SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 80

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 13 al 19 maggio 2010)

INDICE

GIAMBRONE: sulle irregolarità commesse da una società titolare di una concessione per attività nel porto di Palermo (4-01423) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) *Pag.* 2321

LANNUTTI: sul ricorso al potere di ordinanza per l'organizzazione del G8 a La Maddalena (4-01400) (risp. VITO, *ministro per i rapporti con il Parlamento*) 2323

LUMIA: sul coinvolgimento di aziende riconducibili alla mafia nella realizzazione dell'autostrada Catania-Siracusa (4-02923) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 2326

SARO: sulla definizione del confine demaniale marittimo di Caorle (Venezia) (4-02669) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 2330

THALER AUSSERHOFER: sulla mancata inclusione delle società di revisione tra i soggetti abilitati ad asseverare i piani economico-finanziari nell'ambito della finanza di progetto (4-02232) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 2333

TIPOGRAFIA DEL SENATO (280)

GIAMBRONE. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

secondo quanto risulta all'interrogante, l'Autorità portuale di Palermo avrebbe affidato in concessione alla società «Nautica Tramuto» l'area dell'attuale banchina del molo foraneo del porto dell'Arenella (facente parte del territorio del Comune di Palermo);

la concessione, che prevedrebbe per la società la gestione per 40 anni degli attracchi, sarebbe subordinata alla realizzazione da parte della società stessa di lavori di ampliamento del porto secondo quanto previsto dal «Piano strategico per la nautica da diporto in Sicilia»;

tali lavori dovrebbero consistere nel prolungamento della banchina esistente del molo di sopraflutto del porto dell'Arenella per circa 244 metri di lunghezza e 11,5 metri di profondità a ridosso del molo foraneo esistente al fine di procedere successivamente all'installazione di sei pontili galleggianti destinati alla nautica da diporto;

la realizzazione dell'opera dovrebbe avvenire, oltre che nell'osservanza delle norme di sicurezza dei cantieri, rispettando precise caratteristiche tecniche e soprattutto utilizzando solo materiali specifici per il tipo di intervento richiesto;

per la realizzazione dell'opera la società Nautica Tramuto ha ricevuto finanziamenti per 2.319.240 euro in base alla misura 4.20 del Programma operativo regionale 2000/2006 della Regione Sicilia;

considerato che:

a metà ottobre 2008 durante un'ispezione al cantiere il Nucleo operativo protezione ambiente (NOPA) della Polizia municipale di Palermo rilevava gravi irregolarità nella realizzazione del prolungamento della banchina: si scopriva infatti che la società appaltatrice utilizzava per la costruzione detriti e terra di risulta di demolizioni o scavi effettuati in altri cantieri della zona anziché il necessario materiale pietroso di cava previsto dalle norme edilizie nonché dal capitolato d'appalto;

a seguito di tale ispezione del NOPA il cantiere del porto dell'Arenella subiva un provvedimento di sequestro che veniva revocato dopo circa 20 giorni con l'obbligo per la Nautica Tramuto di provvedere al ripristino dello stato dei luoghi;

una nuova ispezione del NOPA, effettuata a fine novembre 2008, provocava un nuovo sequestro del cantiere poiché la Nautica Tramuto anziché rimuovere il materiale irregolare lo avrebbe semplicemente trasportato in un'altra parte del cantiere;

secondo notizie di stampa, dopo la revoca del secondo provvedimento di sequestro la società appaltatrice avrebbe ancora una volta semplicemente spostato il materiale irregolare, questa volta verso il mare aperto, con la conseguenza che le mareggiate invernali avrebbero disperso

il materiale stesso sul fondale marino provocandone l'innalzamento con gravi disagi per i pescherecci alla fonda nel porto dell'Arenella e danni complessivi all'ecosistema della zona,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero quanto sopra esposto;

in caso affermativo, per quale motivo la Nautica Tramuto, nonostante i gravi e reiterati comportamenti, abbia ottenuto la revoca dei provvedimenti di sequestro potendo così continuare i lavori senza sanzione alcuna;

se la società Nautica Tramuto usufruisca tuttora di finanziamenti pubblici.

(4-01423)

(21 aprile 2009)

Risposta. – La ditta Tramuto Francesco è titolare di autorizzazione ad anticipata occupazione di zone demaniali, ai sensi dell'articolo 38 del codice della navigazione, concessa con atto pubblico del 21 aprile 2008, rep. n. 11713, registrato a Palermo il 23 aprile 2008 al n. 3962 IT relativa a 133,28 metri quadrati di area e banchina e di 11.230,42 metri quadrati di specchio acqueo, rilasciata dall'Autorità portuale di Palermo allo scopo di realizzare le opere per il prolungamento della banchina praticabile del molo formico dello scalo nuovo dell'Arenella, di cui al progetto definitivo redatto dalla stessa ditta concessionaria.

