrogazione di cui è cofirmataria, tempi certi e rapidi per assicurare l'omologazione dei veicoli, pubblici o privati, convertiti in elettrici o ibridi. Ribadisce che a tal fine è sufficiente l'adozione di un

decreto attuativo, che, tra l'altro, dovrà basarsi su una normativa già molto articolata dettata a livello di Unione europea. Sottolinea che le imprese e, in generale, i soggetti interessati a trasformare i motori dei veicoli in elettrici o ibridi sono attualmente costretti a recarsi in Germania per l'omologazione del veicolo riconvertito. Ciò produce l'effetto, tanto più grave in una situazione di crisi come l'attuale, di compromettere le possibilità di sviluppo di un settore, come quello della progettazione, realizzazione e installazione dei sistemi e componenti che permettono di convertire i veicoli con motore termico in veicoli a trazione elettrica, che presenta significative potenzialità economiche. Ritiene che gli ostacoli che vengono posti allo sviluppo di questo specifico settore attestino, più in generale, l'incertezza e l'indecisione che contraddistinguono il Governo in carica

rispetto all'esigenza di promuovere politiche che, in ogni ambito, sostengano la ricerca, l'innovazione e le attività economiche che possono derivarne.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.15.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

INTERROGAZIONI

5-03472 *Crivellari: Mancato recepimento della direttiva 2005/44/CE in materia di servizi di informazione fluviale.*

ALLEGATO 1

5-00985 Piazzoni: Costi relativi alla progettazione e alla costruzione della linea C della metropolitana di Roma e tempi necessari al definitivo completamento dell'opera**TESTO DELLA RISPOSTA**

La Linea C della metropolitana di Roma è stata inserita dal CIPE nell'ambito del Nodo di Roma tra le opere prioritarie d'interesse nazionale comprese nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche; conseguentemente l'attuazione della stessa è di competenza della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, struttura preposta alla gestione delle opere prioritarie d'interesse nazionale, comprese nel « 1° Programma delle infrastrutture strategiche », con riferimento a quanto disposto dalla legge n. 443 del 2001 (Legge Obiettivo).

L'opera è stata oggetto di un primo Accordo procedimentale sottoscritto il 29 maggio 2002 tra il MIT, la Regione Lazio e il Comune di Roma (ora Roma Capitale), poi modificato e integrato con due Atti aggiuntivi conclusi nel dicembre 2002 e luglio 2004.

Il CIPE, dopo una serie di delibere approvative dei progetti preliminari e definitivi delle varie tratte di cui si compone l'intervento, ha assunto ulteriori delibere; infatti, con delibera n. 64 del 31 luglio 2009, il CIPE ha preso atto che in corso d'opera sono sorte problematiche, soprattutto di tipo archeologico, che hanno comportato la necessità di diverse tipologie di varianti ai progetti definitivi approvati, quali:

varianti sull'intero « Tracciato fondamentale », che non hanno comunque richiesto modifiche dei tempi di esecuzione dell'opera;

« Variante S. Giovanni », conseguente ai ritrovamenti archeologici rilevati a seguito di una vasta e complessa campagna di indagini, soprattutto sull'esistente stazione di S. Giovanni;

modifiche migliorative impiantistiche alla prima fase strategica, tratte da T4 a T7, intese ad elevare la qualità del servizio e della sicurezza del sistema a guida automatica senza macchinista a bordo;

ulteriori varianti, su: tratta T7 e deposito Graniti.

L'incremento di costo complessivo, correlato alle suddette, viene coperto senza l'assegnazione di ulteriori finanziamenti ma utilizzando le economie di gara.

Inoltre, con delibera n. 84 dell'11 luglio 2012, il CIPE ha approvato la variante relativa all'utilizzo delle terre da scavo delle tratte T4-T5 e T6A, del valore di 55,3 milioni di euro e ha preso atto che, a partire dal 2010, il soggetto aggiudicatore Roma Metropolitane ha approvato direttamente altre varianti determinate da prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo: adeguamenti impiantistici connessi con la sicurezza degli operatori, imprevisi idrogeologici e geologico/strutturali connessi con la « Variante S. Giovanni », deviazioni di pubblici servizi.

A tali fini, il CIPE ha autorizzato l'utilizzo di 67.191.348,30 milioni di euro « a valere sull'incremento del capitale mutuato ricavabile dai contributi già assegnati da questo Comitato con la delibera n. 65/2003 ».

