

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2015. Doc. LVII, n. 3-*bis*
(Parere alla V Commissione) (*Esame e rinvio*) 66

INTERROGAZIONI:

5-05557 Martella: Gravi e ripetuti disagi conseguenti all'inefficienza del servizio di trasporto
ferroviario nella regione Veneto 69

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 71

5-05718 Paolo Nicolò Romano: Rischi per la sicurezza conseguenti ai ripetuti episodi di
malfunzionamento del sistema di controllo radar di Enav ed eventuali responsabilità
dell'azienda 69

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 72

5-05907 Crippa: Corretto funzionamento del passaggio a livello sito presso la frazione di
Alzate del comune di Momo (NO) 69

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 74

5-06082 Mura: Problemi derivanti dal passaggio degli Albi degli autotrasportatori dalle
province agli uffici della motorizzazione civile e misure per il rilancio del settore.

5-06127 De Lorenzis: Problemi derivanti dal passaggio degli Albi degli autotrasportatori dalle
province agli uffici della motorizzazione civile 70

ALLEGATO 4 (Testo della risposta) 75

SEDE CONSULTIVA

*Martedì 29 settembre 2015. — Presi-
denza del presidente Michele Pompeo
META.*

La seduta comincia alle 14.25.

**Nota di aggiornamento del Documento di economia
e finanza 2015.**

Doc. LVII, n. 3-*bis*.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del
provvedimento in oggetto.

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

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO (SCpI), *relatore*, fa
presente che la Commissione è chiamata
ad esaminare la nota di aggiornamento al
Documento di economia e finanza (DEF)
2015 presentata dal Governo. Ricorda che,
in base alla legge di contabilità e finanza
pubblica (legge n. 196/2009), il Governo è
tenuto a presentare una nota di aggiorna-
mento al DEF per dare conto dell'aggiornamento degli obiettivi di finanza pubblica

e delle eventuali integrazioni al piano nazionale delle riforme contenuto nel DEF presentato nel mese di aprile, in risposta alle raccomandazioni sulla politica economica italiana formulate dal Consiglio europeo al termine della procedura del cd. « semestre europeo ». Ricorda altresì che la nota di aggiornamento è oggetto di approvazione da parte delle Assemblee di Camera e Senato con apposite risoluzioni, dopo l'esame da parte delle Commissioni bilancio con il parere di tutte le altre Commissioni permanenti.

Rileva che la nota presenta in primo luogo una revisione al rialzo delle stime sull'andamento dell'economia italiana per l'anno in corso rispetto alle previsioni formulate nel DEF di aprile 2015, in considerazione dei segnali di ripresa dell'economia italiana nella prima parte dell'anno. Anche per gli anni successivi, la Nota espone una revisione verso l'alto delle previsioni, in considerazione delle prospettive più positive della domanda mondiale, sebbene in un contesto internazionale che presenta un recupero meno accentuato nel medio periodo di quanto previsto. In particolare, la previsione di crescita del PIL reale per il 2015 sale dallo 0,7 per cento del DEF di aprile allo 0,9 per cento. Anche le previsioni per gli anni successivi sono lievemente riviste rispetto al DEF, indicando una crescita del PIL intorno all'1,3 per cento per l'intero periodo previsivo, leggermente più positiva rispetto al DEF a partire dal 2017. Sotto il profilo dell'analisi del contesto economico, a questi dati tendenzialmente positivi, si contrappone una ripresa a livello internazionale più debole rispetto alle attese e molto differenziata tra le varie aree economiche. Inoltre La Nota sottolinea diversi fattori di rischio associati allo scenario internazionale. Accanto alla prosecuzione delle tensioni geopolitiche e al rallentamento del commercio mondiale, essa evidenzia in particolare i possibili effetti dell'interazione delle politiche monetarie influenzate dalla recente evoluzione dell'economia cinese.