Nell'ambito dell'istruttoria relativa al rilascio della concessione, il suddetto progetto otteneva le seguenti autorizzazioni: a) Provveditorato interregionale alle opere pubbliche – Ufficio 9º Opere marittime per la Sicilia – note n. 5928 del 3 agosto 2006 e n. 6220 del 28 novembre 2007; b) Comune di Palermo: nulla osta per la parte urbanistica prot. n. 374132 del 5 giugno 2007; c) Soprintendenza per i beni culturali e ambientali: approvazione ai fini della tutela paesaggistica prot. n. 1551/P del 5 marzo 2008; d) Capitaneria di porto di Palermo: parere relativo agli aspetti connessi alla sicurezza della navigazione prot. n. 20403 del 30 agosto 2007; e) Circoscrizione doganale di Palermo autorizzazione ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 374 del 1990 prot. n. 4744 del 21 marzo 2007; f) parere del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare prot. 0010477 del 15 aprile 2008 relativo alla non assoggettabilità alla procedura di VIA; g) parere dell'Ufficio tecnico dell'Autorità portuale di Palermo, prot. n. 5656 del 16 aprile 2008 reso ai sensi dell'articolo 12 del codice della navigazione; h) autorizzazione *ex* articolo 21 della legge n. 179 del 2002 dell'Assessorato regionale territorio e ambiente prot. n. 39338 del 21 maggio 2008.

Si precisa che le opere previste nel progetto consistono nel prolungamento del molo di sopraflutto esistente per ulteriori 244 metri, di cui i primi 180 metri con banchina a giorno antiriflettente ed i successivi 64 metri con banchina a parete verticale, l'installazione di 6 pontili galleggianti collegati alla banchina a mezzo di passerelle, 3 strutture prefabbri-

cate da adibire ad uffici-officina-servizi igienici, il dragaggio di circa 2.400 metri cubi di segmento marino per livellare i fondali a 4 metri sotto il livello del mare ed, infine, il salpamento della scarpa interna della diga foranea esistente per un volume complessivo di 4.650 metri cubi.

In relazione ai finanziamenti richiamati, la Regione Siciliana – Assessorato regionale per il Turismo con DDG n. 252/S5/Tur in data 12 maggio 2006, ha approvato la graduatoria del regime d'aiuto previsto dagli articoli 76 e 77 della legge regionale 21 dicembre 2000, n. 32, per la realizzazione di porti o approdi turistici nell'ambito del Piano operativo regionale Sicilia 2000-2006 (misura 4.20).

Nell'ambito della suddetta graduatoria il progetto della ditta Tramuto si è utilmente collocato al n. 6 per l'importo di 2.319.240 euro.

In ordine alle circostanze relative alle indagini svolte nei confronti della ditta Tramuto, si rappresenta che i provvedimenti di sequestro e le susseguenti revoche sono stati emessi dall'autorità giudiziaria competente ed eseguiti dalla Polizia municipale di Palermo – Servizio di Polizia giudiziaria, nucleo operativo protezione ambiente (NOPA).

Nel corso delle predette indagini, l'Autorità portuale di Palermo, informata dei fatti con note n. 11/117 dell'11 dicembre 2008, del 17 febbraio e del 3 aprile 2009 nell'ambito delle proprie competenze, ha avviato un'attività ispettiva attraverso il proprio Ufficio tecnico effettuando sopralluoghi, verbalizzati e trasmessi al NOPA ed ordinando altresì alla ditta, con nota del 13 maggio 2009, l'immediata sospensione dei lavori che risultano tuttora sospesi in attesa delle determinazioni dell'autorità giudiziaria.

Infine, per quanto riguarda il godimento da parte della società nautica Tramuto di ulteriori finanziamenti pubblici, si rappresenta che la ditta non risulta beneficiaria di finanziamenti erogati dal Ministero.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(12 maggio 2010)

LANNUTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

in vista del vertice del G8 che si terrà nel mese di luglio 2009 nell'isola de La Maddalena, in Sardegna, il Governo ha previsto un regime semplificato per l'assegnazione dei lavori necessari all'accoglienza dei partecipanti al vertice, mediante l'utilizzo delle procedure speciali di cui all'articolo 5 della legge 24 febbraio 1992, n. 225, e all'articolo 5-*bis* del decreto-legge 7 settembre 2001, n. 343, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2001, n. 401. In particolare, l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3663, del 19 marzo 2008, recante «Ulteriori disposizioni per lo svolgimento dei «grandi eventi» relativi alla Presidenza italiana del G8 e al 150º Anniversario dell'Unità d'Italia» prevede deroghe alla legislazione vigente in materia di appalti e servizi, motivate con la necessità di assicurare la segretezza degli interventi;

per effetto di tali disposizioni sarà possibile non far luogo all'attuazione delle ordinarie procedure di gara previste dalle normative comunitarie a favore dell'affidamento diretto. La Commissione europea ha già avuto modo di avviare, in passato, alcune procedure d'infrazione nei confronti dell'Italia in riferimento all'utilizzo di ordinanze di protezione civile in violazione delle normative comunitarie in materia di aggiudicazione e realizzazione degli appalti di opere pubbliche;