In data 9 settembre 2013, anche in relazione alle tempistiche di attuazione dell'intervento e alle problematiche occupazionali evidenziate dagli Onorevoli Interroganti, è stato stipulato tra Roma Metropolitane srl (soggetto aggiudicatore)

e Metro C S.c.p.A. (contraente generale) «l'Atto attuativo della delibera CIPE n. 127 dell'11 dicembre 2012 e conseguente adeguamento del contratto del 12 ottobre 2006 per l'affidamento al Contraente generale della progettazione definitiva ed esecutiva, della realizzazione e direzione lavori e forniture per la realizzazione della Linea C della Metropolitana di Roma».

Con il citato Atto attuativo, Roma Metropolitana e il Consorzio Metro C hanno ritenuto di procedere a una complessiva ridefinizione di alcuni elementi del rapporto contrattuale, con la definitiva precisazione dei termini di ultimazione delle fasi funzionali, la conseguente valutazione degli effetti economici derivanti dall'insieme delle varianti all'opera intervenute e con la risoluzione di tutte le reciproche ragioni di pretesa e di contestazione.

Dunque, circa l'avanzamento lavori, i costi complessivi di progettazione e realizzazione della linea già approvata e del quadro complessivo degli interventi ancora da finanziare, sottolineo quanto segue.

Sul totale del costo della Linea C (riferimento delibera CIPE n. 84 del 2012), che ammonta a 3.486.863.806,59 miliardi di euro, risultano erogati 1.564.746.909,44 miliardi di euro cioè il 44,88 per cento del costo a vita intera del progetto.

Pertanto, dai quadri economici dell'opera si desume che fino alla stazione di Colosseo, l'opera risulta completamente finanziata.

Inoltre, l'attenzione alla realizzazione funzionale dell'intero progetto si evince da atti formali compiuti dal Governo; mi riferisco sia al decreto-legge «del fare»

(n. 69 del 2013) dello scorso anno che al più recente decreto-legge «sblocca Italia» (n. 133 del 2014), con i quali sono state messe a disposizione ulteriori risorse per una parte della tratta T2 da Colosseo a Piazza Venezia.

Lo scorso anno le condizioni poste dal Governo nel decreto-legge «del fare» non vennero rispettate, per cui il finanziamento non fu assentito. Oggi la maturazione del progetto raggiunta dalla Linea C di Roma nella tratta fino al Colosseo ha permesso al decreto-legge «sblocca Italia» di poter destinare ulteriori 155 milioni di euro a un'opera che si ritiene debba essere oggetto di tutti gli sforzi finanziari possibili.

Concludo fornendo alcune precisazioni in merito allo svolgimento dei lavori, in particolare:

la talpa è attualmente in fase inizio attività dalla stazione di San Giovanni verso la stazione di Colosseo;

si sta completando il pre-esercizio per la Tratta Centocelle-Lodi la cui apertura è prevista nella prima metà del 2015;

è in corso la progettazione definitiva della Tratta T2 (Colosseo-Ottaviano) di cui il primo tratto funzionale è il tratto Colosseo-Piazza Venezia per il quale è prevista la consegna del progetto definitivo entro il 31 dicembre 2014;

è in corso di allestimento il materiale rotabile in aggiunta a quello già esistente.

Ricordo infine che la tratta Montecom-patri Pantano-Centocelle è entrata in esercizio lo scorso 9 novembre.

ALLEGATO 2

5-02999 Catalano: Verifica e manutenzione delle barriere di sicurezza autostradale da parte di Autostrade per l'Italia SpA**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito ai quesiti posti sono state assunte precise informazioni presso la competente Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali.

Devo premettere che il sequestro probatorio, disposto il 28 maggio 2014 dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze, delle barriere di sicurezza su 11 viadotti ubicati lungo il tratto di autostrada A1 tra Barberino Mugello e Roncobilaccio, è stato completamente revocato lo scorso 22 novembre, con conseguente ripristino delle precedenti condizioni di transitabilità nei tratti interessati.

Tale revoca è stata disposta a seguito della conclusione delle prove eseguite nell'ambito della consulenza tecnica disposta dalla citata Procura, al fine di accertare le condizioni di efficienza delle barriere con riferimento, in particolare, ai sistemi di fissaggio tra elementi contigui delle stesse e tra i singoli elementi delle barriere e i cordoli dei viadotti, mediante l'estrazione degli elementi di ancoraggio; queste operazioni, particolarmente complesse, sono state effettuate con interventi di tipo « distruttivo ».