In tale contesto, con riferimento agli obiettivi di finanza pubblica, il conseguimento del pareggio di bilancio strutturale

(cioè al netto delle una tantum e dell'andamento del ciclo) che costituisce, per l'Italia, l'obiettivo di medio termine di finanza pubblica fissato in conformità con gli impegni assunti in sede di Unione europea sarebbe rinviato al 2018 e sarebbe mantenuto nel 2019. La Nota prevede infatti una riduzione del deficit strutturale di 0,4 punti percentuali di PIL. Il disavanzo strutturale calcolato secondo la metodologia dell'Unione Europea scenderebbe dallo 0,7 per cento del PIL nel 2016 allo 0,3 per cento nel 2017 e quindi a zero nel 2018 e 2019. Si segnala che nella Nota di aggiornamento, il Governo dichiara di voler utilizzare pienamente i margini di flessibilità in materia di riforme strutturali con riferimento al 2016 (0,1 per cento del PIL) e di chiedere l'applicazione della clausola che permetta di effettuare investimenti per 0,3 punti percentuali di PIL in deroga ai vincoli di finanza pubblica. Il rapporto debito/PIL scenderebbe da un livello stimato per quest'anno del 132,8 per cento al 131,4 nel 2016 e quindi via via fino al 119,8 per cento nel 2019, al lordo dei sostegni agli altri Paesi dell'area dell'euro.

Per quanto concerne gli aspetti di più diretto interesse della IX Commissione Trasporti, segnala che la Nota di aggiornamento si concentra su alcuni interventi che hanno formato oggetto di esame da parte di questa Commissione e che vengono riportati, sia nella tabella relativa al cronoprogramma delle riforme, sia tra gli interventi che il Governo ha assunto per rispondere alle raccomandazioni del Consiglio europeo. La tabella dà conto dell'avvenuta approvazione del piano nazionale degli aeroporti, con l'individuazione dei 38 « aeroporti di interesse nazionale », suddivisi in 10 bacini territoriali di traffico e, tra questi, dei 12 aeroporti qualificati di particolare rilevanza strategica. Allo stesso modo si ricorda l'approvazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Tra gli interventi di interesse in fase di avanzamento, oltre al disegno di legge sulla concorrenza, attualmente all'esame dell'Assemblea e che, per quanto riguarda

le competenze della Commissione, ha inciso soprattutto nel settore postale, delle comunicazioni telefoniche, della disciplina dell'assicurazione obbligatoria per responsabilità civile derivante dalla guida di autoveicoli, si ricorda il Piano per la banda ultra larga. Rispetto al citato Piano segnala che nella legge n. 124 del 2015, è previsto il conferimento al Governo della delega per modificare e integrare il codice dell'amministrazione digitale. In questo ambito il terzo principio direttivo espressamente prevede l'obiettivo di garantire, in linea con gli obiettivi dell'Agenda digitale europea, la disponibilità di connettività a banda larga e ultralarga e l'accesso alla rete internet presso gli uffici pubblici e altri luoghi che, per la loro funzione, richiedono le suddette dotazioni. Tra gli strumenti di attuazione di tale principio si prevede che possa essere dato carattere prioritario, nei bandi per accedere ai finanziamenti pubblici per la realizzazione della strategia italiana per la banda ultralarga, all'infrastrutturazione con reti a banda ultralarga nei settori scolastico, sanitario e turistico, agevolando in quest'ultimo settore la realizzazione di un'unica rete *wi-fi* ad accesso libero, con autenticazione tramite Sistema pubblico per la gestione dell'identità digitale (SPID), presente in tutti i luoghi di particolare interesse turistico, e prevedendo la possibilità di estendere il servizio anche ai non residenti in Italia, nonché prevedendo che la porzione di banda non utilizzata dagli uffici pubblici sia messa a disposizione degli utenti, anche non residenti, attraverso un sistema di autenticazione tramite SPID.

Tra le indicazioni contenute nella tabella relativa al cronoprogramma per le riforme, segnala anche che viene indicato in fase di avanzamento il processo di cessione di partecipazioni statali, che interessa Poste Italiane, ENAV e STMicroelectronics Holding e Ferrovie dello Stato Italiane, con riferimento alle società partecipate Grandi Stazioni e Cento Stazioni.