la Corte costituzionale, con sentenza 14 aprile 1995, n. 127, ha stabilito che il potere di deroga alla normativa primaria conferito ad autorità amministrative munite di poteri di ordinanza deve avere carattere effettivamente eccezionale ed esige sempre e comunque la sussistenza di un nesso di congruità e proporzione tra la qualità e la natura dell'evento e le misure concretamente adottate per fronteggiarlo. Il suddetto nesso costituisce dunque principio materiale al cui rispetto deve comunque piegarsi il potere di ordinanza e soltanto la sua sussistenza può giustificare la deroga di atti normativi primari quali le leggi fondamentali in materia di urbanistica, edificabilità dei suoli, lavori pubblici ed espropriazione;

dalle determinazioni assunte dall'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici con riferimento a casi analoghi, emerge con chiarezza l'orientamento per cui le ordinanze di protezione civile, adottate in deroga alle norme vigenti, non possono discostarsi dai principi generali dell'ordinamento e devono recare specifica motivazione nonché indicazione delle norme a cui derogano. Il potere derogatorio delle ordinanze contingibili ed urgenti non può inoltre essere esercitato nei confronti delle norme riguardanti il controllo e la vigilanza sull'esecuzione degli stessi, mancando il nesso di strumentalità tra esigenza di tempismo e procedimento di controllo secondo la normativa vigente;

il rispetto dei principi fondamentali stabiliti dall'art. 2 del decreto legislativo n. 163 del 2006 in materia di opere pubbliche, quali economicità, efficacia, tempestività, correttezza, libera concorrenza, parità di trattamento, nonché dei principi di non discriminazione, trasparenza, proporzionalità non possono subire deroghe trattandosi della trasposizione nella legislazione nazionale di principi che, già consolidati in sede comunitaria ad opera della giurisprudenza della Corte di giustizia e in diverse comunicazioni interpretative della Commissione, hanno trovato una formalizzazione a livello normativo proprio nelle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE, che il codice degli appalti recepisce nell'ordinamento interno,

si chiede di sapere:

se la consulenza relativa all'organizzazione del prossimo G8 sull'isola de La Maddalena, affidata nel caso specifico al gruppo Triumph specializzato in tali eventi, sia stata affidata direttamente ovvero mediante lo svolgimento di un'apposita gara per l'assegnazione, anche alla luce del fatto che era comunque possibile individuare con congruo anticipo molte delle opere e dei servizi necessari per lo svolgimento dell'evento in questione, essendo lo stesso programmato da molto tempo;

se non ritenga il Governo, anche alla luce dell'attuale grave crisi economica mondiale, che, al di là dell'eccezionalità che indubbiamente

caratterizza un grande evento quale il G8 de La Maddalena, l'indizione e l'effettuazione di gare tra diversi soggetti proponenti avrebbe potuto garantire una più ampia selezione delle offerte con conseguente possibile risparmio di spesa;

quali iniziative siano state assunte o si intenda assumere al fine di assicurare che, in relazione ad opere e lavori affidati mediante ordinanza di protezione civile, il regime derogatorio non pregiudichi e comprima le procedure di controllo inerenti al rispetto di elementi fondamentali quali il possesso delle certificazioni, l'assolvimento degli obblighi contributivi, il rispetto della normativa sull'impiego della manodopera e della sicurezza sul lavoro, nonché gli ambiti di intervento propri dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici;

quali provvedimenti intenda prendere il Governo al fine evitare che la definizione di «grande evento» sia sistematicamente ed estensivamente utilizzata per aggirare, in un sempre maggior numero di casi, le normative vigenti in materia ambientale e di opere pubbliche, dal momento che l'esigenza sottesa alle ordinanze emanate dal Presidente del Consiglio dei ministri per l'attuazione degli interventi di emergenza andrebbe riferita prioritariamente, se non esclusivamente, al verificarsi di eventi eccezionali quali calamità, catastrofi o altri eventi la cui gravità ed imprevedibilità non consente di fronteggiare le conseguenti necessità pubbliche con gli ordinari mezzi previsti dall'ordinamento.

(4-01400)

(21 aprile 2009)

Risposta. – Il potere derogatorio previsto dalla dichiarazione di «grande evento» è limitato dal rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico vigente e dalla normativa comunitaria.

In proposito, la Corte costituzionale e l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici hanno più volte sottolineato che nelle direttive comunitarie 2004/17/CE e 2004/18/CE sono contenuti i suddetti principi fondamentali che, pertanto, non sono oggetto di potere derogatorio.

Del resto, il 22 ottobre 2004 è stata emanata la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri, recante «indirizzi in materia di protezione civile in relazione all'attività contrattuale riguardanti gli appalti pubblici di lavori, di servizi e di forniture di rilievo comunitario», che ha definito i limiti della potestà derogatoria nei contesti emergenziali, distinguendo le ipotesi di assoluta eccezionalità dell'evento in relazione ai gravi rischi per l'integrità della vita umana.

Si precisa, inoltre, che a garanzia della sicurezza dello Stato, lo svolgimento del G8 aveva richiesto particolari misure di riservatezza su notizie e dati che, se fossero stati resi di dominio pubblico, avrebbero potuto compromettere il regolare svolgimento dell'evento e la sicurezza dei partecipanti.