Appare utile evidenziare che l'autostrada A1 è assentita in concessione ad Autostrade per l'Italia Spa (ASPI) mediante la Convenzione sottoscritta in data 12 ottobre 2007, approvata con legge n. 101 del 2008, e il successivo Atto Aggiuntivo approvato con decreto interministeriale n. 498 del 31 dicembre 2013.

La suddetta Società, in qualità di Concessionaria, gestisce pertanto l'infrastruttura ai sensi dell'articolo 14 del Nuovo Codice della Strada (decreto legislativo

n. 285 del 1992), nonché ai sensi della suddetta Convenzione di concessione.

In particolare, il citato articolo 14 prevede che gli Enti proprietari delle strade (le Società Concessionarie nel caso di autostrade in concessione), allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi, al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze.

L'eventuale sostituzione delle barriere di sicurezza, pertanto, non è regolamentata direttamente da una disposizione di legge, ma è rimessa alla valutazione della Società concessionaria in qualità di gestore e titolare del rapporto concessorio.

Il Codice della Strada impone quindi alle Società Concessionarie, e sotto la loro esclusiva responsabilità, di garantire la sicurezza della circolazione, alla quale concorrono anche le barriere di sicurezza, oltre a usura, segnaletica, illuminazione, idraulica, operazioni invernali, dissesti che costituiscono altri aspetti di rilievo nella gestione della sicurezza.

Per far fronte a tutte le necessità di manutenzione che la rete richiede, le Società presentano ogni anno al Concedente il Piano delle manutenzioni dell'anno successivo, dove indicano gli interventi di manutenzione che ritengono necessari per garantire la sicurezza richiamata dal Codice della Strada. Al riguardo, il Concedente non entra nel merito delle scelte effettuate con il suddetto Piano, in quanto non sarebbe coerente né con l'istituto della

concessione né con il disposto legislativo di cui sopra, che lascia la responsabilità dell'esercizio di esclusiva competenza del gestore, ma entra nel merito dell'importo che necessariamente non deve essere inferiore a quello previsto in Convenzione.

La funzione del Concedente è quella di verificare che la Società attui le manutenzioni programmate che essa stessa ha ritenuto necessarie per garantire la sicurezza della circolazione, e che sono contenute nei piani annuali di manutenzione. Il Concedente verifica a campione i contratti di manutenzione programmati, appurando l'ottemperanza alle disposizioni convenzionali.

Infatti, la Convenzione di concessione, all'articolo 3, comma 1, stabilisce gli obblighi del concessionario; in particolare, il Concessionario provvede: alla gestione tecnica delle infrastrutture concesse; al mantenimento delle funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e alla riparazione tempestiva delle stesse.

Il Concedente, sulla base di quanto previsto dall'articolo 2, comma 86, della legge 24 novembre 2006, n. 286, ha emesso specifiche direttive per le manutenzioni e i controlli da effettuarsi sulle opere d'arte. In particolare, con nota del 3 giugno 2009 è stato chiesto alle Società concessionarie di effettuare, in aggiunta alle ordinarie attività di controllo, una specifica e puntuale verifica straordinaria sulle opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia, gallerie, ecc.), al fine di verificare le perfette condizioni di sicurezza e stabilità, relazionando poi dettagliatamente al Concederle.

Il 10 luglio 2014, nel ribadire la necessità di porre in atto, da parte delle Società, ogni iniziativa volta a verificare e confermare le citate condizioni di sicurezza e stabilità delle opere d'arte insistenti lungo le infrastrutture di rispettiva competenza, è stato richiesto di riferire al Concedente in merito alla descrizione metodologica delle verifiche periodiche che vengono effettuate, indicando, tra l'altro, gli intervalli temporali delle ispezioni, le tecniche uti-

lizzate (visive, strumentali, ecc.) e le soglie di attivazione dei diversi livelli di approfondimento con i relativi riferimenti normativi in materia.

Alle suddette indicazioni, la Società concessionaria ASPI ha sempre risposto affermando di provvedere al mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse, secondo quanto disposto dal predetto articolo 3, comma 1, lettera *b*).

Da ultimo, con la nota del 29 maggio 2014 citata dall'Onorevole Interrogante, in risposta a quanto richiesto dal Concedente in merito alla specifica problematica in esame, la Società ha affermato di effettuare interventi di manutenzione ordinaria finalizzati a preservare le caratteristiche funzionali delle barriere bordo ponte *new jersey* e di aver pianificato, o in corso di progettazione, interventi di riqualifica delle stesse barriere.