Quanto alle sei raccomandazioni del Consiglio europeo, sottolinea, in particolare, per quanto di interesse della Com-

missione, la raccomandazione che richiedeva «l'adozione del previsto piano della portualità e della logistica in particolare per contribuire alla promozione del trasporto intermodale mediante migliori collegamenti». In proposito, la Nota annuncia l'adozione del Piano, già sottoposto a questa Commissione, che si è pronunciata il 5 agosto di quest'anno. In connessione a ciò il Governo segnala anche la legge n. 124 del 2015, deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, che ha conferito una specifica delega, da esercitare entro 12 mesi dall'entrata in vigore della legge, volta alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di autorità di sistema nonché alla *governance*. Evidenzia che si tratta proprio di quei profili che sono stati discussi dalla Commissione in occasione dell'esame del Piano strategico, che, peraltro già indicava i contenuti degli interventi che ci si potrà attendere, in sede di attuazione della delega. Altro intervento, previsto dal Piano e del quale il governo segnala l'implementazione, è rappresentato dalla semplificazione delle procedure di *pre-clearing*, per consentire l'effettuazione delle dichiarazioni doganali in anticipo rispetto all'arrivo in porto della nave così da facilitare le procedure di *import/export* nell'ambito degli spazi portuali. Sempre in risposta alla medesima raccomandazione il Governo ricorda anche l'avvenuta individuazione degli aeroporti di interesse nazionale di cui ho parlato in precedenza.

Si riserva pertanto di formulare una proposta di parere sulla base degli elementi che emergeranno nel corso del dibattito.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

INTERROGAZIONI

Martedì 29 settembre 2015. — 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 14.30.

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

Così rimane stabilito.

5-05557 Martella: Gravi e ripetuti disagi conseguenti all'inefficienza del servizio di trasporto ferroviario nella regione Veneto.

Michele MOGNATO (PD), dichiara, in accordo con il presentatore, di sottoscrivere l'interrogazione Martella n. 5-05557.

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

Michele MOGNATO (PD), replicando in qualità di cofirmatario, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta puntuale e precisa da questi resa, osserva che nel trasporto ferroviario i frequenti casi di ritardo creano notevoli disagi all'utenza, soprattutto pendolare, che utilizza il treno per motivi di lavoro e di studio. Si riserva in ogni caso di riportare il contenuto della risposta al primo firmatario ai fini di una sua personale valutazione.

5-05718 Paolo Nicolò Romano: Rischi per la sicurezza conseguenti ai ripetuti episodi di malfunzionamento del sistema di controllo radar di Enav ed eventuali responsabilità dell'azienda.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, il cui contenuto ripropone gli elementi di risposta forniti ad una precedente interrogazione vertente sul medesimo tema, osserva che a suo giudizio c'è una sottovalutazione del problema del malfunzionamento dei radar, rappresentato nell'atto di sindacato ispettivo, che reputa invece assai grave e meritevole di una indagine più approfondita, che analizzi tutto il sistema operativo di gestione del traffico aereo. Approfitta per ribadire la propria contrarietà ad una privatizzazione seppur parziale di Enav SpA, ritenendo che la logica del profitto mal si concili con quella della tutela degli interessi generali e dell'esercizio dei servizi pubblici essenziali e suggerisce al Governo, sia per il caso specifico del malfunzionamento dei radar che per il monitoraggio più generale del sistema operativo del traffico, l'istituzione di una Commissione indipendente che indaghi sulla qualità ed efficienza dell'intero sistema.

5-05907 Crippa: Corretto funzionamento del passaggio a livello sito presso la frazione di Alzate del comune di Momo (NO).