Il G8, infatti, coinvolge i Capi di Stato e di Governo dei Paesi più industrializzati del mondo e costituisce un obiettivo sensibile per il quale

anche le fasi di progettazione e di realizzazione degli interventi risultano delicatissime e bisognose di livelli di segretezza tali da escluderle dalla conoscenza di soggetti diversi dagli addetti ai lavori.

Per tale ragione, l'art. 5 dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3663 del 19 marzo 2008 ha stabilito che, in deroga alle procedure previste per l'adozione del provvedimento di segregazione, la realizzazione degli interventi, necessari allo svolgimento del vertice G8, era coperta da speciali misure di riservatezza e di sicurezza, dovendo garantire la protezione di interessi essenziali alla sicurezza dello Stato.

La dichiarazione di segretezza è conforme all'art. 14 della direttiva 31 marzo 2004/18/CE.

Erano soggette a tali misure le opere relative all'area di pertinenza militare dell'isola mentre, per gli interventi riguardanti le altre parti del territorio sardo, non essendo necessaria la segretezza, sono state applicate le ordinarie procedure di gara previste dalla normativa di derivazione comunitaria, previa la pubblicazione dei relativi bandi.

Relativamente all'affidamento degli interventi infrastrutturali, questi non sono soggetti a procedure secretate e ciascuno di essi è stato preceduto da una procedura concorsuale che ha garantito una selezione e le condizioni più vantaggiose per l'amministrazione, nel momento in cui tali procedure sono state indette ed esperite.

Per l'affidamento delle suddette opere, si è proceduto ai sensi dell'art. 17 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e dell'art. 82 del decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999, riguardanti i contratti che esigono particolari misure di segretezza e di sicurezza.

Inoltre, le ordinanze che hanno disciplinato l'attività di realizzazione degli interventi non hanno previsto deroghe in materia di certificazione delle imprese, di assolvimento degli obblighi contributivi, di normativa sull'impiego di manodopera e di sicurezza sul lavoro, sulle competenze dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici e in materia ambientale.

Peraltro, le suddette procedure sono state attentamente vagliate anche dalla Comunità europea in quanto hanno fatto parte di un «progetto-pilota sulle misure preventive ed i sistemi decentrati di risoluzione dei casi, allo stadio di pre-contenzioso», avviato nel luglio 2008 e conclusosi favorevolmente per lo Stato italiano, per quanto riguarda l'affidamento degli interventi programmati.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento
Vito

(13 maggio 2010)

LUMIA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

si apprende da un servizio della trasmissione televisiva «Report», andato in onda domenica 14 marzo 2010 su Rai 3, che aziende ricondu-

cibili alla mafia hanno partecipato alle forniture per la realizzazione dell'autostrada Catania-Siracusa;

l'appalto dell'opera è stato vinto dalla Pizzarotti & C. SpA di Parma, che in qualità di *general contractor*, all'inizio dei lavori, ha firmato un protocollo di legalità con la quale si impegnava a sospendere eventuali forniture di aziende legate alla mafia, o a denunciare qualsiasi tentativo di infiltrazione mafiosa;

tra le aziende che partecipavano all'appalto figurava anche la Cava della Co.pp, che attraverso un'azienda subappaltatrice, la Unical SpA, forniva materiale alla Pizzarotti & C. SpA. La Co.pp è riconducibile ad una delle famiglie mafiose più importanti della Sicilia orientale, gli Ercolano. È gestita, infatti, da Vincenzo Ercolano (considerato il reggente di Cosa nostra catanese) figlio del *boss* Pippo (condannato per associazione mafiosa) e fratello di Aldo (detenuto in regime di 41-*bis* e accusato dell'omicidio del giornalista Pippo Fava);

anche la Co.pp, quindi, era inserita nell'elenco delle aziende che a maggio del 2005 la Pizzarotti & C. SpA trasmetteva alla Prefettura di Catania. L'Ufficio territoriale del Governo impiegava ben nove mesi prima di comunicare alla Pizzarotti & C. SpA di sospendere la fornitura;

il direttore tecnico della Pizzarotti & C. SpA, Sergio Bandieri, chiedeva, quindi, alla Unical SpA di sospendere immediatamente la fornitura, ma gli Ercolano continuavano, comunque, a lavorare nella costruzione della Catania-Siracusa attraverso un'altra azienda, la Cosap;

quando gli Ercolano chiedevano ufficialmente alla Prefettura di conoscere le ragioni della sospensione, l'Ufficio territoriale del Governo rispondeva che non risultava nulla di ostativo. In altre parole, la Prefettura riconosceva di essersi sbagliata. È lo stesso direttore tecnico della Pizzarotti & C. SpA che nel corso dell'intervista dice al giornalista di essere informato del fatto che in altri contesti lavorativi la Co.pp era provvista della certificazione antimafia;

la vicenda diventava paradossale quando Vincenzo Ercolano, intervistato al telefono dal giornalista di «Report», diceva di aspettare le scuse della Pizzarotti & C. SpA e il rimborso del mancato utile a causa dell'ingiusta sospensione della fornitura. Infatti, come sostiene il vice prefetto di Catania, nonostante la Co.pp sia un'azienda gestita dalla mafia, dal punto di vista formale era difficile negare la certificazione antimafia, visto che l'azienda è intestata a familiari incensurati dei *boss* della famiglia Ercolano;