In base alla Convenzione e all'Atto Aggiuntivo, il Concedente verifica che il Concessionario adempia ai citati obblighi, sia in relazione all'impegno della spesa prevista nel Piano Finanziario per la manutenzione ordinaria e straordinaria, sia mediante richieste di informazioni e rapporti sulle diverse attività poste in essere dal Concessionario, promuovendo eventuali azioni aggiuntive.

Inoltre, il Concedente, sulla base della citata convenzione, nell'effettuare l'attività di monitoraggio che può portare all'applicazione di penali per la concessionaria, verifica, mediante visite periodiche, l'eventuale presenza di barriere incidentate lungo l'infrastruttura, disponendone il ripristino. Nel corso delle visite dell'anno 2013 e della visita del 1° aprile 2014, non sono state rilevate nel tratto in questione barriere danneggiate da incidenti.

Nel concludere, assicuro che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proseguirà nell'attività di monitoraggio e verifica, valutando ogni eventuale applicazione di penali ovvero sanzioni, secondo quanto convenzionalmente previsto.

ALLEGATO 3

5-03669 Rizzetto: Criteri di trasferimento del personale all'interno del Corpo delle capitanerie di porto**5-03684 Gelli: Criteri di trasferimento del personale all'interno del Corpo delle capitanerie di porto****5-03761 De Lorenzis: Criteri di trasferimento del personale all'interno del Corpo delle capitanerie di porto****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni n. 5-03669, n. 5-03684 e n. 503761 in quanto vertono sul medesimo argomento.

Con riferimento ai quesiti posti dagli Onorevoli Interroganti sono state assunte precise informazioni presso il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

Per offrire un quadro completo del contesto nel quale si è sviluppata la determinazione assunta nei confronti del Capitano di Fregata De Falco, il Comando generale evidenzia che, a conclusione dell'anno in corso, avrà originato tra i 250 e i 300 ordini di trasferimento o di avvicendamento negli incarichi; ciò su totale di 1200 ufficiali in organico.

Peraltro, tale entità di provvedimenti è attualmente limitata dai vincoli di bilancio propri del processo di riduzione della spesa, a discapito di un più adeguato avvicendamento, funzionale anche all'arricchimento professionale del personale.

Per tre importanti Direzioni marittime – Napoli, Pescara e Livorno – nel 2014 sono stati disposti, rispettivamente, 23 (NA), 27 (PE) e 19 (LI) cambi di incarico e trasferimenti. Su base nazionale, per gli ufficiali, nell'ultimo quinquennio si sono registrati poco meno di 900 avvicendamenti, con una media, per anno, circa 180 trasferimenti e cambi di incarico. I fattori che inducono a tali determinazioni sono

legati a più esigenze, che interagiscono per il migliore impiego delle risorse umane ai fini di un ottimale assetto organizzativo:

equilibrata distribuzione nelle dotazioni organiche degli uffici, vincolate ad apposite tabelle approvate dal Ministero della difesa;

funzionalità delle articolazioni del Corpo, per i servizi che è chiamato a garantire per il bene comune;

distribuzione dei trasferimenti e degli incarichi, in relazione alle dinamiche proprie dello sviluppo di carriera del personale che, per *lo status* militare rivestito, è di per sé soggetto ad una mobilità più marcata di altri comparti dell'Amministrazione pubblica.

Con mirato riferimento alla vicenda in esame, è opportuno precisare che, nelle proprie schede annuali di aspirazione, l'ufficiale ha manifestato dal 2005 in poi, con la sola eccezione di quella del 2007, il desiderio di permanere nella sede cui è assegnato (Livorno).

Inoltre, nel 2011, tra gli incarichi ai quali indica di aspirare, il Comandante De Falco colloca anche quello di Capo ufficio studi di direzione marittima: proprio l'incarico di carattere amministrativo oggi assegnatogli, benché riferito, allora, alla sede di Genova.

Il mantenimento dell'ufficiale nella sede di Livorno è stato determinato anche dall'esigenza di assicurare all'amministrazione della giustizia la possibilità di continuare ad avvalersi del contributo del Comandante De Falco nelle attività di inchiesta successive al sinistro Concordia. Il successivo cambio di incarico nasce, dunque, dall'esigenza di una rimodulazione degli incarichi della Direzione marittima di Livorno, al pari di ciò che avviene presso tutti gli uffici marittimi e tutte le realtà militari.

In conclusione, il disposto avvicendamento dell'incarico rientra nelle ordinarie e fisiologiche dinamiche di impiego del personale del Corpo; al momento, non si prevede, pertanto, di riportare il capitano di fregata Gregorio De Falco al suo vecchio ruolo. Ciò anche nella considerazione

che la politica gestionale del Corpo non può che riconoscere pari dignità e rilevanza tanto agli incarichi operativi, quanto ai compiti di carattere amministrativo, che peraltro, al pari di quelli di ogni altro dipendente pubblico, non possono essere ordinariamente assegnati e mantenuti *sine die*.