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

Davide CRIPPA (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, che tuttavia riporta indicazioni lacunose rispetto a quelle emerse da un tavolo tecnico tenutosi qualche mese fa sul passaggio a livello oggetto dell'atto a propria firma. Ritiene corretto che ai cittadini venga data un'informazione veritiera e realistica rispetto alla soppressione dei passaggi a livello, soprattutto nei casi, come quello di cui all'interrogazione, in cui si verificano tempi di attesa mediamente pari a 40 minuti, eccedendo la

dimensione dei treni quella delle banchine e non permettendo quindi il transito dei veicoli. Esprime rammarico anche per la mancata riconferma, nella risposta, dell'impegno preso da Rfi di collocare dei pannelli di segnalazione delle tempistiche di passaggio dei convogli, al fine di permettere ai cittadini di programmare, con anticipo, percorsi alternative. Invita quindi il Governo a porre maggiore attenzione a questo come a numerosi altri casi analoghi sul territorio nazionale, per evitare che il passaggio a livello posto a protezione della linea ferroviaria crei divisioni, per di più pericolose, del medesimo contesto urbano.

5-06082 Mura: Problemi derivanti dal passaggio degli Albi degli autotrasportatori dalle province agli uffici della motorizzazione civile e misure per il rilancio del settore.

5-06127 De Lorenzis: Problemi derivanti dal passaggio degli Albi degli autotrasportatori dalle province agli uffici della motorizzazione civile.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), dichiara, in accordo con il presentatore, di sottoscrivere l'interrogazione De Lorenzis 5-06127.

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

Romina MURA (PD), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta precisa e articolata resa dal sottosegretario. Osserva che l'assenza di contemporaneità tra il momento in cui vengono trasferite le funzioni e quello in cui vengono trasferite le risorse, caratteristico di questo come di altri processi, genera spesso delle difficoltà, soprattutto iniziali, e auspica quindi che si proceda a migliorare gli uffici periferici attraverso una maggiore flessibilità organizzativa, un aumento di personale, l'utilizzo delle nuove tecnologie e una sempre maggiore semplificazione, ad esempio potenziando l'uso dell'istituto dell'autocertificazione. Fa presente, peraltro, che nella regione Sardegna gli uffici della Motorizzazione civile sono oggetto di una riorganizzazione che ne prevede la riduzione a scapito di quelli più periferici, con la conseguenza che gli autotrasportatori di zone più periferiche del territorio regionale dovranno recarsi a Cagliari e anche rispetto a tale elemento ritiene indispensabile che si prosegua nella logica di efficientamento dei servizi, come evidenziato nella risposta.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta, dei cui contenuti informerà il presentatore, riservandosi di intervenire con ulteriori atti di sindacato ispettivo.

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

La seduta termina alle 15.

ALLEGATO 1

5-05557 Martella: Gravi e ripetuti disagi conseguenti all'inefficienza del servizio di trasporto ferroviario nella regione Veneto.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Secondo la normativa vigente (decreto legislativo 422/1997), la programmazione dei servizi regionali rientra nelle competenze delle singole regioni – nel caso specifico della regione Veneto – i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle stesse regioni, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

In relazione al disservizio verificatosi il 6 maggio scorso, sono state comunque acquisite informazioni presso Ferrovie dello Stato Italiane.

Il treno regionale 2855 diretto a Venezia, per un errore gestionale nell'allestimento del convoglio, è stato effettuato con materiale ETR 343 anziché – come da programmazione – con 5 carrozze del tipo *Vivalto* a doppio piano e, pertanto, con una composizione di minore capacità.

Ciò ha determinato, all'arrivo nella stazione di Treviso, una situazione di sovraccarico causato dall'eccessivo affollamento, che ha impedito la ripartenza del treno verso Venezia.

I viaggiatori del 2855 sono stati quindi indirizzati verso il treno successivo, il

Regionale 11011, peraltro in lieve ritardo a causa di un problema tecnico, mentre il treno 2855, dopo la discesa dei viaggiatori, ha ripreso la normale funzionalità ripartendo con circa 40 minuti di ritardo.

La Sala Operativa Regionale ha provveduto, comunque, a garantire i proseguimenti su Bologna predisponendo la coincidenza con il treno Regionale 2229.

Ovviamente Trenitalia si è scusata con i viaggiatori coinvolti nel disservizio dei due treni, anche attraverso annunci sonori diffusi a bordo degli stessi il giorno successivo.