è risaputo che la famiglia Ercoloano gestisce, attraverso una società di trasporti, il traffico delle merci in entrata e in uscita dal porto di Catania e che il cugino di Vincenzo Ercolano, Angelo, eletto rappresentante regionale della federazione autotrasportatori, è figlio di Giovan Battista, anche lui condannato per mafia;

in un'informativa del 1994 il Raggruppamento operativo speciale dell'Arma dei Carabinieri informava gli inquirenti di un *summit* mafioso in cui i *boss* parlavano di un accordo che coinvolgerebbe l'attuale senatore del Pdl Marcello Dell'Utri e le famiglie mafiose Ercolano e Santapaola, il primo alla ricerca di voti per le elezioni e i secondi di coperture politiche

per lo sviluppo dei propri interessi economici e per l'ottenimento di finanziamenti statali, relativi soprattutto all'aggiudicazione di appalti pubblici,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi del ritardo con cui l'Ufficio territoriale del Governo ha risposto alla Pizzarotti & C. SpA sulla necessità di sospendere la fornitura della Co.pp;

come sia stato possibile che la Co.pp abbia continuato a lavorare nonostante la sospensione, attraverso la Cosap;

se sussistano eventuali responsabilità relative al controllo di legalità esercitato da parte degli enti preposti;

se il Governo intenda migliorare i protocolli di legalità con misure più efficaci, come l'analisi dei bilanci, al fine di verificare la provenienza delle risorse e la regolarità della gestione;

se intenda introdurre per tutte le imprese che in appalto, subappalto, o per forniture partecipano ad appalti pubblici l'obbligo di istituire un conto dedicato.

(4-02923)

(23 marzo 2010)

Risposta. – Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 30 marzo 2010.

Si premette che gli elementi di risposta dei quesiti concernenti la legalità rientrano nelle attribuzioni proprie della competente Prefettura – Ufficio territoriale del Governo nonché degli organi preposti ai controlli di legalità.

Per quanto riguarda invece l'inclusione nei protocolli di legalità di misure più efficaci, come l'analisi dei bilanci delle imprese e l'istituzione di un conto dedicato con le relative norme sulla tracciabilità finanziaria per la singola opera pubblica, come è noto, tali circostanze non sono previste a carattere generale nel nostro ordinamento, ma possono costituire materia da regolarsi nell'ambito degli stessi protocolli di legalità, disciplinati dall'art. 176, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006.

Infatti, per quanto riguarda a previsione della tracciabilità finanziaria per l'attività di ricostruzione post-sisma in Abruzzo e per i lavori e le opere da realizzarsi in occasione dell'Expo Milano 2015, si è provveduto ad introdurre opportunamente tali misure rispettivamente a norma del decreto-legge n. 39 del 2009, convertito dalla legge n. 77 del 2009, nonché ai sensi dell'art. 3-*quinquies*, comma 5, del decreto-legge n. 135 del 2009, convertito dalla legge n. 166 del 2009.

A seguito di tali previsioni normative, il Ministero partecipa alle Sezioni specializzate del comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, istituite presso le Prefetture – UTG di L'Aquila e di Milano.

L'ANAS, per gli aspetti di sua competenza con particolare riferimento ai lavori di ammodernamento ed adeguamento della autostrada Catania-Siracusa, fa presente quanto segue.

I lavori in parola rientrano nel primo programma infrastrutture, approvato con delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001.

La licitazione privata è stata aggiudicata, in qualità di contraente generale, all'impresa Pizzarotti & C. SpA che ha ottenuto l'affidamento della realizzazione del primo macrolotto.

La normativa di riferimento per la realizzazione dell'intervento, legge n. 190 del 2002, prevede che il soggetto aggiudicatore stipulasse appositi accordi in materia di sicurezza per la prevenzione dei tentativi di condizionamento mafioso dei lavori.

In tale quadro normativo e tenuto conto che le attività realizzative ricadevano nei territori delle province di Catania e Siracusa, il 27 novembre 2004, fu sottoscritto tra le Prefetture – UTG dei due capoluoghi di provincia, l'ANAS SpA ed il contraente generale (Pizzarotti SpA) un apposito protocollo di legalità.

L'applicazione rigorosa da parte dell'ANAS delle norme protocollari, sulla base di altrettante segnalazioni pervenute dalla competente Prefettura di Catania, portarono alla risoluzione di quattro contratti e subcontratti.

Più in dettaglio ANAS segnala, in quanto documentalmente accertato, che: a) alla ditta Unical è stata negata il 6 aprile 2006 l'autorizzazione a servirsi, sul cantiere in esame, del fornitore Co.pp.; b) la Co.pp. non ha mai lavorato tramite l'impresa Cosap, perché quest'ultima non ha mai ricevuto l'autorizzazione di accesso al cantiere in quanto, il 16 novembre 2006, la sua collaborazione è stata rifiutata in sede di prequalifica alla gara di subfornitura.