Infine, per quanto attiene alla ipotizzata possibilità di una promozione al grado superiore di Capitano di Vascello, i meriti e i riconoscimenti acquisiti dal Comandante De Falco costituiranno oggetto di futura valutazione da parte della Commissione di avanzamento, quando, al ricorrerne dei presupposti, sottoporrà l'ufficiale in discorso alla pianificata procedura ordinaria di avanzamento, secondo il vincolante percorso stabilito dalla legge.

ALLEGATO 4

5-03683 Mucci: Assenza di una normativa volta a consentire l'omologazione dei veicoli riconvertiti in elettrici o ibridi**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti dagli Onorevoli Interroganti sono state assunte dettagliate informazioni presso i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e riferisco quanto segue.

Preliminarmente, si osserva che la sostituzione dei motori dei veicoli in circolazione per la loro conversione da veicoli con motore termico in veicoli a trazione elettrica rientra nel campo di applicazione dell'articolo 78 del Codice della strada. Infatti, le caratteristiche del motore sono ricomprese tra le caratteristiche costruttive e funzionali, di cui all'appendice V, titolo III, del Regolamento di esecuzione del Codice della strada.

Tra l'altro, l'eventuale sostituzione del motore è subordinata al nulla osta del costruttore del veicolo e la relativa visita e prova, per l'aggiornamento della carta di circolazione, non si esaurisce con la verifica di conformità al Regolamento UNECE 100, che regola il motopropulsore elettrico. Debbono essere verificati, infatti, tutti gli altri aspetti interessati dalla modifica e che hanno interazione con il veicolo, tra i quali cito, a titolo esemplificativo, masse e dimensioni (con particolare riferimento all'alloggiamento e al peso delle batterie), frenatura, sbrinamento/dissappannamento, sistema di riscaldamento, servomeccanismi, etc.

Ciò premesso, evidenzio che si potrà addivenire ad una procedura semplificata a valle dell'adozione di apposito provvedimento, da adottarsi a norma dell'articolo 75, comma 3-bis, del Codice della strada, in conformità a quanto previsto dall'articolo 17-terdecies del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 (Decreto Sviluppo) e relativa legge di conversione.

Infatti, il citato articolo 75, comma 3-bis, prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti, norme specifiche per l'approvazione nazionale dei sistemi, componenti ed entità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione, quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autovetture e motocicli nuovi o in circolazione. I sistemi, componenti ed entità tecniche, per i quali siano stati emanati i suddetti decreti contenenti le norme specifiche per l'approvazione nazionale degli stessi, sono esentati dalla necessità di ottenere l'eventuale nulla osta della casa costruttrice del veicolo di cui all'articolo 236, comma 2, del Regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, salvo che sia diversamente disposto nei decreti medesimi.

Limitatamente alle trasformazioni di veicoli in circolazione con motore termico in veicoli a trazione elettrica, l'originario campo di applicazione – limitato alle autovetture (categoria internazionale MI) e ai motocicli (categoria internazionale L3) – è stato ulteriormente esteso ad altre categorie internazionali (L, N1, M2 ed M3), a seguito degli emendamenti apportati al suddetto articolo 75 dal sopra richiamato articolo 17-terdecies del Decreto Sviluppo e dalla legge 27 dicembre 2013, n. 147 (Legge di stabilità 2014).

A valle della suddetta regolamentazione, sarà possibile omologare « sistemi di conversione » o cosiddetti « kit di conversione » per famiglia di veicoli, da parte dei costruttori di tali sistemi.

Il singolo veicolo potrà essere convertito in elettrico, adottando un sistema omologato, previa visita e prova presso un Ufficio della Motorizzazione Civile.

Al momento, la regolamentazione citata è in fase di definizione e, quale norma tecnica, dovrà essere notificata, prima dell'adozione, alla Commissione europea.

Infine, ritengo opportuno evidenziare che, nella ricerca di una regolamentazione semplificata e facilmente applicabile,

senza minimamente compromettere l'originaria sicurezza dei veicoli interessati dalle modifiche, è stato attivato un apposito tavolo tecnico per l'acquisizione dei contributi da parte dei rappresentanti sia dei costruttori di veicoli, sia dei soggetti operanti nel campo dei « kit di conversione ».