Per quanto concerne l'andamento del servizio sulla tratta in questione, Trenitalia rileva che il treno 2855 dal 1° gennaio al 5 maggio del corrente anno è giunto in ritardo in una sola occasione, mentre la puntualità complessiva sulla linea Venezia-Udine si è attestata – nello stesso periodo – al 96 per cento (treni giunti a destinazione entro 5 minuti dall'orario di arrivo programmato), calcolata senza cause di esclusione.

Infine, va precisato che il materiale rotabile utilizzato sulle linee venete è quello stabilito nell'ambito del Contratto di Servizio in essere con la regione Veneto e che, proprio nel corrente mese di settembre, è stata completata la fornitura di convogli *Vivalto* a due piani prevista dal medesimo Contratto.

ALLEGATO 2

5-05718 Paolo Nicolò Romano: Rischi per la sicurezza conseguenti ai ripetuti episodi di malfunzionamento del sistema di controllo radar di Enav ed eventuali responsabilità dell'azienda.

TESTO DELLA RISPOSTA

In risposta a quanto segnalato dall'Onorevole interrogante, sono state assunte dettagliate informazioni presso l'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV), il quale, in premessa, riferisce che le quattro sale operative dei Centri di Controllo d'Area (ACC) dispongono, in termini di struttura tecnologica, di due sistemi operativi: uno principale, cosiddetto OPEN, e uno secondario detto *fallback*. I due sistemi sono contemporaneamente operativi allo scopo di garantire sempre, nel caso di caduta di uno dei due, la continuità della presentazione radar e delle capacità di garantire il servizio di controllo radar. Ciò consente, nel momento in cui si verifica un rallentamento nell'elaborazione dei dati nel sistema principale, un immediato utilizzo del sistema secondario in quanto le informazioni necessarie sono sempre disponibili e coerenti con quelle del sistema principale, in modo da garantire il mantenimento del consueto livello di sicurezza, fino a quando il sistema operativo nel suo complesso non sia stato ritenuto idoneo all'utilizzo senza limitazioni.

Nel caso dell'avaria del 15 maggio scorso che ha interessato il Centro di controllo di Roma, ENAV evidenzia che, proprio in virtù di questa struttura integrata, la presentazione radar è sempre stata garantita dall'insieme dei due sistemi.

Al riguardo, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) riferisce che l'avaria è stata regolarmente notificata da ENAV nel rispetto delle norme di segna-

lazione inconvenienti aeronautici; non appena ricevuta la segnalazione, la medesima ENAC si è immediatamente attivata per acquisire una relazione preliminare dettagliata sull'evento.

Dai primi dati pervenuti emerge che il malfunzionamento è ascrivibile alla componente dell'elaborazione automatica dei dati radar, denominata FDP (*Flight Data Processing*), con implicazioni relative al *software* (SW).

L'avaria ha, di fatto, interessato il sistema principale in due momenti diversi e per la stessa causa tecnica.

Le analisi effettuate hanno evidenziato che il malfunzionamento era da addebitare al SW che entrava in blocco quando nella *Flight Directory* erano presenti più di 255 voli. Individuata l'origine del problema, è stato prodotto da Selex ES un nuovo SW correttivo che, come previsto, è stato testato nella sala Progettazione Spazi Aerei di Roma ACC per vari giorni prima di rilasciarlo in operazioni.

Il 26 maggio, in orario notturno, è stato installato il SW correttivo con esito positivo.

In merito alle segnalazioni su precedenti avarie che hanno interessato il sistema in uso presso altri ACC italiani, ENAV evidenzia come queste non abbiano alcun elemento in comune con la natura dell'evento del 15 maggio scorso e assicura che in questa occasione così come in quelle precedenti, non si è verificata alcuna omissione o mancato controllo e che

i livelli di *safety* previsti nell'erogazione del servizio sono sempre rimasti inalterati per tutta la durata dell'evento.