Per quanto attiene, inoltre, alla ventilata proposta di miglioramento dei protocolli, con misure più efficaci, l'ANAS ritiene utile evidenziare che dal 2004 ad oggi i protocolli di legalità hanno subito profondi e radicali adeguamenti e miglioramenti.

In tale ottica l'ANAS SpA, muovendo dalla maturata convinzione che non c'è sviluppo senza legalità, ha posto tra i suoi «obiettivi strategici» quello della lotta ai tentativi di infiltrazione nei lavori di competenza nonché l'individuazione di adeguate forme di contrasto preventivo che hanno trovato nei protocolli di legalità il loro punto di forza.

È proprio in questa prospettiva che il vertice societario di ANAS ha ritenuto necessario, tra l'altro, dotarsi di un'apposita articolazione aziendale alla quale affidare prioritariamente il compito di attendere ad un costante monitoraggio della situazione «dell'ordine pubblico» nelle aree interessate dai cantieri.

L'Unità legalità e trasparenza di ANAS SpA, direttamente dipendente dal Presidente, con competenza nazionale, svolge la sua attività attraverso un costante raccordo con le Prefetture territorialmente interessate insieme alle quali individua e mette in campo, anche con la predisposizione di «calibrati» protocolli di legalità, le forme di controllo preventivo più idonee alla tipologia dell'opera da realizzare.

La collaborazione con gli UTG, improntata ad una sinergica e coordinata corrispondenza, ha non solo valenza di coinvolgimento in un progetto di sicurezza allargata alle parti private contraenti, ma anche d'arric-

chimento in via convenzionale del quadro normativo sottostante alla regolamentazione della certificazione antimafia. In tal modo sono stati superati anche gli equivoci generati dalle norme contenute nella vigente legislazione antimafia (decreto del Presidente della Repubblica n. 252 del 1998), soprattutto con riferimento ai subcontratti (nolo a caldo e a freddo, fornitura con posa in opera e servizi), forme di affidamento queste ultime particolarmente legate al territorio e sulle quali le consorterie criminose hanno uno straordinario interesse al controllo diretto.

Da ultimo, riguardo alla proposta di istituire conti correnti «dedicati» sui quali appoggiare tutte le transazioni finanziarie generate dalla realizzazione delle opere, l'ANAS ha già introdotto in alcuni protocolli di prossima sottoscrizione l'obbligo di individuazione da parte delle imprese interessate alla realizzazione delle infrastrutture stradali di conti bancari da utilizzare in via esclusiva per le transazioni finanziarie derivanti dall'opera in costruzione.

Infine, va segnalato che il Governo ha recentemente approvato un disegno di legge che contiene misure per la prevenzione del fenomeno della corruzione, frutto di un cambiamento culturale, prima ancora che giuridico, e che riflette un approccio multidisciplinare, nel quale i tradizionali strumenti sanzionatori rappresentano solamente alcuni dei diversi fattori per la lotta alla corruzione e all'illegalità nell'azione amministrativa.

In questo quadro, il provvedimento prevede iniziative, di medio e lungo periodo, che rispondono, da una parte, alla domanda di trasparenza e controllo proveniente dai cittadini e, dall'altra, alla necessità di adeguare l'ordinamento giuridico agli *standard* internazionali riducendo, così, il livello di corruzione nel nostro Paese.

Il provvedimento nei prossimi giorni inizierà l'*iter* parlamentare presso le competenti Commissioni permanenti del Senato.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(13 maggio 2010)

SARO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

nel 2003 gli uffici del Ministero delle infrastrutture e trasporti di Venezia avevano avviato una verifica per la definizione e l'andamento della linea dividenda demaniale lungo tutto l'arenile di Caorle al fine di dotare la Pubblica amministrazione di un sistema idoneo ad individuare e localizzare i beni che costituiscono il demanio marittimo;

il Comune di Caorle rilevava che il confine indicato nel nuovo tracciato era «significativamente più a monte rispetto a quello ricavabile dalle linee cartografiche precedenti e da sempre praticato»;

in particolare, la nuova linea dividente, per determinate porzioni del fronte mare territoriale comunale seguiva una linea spezzata e non

continua, con importanti rientranze verso l'edificato che ricomprendevano significative realtà immobiliari entro l'area demaniale;

tali realtà immobiliari consistono in edifici, pertinenze e terreni di proprietà privata ma anche di proprietà comunale in ordine ai quali risultano trascritti atti di provenienza e di piena proprietà e disponibilità;

alle segnalazioni inviate dal Comune di Caorle alle autorità preposte non è stata data alcuna risposta;

considerato che:

normalmente la linea dividente demaniale segue un percorso continuo e non frastagliato soprattutto in presenza di arenili sabbiosi come è quello del litorale di Caorle;

la nuova linea dividente demaniale pone in discussione diritti soggettivi tanto pubblici che privati assicurati da contratti e da titoli di legittima provenienza registrati e trascritti e, pertanto, opponibili indistintamente a terzi;

la procedura seguita per la determinazione del nuovo confine demaniale marittimo sarebbe in contrasto, a parere dell'interrogante, con quanto previsto dall'art. 32 del Codice della navigazione (di cui al regio decreto n. 327 del 1942, e successive modificazioni) che testualmente recita: «Il capo del dipartimento (...) invita (...) le pubbliche amministrazioni e i privati che possono avervi interesse a presentare le loro deduzioni e ad assistere alle relative operazioni»;

considerato, inoltre, che:

la certezza e la regolare apposizione della linea dividente demaniale sono essenziali tanto per il corretto esercizio di pubbliche funzioni amministrative quanto per le situazioni giuridiche soggettive pubbliche e private;

tutti i soggetti aventi titolo sui beni immobili che sarebbero ricompresi nel demanio marittimo della nuova linea dividente sarebbero pronti a far valere in ogni sede le loro posizioni di diritto,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di tutto quanto sopra riportato riguardante il tracciato della linea di confine demaniale marittima del Comune di Caorle;

se risultino i criteri in base ai quali si è proceduto alla definizione di detto nuovo confine demaniale e se questi stessi criteri siano in linea con le normative vigenti;

se in detto tracciato siano rilevabili eventuali discrasie e, in caso affermativo, se e in quali modi intenda intervenire al fine di rimuoverle;

se e in quali modi intenda intervenire, infine, se necessario, al fine di revisionare le mappe riguardanti la linea di confine demaniale marittima del litorale di Caorle ripristinando, eventualmente, la situazione originaria.

(4-02669)

(10 febbraio 2010)

Risposta. – Occorre premettere che il Ministero, nell'ambito del progetto di costituzione e realizzazione del Sistema informativo del demanio

marittimo (SID) ha eseguito la rappresentazione cartografica catastale della zona d'interesse, verificata e validata dalla competente Agenzia del territorio e sottoposta a pubblicazione in conformità alle norme catastali vigenti. La stessa è stata posta in conservazione e costituisce la cartografia catastale ufficiale del demanio marittimo.

La situazione rappresentata nelle mappe è stata opportunamente ricostruita partendo dalla originaria linea di impianto e tenendo conto degli atti esistenti acquisiti presso gli uffici dell'Agenzia del territorio, Capitaneria di porto e Ministero.

Nello specifico la dividente demaniale è stata identificata e ricostruita giuridicamente e geometricamente sulla scorta della seguente documentazione di riferimento: a) atto amministrativo all'impianto del catasto terreni – Mod. 5, int. b, acquisito presso la competente Agenzia del territorio; b) foglio originario all'impianto del catasto terreni, acquisito presso la competente Agenzia del territorio; c) foglio di mappa del catasto terreni, acquisito presso la competente Agenzia del territorio; d) foglio di mappa del catasto fabbricati, acquisito presso la competente Agenzia del territorio; e) verbale di delimitazione n. 24 del 28 marzo 1969, regolarmente approvato dalla Direzione marittima di Venezia con decreto n. 842 del 31 marzo 1969, acquisito presso la Capitaneria di porto di Venezia.

L'analisi della documentazione sopra indicata ha condotto alla iscrizione nei beni demaniali marittimi delle seguenti unità: a) Foglio 34, particelle 3,9, 10, 23 e 40; b) Foglio 41, particelle 18, 28, 37 e 38; c) Foglio 42, particella 74; d) Foglio 43, particella 12.

A seguito della segnalazione fatta pervenire al Ministero in ordine all'errata rappresentazione della dividente demaniale nel tratto di competenza del Comune di Caorle, eseguite le necessarie verifiche, sono state rilevate due discrasie in ordine alle quali sono già state consegnate le rettifiche all'Agenzia del territorio che ha in corso le operazioni di aggiornamento dei fogli in questione che prevedono nello specifico: 1) ridefinizione della dividente nel tratto dal porto di S. Margherita a piazza Alcide De Gasperi in corrispondenza delle particelle X9/A, X9/B e X9/C del foglio 41Z e particella X49 del foglio 42Z (riferimento giuridico amministrativo: verbale di delimitazione n. 24 del 28 marzo 1969, regolarmente approvato dalla Direzione marittima di Venezia con decreto n. 842 del 31 marzo 1969); 2) ridefinizione della dividente nel tratto da piazza Alcide De Gasperi al lungomare Trieste in corrispondenza delle particelle 123, 148, 137, 1052, 131, 125, 94, X24, X26/B e strade (porzione) del foglio 42/Z, le quali non costituiscono beni appartenenti al demanio marittimo (riferimento giuridico amministrativo: Foglio originario di impianto).

Infine, in merito a quanto osservato dal Comune di Caorle circa un «confine più a monte rispetto a quello ricavabile dalle linee cartografiche precedenti e da sempre praticato» si chiarisce che la divisione rappresentata nel Sistema informatico del demanio marittimo non è un nuovo confine ma unicamente la rappresentazione dei confini demaniali opportunamente identificati sulla base degli atti aventi rilevanza giuridica e amministrativa in base alle disposizioni legislative regolanti la materia.