Da ultimo informo che dai dati riportati nell'elaborato *Performance Review Report* pubblicato il 21 maggio scorso dalla *Performance Review Commission* di Eurocontrol e riguardante una valutazione della gestione del traffico aereo in Europa

per l'anno 2014, risulta che ENAV ha ottenuto, rispetto ai *provider* degli altri paesi europei, una delle migliori *performance* riguardante i ritardi sul traffico di rotta per volo.

Il Governo solleciterà gli enti preposti a tenere costantemente aggiornata la situazione al fine di prevenire eventuali disservizi ai viaggiatori.

ALLEGATO 3

5-05907 Crippa: Corretto funzionamento del passaggio a livello sito presso la frazione di Alzate del comune di Momo (NO).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai casi segnalati dall'Onorevole interrogante, sono stati chiesti dettagliati elementi informativi a Rete Ferroviaria Italiana.

Gli eventi sono avvenuti in corrispondenza del passaggio a livello al km 12+026 della linea Novara-Domodossola, tra le stazioni di Momo e Caltignaga. L'analisi degli eventi registrati ha confermato che il passaggio a livello al km 12+026 si è regolarmente chiuso prima che i treni impegnassero l'attraversamento, con l'azionamento delle previste segnalazioni ottiche e acustiche. Lo stesso passaggio a livello si è riaperto prima che tutte le vetture del convoglio liberassero l'attraversamento in quanto il treno, per un guasto al sottosistema di bordo, è andato in frenatura e si è arrestato subito dopo il passaggio a livello; questa circostanza ha attivato i sistemi di liberazione e il sollevamento delle sbarre del passaggio a livello.

La problematica della sicurezza in corrispondenza dei passaggi a livello è stata

più volte affrontata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, che ha richiesto, nell'ambito di un più ampio programma per l'innalzamento del livello di sicurezza dei passaggi a livello, un intervento specifico a RFI, soggetto incaricato del corretto funzionamento dei passaggi a livello.

La soluzione adottata da RFJ per evitare che si possano verificare simili circostanze consiste in un programma di modifiche impiantistiche che prevedono l'utilizzo di soluzioni circuitali per tutti i passaggi a livello con apertura automatica.

Per il passaggio a livello di Momo, RFI riferisce di aver già realizzato tali modifiche e che sta lavorando anche sugli altri passaggi a livello della linea Novara-Domodossola; il termine dei lavori è previsto entro il corrente anno. Inoltre, d'intesa con la regione Piemonte e il comune di Momo, RFI sta valutando i possibili interventi per la soppressione dei passaggi a livello nel comune di Momo.

ALLEGATO 4

5-06082 Mura: Problemi derivanti dal passaggio degli Albi degli autotrasportatori dalle province agli uffici della motorizzazione civile e misure per il rilancio del settore.

5-06127 De Lorenzis: Problemi derivanti dal passaggio degli Albi degli autotrasportatori dalle province agli uffici della motorizzazione civile.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni degli Onorevoli Mura e De Lorenzis in quanto vertono su medesimo argomento.

Il trasferimento di funzioni disposto dall'articolo 1, comma 94, della Legge di stabilità 2014 e reso operativo con l'entrata in vigore del DPCM 8 gennaio 2015, come ogni cambiamento di competenza necessita di congrui margini di tempo per l'assestamento degli uffici; nella fattispecie, gli uffici periferici della motorizzazione si trovano a dover affrontare nuove funzioni a risorse invariate, in quanto non vi è stata la possibilità di procedere al contestuale trasferimento delle risorse umane impiegate presso le province e dedicate a tali funzioni.

Ovviamente le difficoltà emerse riguardano anche gli Uffici Motorizzazione della regione Sardegna.

In particolare, circa il menzionato problema di mancanza di « password di accesso » degli uffici periferici, va chiarito che le motorizzazioni civili su tutto il territorio nazionale, fin dal primo giorno del trasferimento delle competenze in materia di tenuta e gestione degli Albi, hanno potuto utilizzare le procedure informatiche per la gestione del trasporto merci per conto di terzi.

Infatti, con le credenziali di accesso già in uso, gli addetti degli uffici della motorizzazione civile hanno potuto operare sia sulle procedure dell'Albo degli autotrasportatori che sul registro elettronico delle

imprese stesse (REN), la cui iscrizione conferisce l'autorizzazione all'esercizio della professione. Inoltre, per migliorare la gestione delle nuove competenze, è stato consentito agli uffici dirigenziali di operare anche sulle posizioni delle imprese iscritte al REN delle altre province non aventi uffici di livello dirigenziale. Nel caso di specie, evidenziato dall'Onorevole Mura e concernente la Sardegna, l'Ufficio di Cagliari può operare su tutte le province della Sardegna stessa, pur rimanendo ovviamente la possibilità per ogni singolo ufficio di operare con riferimento al proprio territorio.

In ordine agli interventi del Ministero per risolvere le criticità esposte, occorre precisare che già con la circolare n. 2/2015 le prime indicazioni sono state quelle dirette a gestire le nuove competenze in un'ottica di massima flessibilità organizzativa degli uffici periferici. Si è infatti previsto che l'istruttoria delle domande di iscrizione all'Albo sarà svolta, sotto il profilo operativo e se necessario al buon andamento dell'azione amministrativa, attraverso la migliore strutturazione organizzativa individuata dalla singola Direzione generale territoriale, sulla scorta delle specifiche risorse disponibili; tale facoltà consente di sfruttare al meglio le professionalità diversamente esistenti nei vari uffici sul territorio.

Un ulteriore indirizzo fornito è incentrato su un forte ricorso agli strumenti di autocertificazione e di promozione della

semplificazione amministrativa, per i quali sono stati forniti prontamente una prima serie di moduli standardizzati utilizzabili per la produzione delle domande e, successivamente, la circolare n. 4/2015 del 24 luglio 2015 ha previsto un altro *stock* di modelli corrispondenti alle varie esigenze di modifica della situazione delle imprese interessate o di comunicazione di informazioni obbligatorie, i quali faciliteranno gli adempimenti dell'utenza e degli stessi uffici, anche grazie alla standardizzazione. Nel contempo, si sta lavorando per consentire una gestione delle pratiche con il più ampio ausilio delle risorse informatiche.

Per quanto riguarda la disponibilità di risorse umane, considerati i tempi e la complessità delle procedure previste dalla normativa in materia di mobilità del personale, è in corso l'*iter* per l'acquisizione in comando di 14 unità di personale dei ruoli delle province, già coinvolti presso tali enti nell'attività concernente le funzioni trasferite. Tali unità di personale verranno assegnate alle Direzioni generali territoriali secondo priorità dettate dalla situazione concreta esistente sul territorio.

Si sta inoltre valutando la possibilità di ricorrere all'utilizzo temporaneo di personale del MIT attraverso l'istituto della missione, con particolare riguardo agli uffici della Sardegna.

È chiaro che l'assegnazione di personale comandato ovvero di invio in missione di personale dello stesso MIT presso uffici aventi bisogno di sostegno comporterà, in concreto, una sorta di formazione in costanza di lavoro, di cui potranno beneficiare gli impiegati degli uffici periferici che hanno ereditato le nuove competenze, i quali risulteranno nei fatti affiancati dal predetto personale integrativo, almeno in parte esperto della materia.

Tutti gli interventi descritti hanno lo scopo di facilitare gli adempimenti amministrativi sia degli uffici che delle imprese di trasporto, affinché queste ultime possano operare con un onere burocratico il meno gravoso possibile. Ciò, ovviamente, nel rispetto dei doveri imposti dalle disposizioni europee e nazionali in materia, dettate per assicurare la presenza nel settore di imprese in regola con i requisiti previsti e in grado di fornire servizi di qualità, onde recuperare i livelli di redditività raggiunti anteriormente alla prolungata crisi economica, che ha colpito anche il settore dell'autotrasporto.

Ricordo che per tale settore sono stati e ancora vengono posti in essere costantemente interventi vari di sostegno quali, ad esempio, la riduzione compensata dei pedaggi autostradali, gli incentivi in materia di investimenti, il rimborso parziale delle accise sul gasolio consumato.