Le linee cartografiche precedenti ed il confine da sempre praticato non sono, ad oggi, supportate da atti giuridicamente ed amministrativamente efficaci. Nello specifico, essi prendono in considerazione la ricognizione della demanialità dei beni effettuata dal Comune di Caorle e resa esecutiva con delibera del Consiglio comunale del 19 giugno 1995. Detto atto amministrativo non è stato e non può essere acquisito ai fini della definizione della dividente demaniale in quanto non giuridicamente efficace. Ciò in ragione della sua contrarietà alle disposizioni dettate dal codice della navigazione in materia di sdemanializzazione nonché dell'assenza di atti giuridici che abbiano, dapprima, escluso dal demanio marittimo i beni demaniali in questione (sdemanializzazione) e, successivamente, trasferito la proprietà degli stessi, in particolare quelli insistenti sul lungomare Venezia, al Comune.

Resta inteso che, qualora i soggetti aventi titolo dimostrino l'esistenza di atti idonei a provare la proprietà privata, sarà cura dei competenti uffici procedere, sulla scorta della documentazione prodotta, alle competenti rettifiche come previsto dalla circolare congiunta del Ministero, Agenzia del territorio e Agenzia del demanio del 4 marzo 2008 nella quale sono stati delineati i flussi di aggiornamento dei sistemi delle rispettive amministrazioni. Tale circolare, in particolare, prevede che le rettifiche inerenti ai beni demaniali marittimi e alla fascia di rispetto sono inviati dall'Agenzia del demanio all'Agenzia del territorio che provvede all'aggiornamento dei fogli di mappa i quali saranno importati automaticamente nel SID attraverso un apposito sistema di interscambio realizzato dal Ministero d'intesa con l'Agenzia del territorio.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(12 maggio 2010)

THALER AUSSERHOFER. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la legge 23 novembre 1939, n. 1966, ha istituito le società di revisione volontaria attribuendo loro delicati ed incisivi compiti nel campo del controllo contabile delle aziende;

il codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, adottato in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE prevede, all'articolo 153, che per la realizzazione di lavori pubblici con il sistema della concessione attraverso *project financing*, sia concessa esclusivamente agli istituti bancari la possibilità di asseverare i piani economici finanziari dei progetti preliminari, non riconoscendo lo stesso ruolo alle società di revisione;

considerato che:

le società di revisione, prima dell'abrogazione della legge 11 febbraio 1994, n. 109, erano considerate, in base al disposto di cui all'articolo 37-*bis* della legge stessa così come da ultimo modificata, soggetti abilitati

ad asseverare i piani economici-finanziari di proposte relative alla realizzazione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità;

sul testo originario dell'articolo 37-*bis*, che non ricomprendeva le società di revisione tra i soggetti abilitati ad asseverare i piani economici e finanziari, l'8 luglio 2004 l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha segnalato al Parlamento ed al Governo che tale norma: «determina una limitazione della concorrenza nel settore (...) non giustificata da alcuna esigenza di carattere generale.» in quanto «esclude dall'attività di asseverazione nel settore del *project financing* una fascia di soggetti che pur essendo iscritti nell'albo degli intermediari finanziari (...) non sono però costituiti da istituti di credito» e tale limitazione ha «l'effetto di comprimere la concorrenza tra i soggetti operanti nel settore della consulenza finanziaria, eliminando ingiustificatamente soggetti in possesso di identici requisiti tecnici e professionali», l'attività di asseverazione «può essere svolta anche da soggetti diversi dagli istituti di credito, poiché si concretizza in una prestazione di servizi di consulenza tecnica, legale e finanziaria che non richiede la disponibilità di mezzi finanziari»,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi che hanno determinato l'esclusione delle società di revisione tra i soggetti abilitati ad asseverare i piani economici finanziari di cui all'articolo 153 decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

se nella stesura del testo della norma di cui all'articolo 153 citato si sia tenuto conto della segnalazione dell'Autorità e se non si ritenga di promuovere azione di competenza al fine di integrare la disposizione per consentire anche alle società di revisione di poter asseverare i piani economici-finanziari.

(4-02232)

(11 novembre 2009)

Risposta. – L'articolo 1 del decreto legislativo 11 settembre 2008, n. 152 (terzo correttivo), ha modificato l'art. 153 del decreto legislativo n. 163 del 2006, relativo alla finanza di progetto e, in particolare, al comma 9, ha individuato nelle banche gli unici soggetti abilitati all'asseverazione dei piani economici-finanziari. Con tale disposizione si è eliminato, pertanto, il riferimento alle società di servizi costituite dall'istituto di credito ed iscritte nell'elenco generale degli intermediari finanziari ai sensi dell'articolo 106 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, nonché le società di revisione di cui all'articolo 1 della legge 23 novembre 1939.

Si segnala che tale decisione, nell'ambito della revisione generale delle disposizioni che disciplinano la finanza di progetto disposta con il citato terzo correttivo, è stata dettata dall'esigenza di assicurare una maggiore affidabilità del soggetto asseveratore.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(12 maggio 2010)

€ 1,00