



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

ASSEMBLEA

636^a seduta pubblica (pomeridiana)

giovedì 26 maggio 2016

Presidenza della vice presidente Lanzillotta

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	5
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)</i>	25

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

SVOLGIMENTO DI INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA, AI SENSI DELL'ARTICOLO 151-BIS DEL REGOLAMENTO

Question time su attuazione del nuovo codice degli appalti:

PRESIDENTE.....	5
ESPOSITO STEFANO (PD).....	5, 13
MALAN (FI-PdL XVII).....	6, 13
CAPPELLETTI (M5S).....	7, 13
CERVELLINI (Misto-SI-SEL).....	7, 14
CROSIO (LN-Aut).....	8, 14
BRUNI (CoR).....	9, 14
DELRIO, ministro delle infrastrutture e dei trasporti ...	9

Question time su problematiche sistema portuale e trasporto marittimo:

PRESIDENTE.....	15, 24
ORRÙ (PD).....	15, 21
GIBIINO (FI-PdL XVII).....	16, 22
ROSSI MAURIZIO (Misto-LC).....	16, 22
CROSIO (LN-Aut).....	17, 22
BRUNI (CoR).....	17, 23

DELRIO, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	18
---	----

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 7 GIUGNO 2016.....24

ALLEGATO B

CONGEDI E MISSIONI	25
--------------------------	----

INDAGINI CONOSCITIVE

Annunzio.....	25
---------------	----

GOVERNO

Composizione	25
--------------------	----

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme a mozioni e interrogazioni	25
Interpellanze	26
Interrogazioni	27, 36
Interrogazioni con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento	32
Interrogazioni da svolgere in Commissione	44

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie (Movimento per le Autonomie): AL-A (Mpa); Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, Apl, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza della vice presidente LANZILLOTTA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16*).

Si dia lettura del processo verbale.

VOLPI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, su attuazione del nuovo codice degli appalti e su problematiche relative al sistema portuale e al trasporto marittimo (ore 16,02)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (cosiddetto *question time*), ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, su attuazione del nuovo codice degli appalti e su problematiche relative al sistema portuale e al trasporto marittimo, cui risponderà il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dottor Delrio.

Si fa presente che è in corso la diretta televisiva della RAI.

Passiamo alle interrogazioni sull'attuazione del nuovo codice degli appalti.

I senatori hanno facoltà di rivolgere le loro domande al Ministro per due minuti ciascuno.

ESPOSITO Stefano (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ESPOSITO Stefano (*PD*). Signor Ministro, il 19 aprile è stato pubblicato, ed è quindi entrato in vigore, il nuovo codice appalti, una riforma particolarmente attesa e rilevante. Sappiamo che c'è ancora la necessità di decreti attuativi, alcuni in capo all'ANAC, altri in capo al suo Ministero.

Vorremo pertanto sapere a che punto è il lavoro di scrittura di questi importanti decreti.

Dal punto di vista del merito, poiché c'è stata una valutazione da parte del Governo, in sede di emanazione del decreto, rispetto al parere delle Commissioni parlamentari - naturalmente del tutto legittima - vorremmo conoscere la sua opinione sul tema dell'applicazione del massimo ribasso, ovvero sulla soglia del milione sotto la quale si può applicare il massimo ribasso.

Inoltre, vorremmo avere una valutazione sulla questione delle commissioni esterne che, all'interno del testo, sono rimaste due voci diverse - l'obbligo dell'utilizzo sopra il milione e sopra i cinque milioni, come da direttiva europea - per capire se c'è da parte del Ministero la volontà di fornire un chiarimento sul tema.

Vorremmo poi avere una valutazione sul tema delle gare per le concessioni autostradali e sull'utilizzo del *project financing* quale strumento per il rinnovo delle stesse, la qual cosa era stata valutata come non praticabile da parte del Parlamento. Vorremo conoscere l'orientamento del Ministero su questo fronte, visto il testo che è uscito dal Consiglio dei ministri.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Signor Ministro, l'articolo 178 del nuovo codice degli appalti stabilisce che, per le concessioni autostradali che scadono entro aprile 2018, la procedura per la gara vada avviata nel più breve tempo possibile.

La concessione piemontese della ATIVA scade tra soli tre mesi e la Torino-Piacenza tra un anno. Le procedure, quindi, avrebbero già dovuto essere avviate da tempo, poiché richiedono circa due anni per giungere al termine, e ogni giorno di proroga implicita determinato da questo ritardo frutta al concessionario - guarda caso, è lo stesso per le due - mezzo milione *extra* di profitti. Le chiedo allora quando verranno indette le gare per queste due tratte.

Quanto all'articolo 183, le Commissioni di Senato e Camera avevano chiesto di inserire l'esclusione dell'applicazione del cosiddetto *project financing* per il rinnovo delle concessioni, perché non c'è alcun progetto nel rinnovare una concessione, a meno che non lo si usi in modo strumentale. Il fatto che il Governo abbia disatteso il parere pressoché unanime di entrambe le Commissioni vuol dire che intende applicare questo articolo? Intende applicarlo anche alle due concessioni che ho citato precedentemente, azzerando praticamente le gare, perché le altre due concessioni in scadenza sono state, di fatto, rinnovate con il metodo *in house*, usato peraltro in modo improprio? Mi riferisco alle autostrade del Brennero e alle autovie venete.

Lei stesso ha più volte dichiarato che, per il rinnovo delle concessioni, la gara deve essere la regola e non l'eccezione. Per adesso abbiamo visto solo eccezioni e allora vorremmo vedere la regola almeno una volta, signor Ministro.

CAPPELLETTI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Ministro, nella parte III del nuovo codice degli appalti, agli articoli 164 e seguenti, sono stati disciplinati i contratti di concessione, sulla base di quanto previsto dalla direttiva 2014/23/UE.

Un particolare regime transitorio è previsto per le concessioni autostradali scadute, ovvero per le quali la scadenza viene nei ventiquattro mesi successivi alla data di entrata in vigore della nuova disciplina, al fine di procedere all'affidamento secondo procedure di evidenza pubblica.

Ebbene, l'autostrada Brescia-Padova è stata affidata in concessione nel lontano 1956. La scadenza della concessione è stata varie volte prorogata e con la convenzione del 2007 sarebbe ulteriormente prorogata fino al 31 dicembre 2026, in funzione, però, della realizzazione della Valdastico Nord, il cui progetto definitivo sarebbe dovuto, tuttavia, essere approvato entro il 30 giugno 2013, e siamo nel 2016.

Il 16 maggio 2016 lei, Ministro, ha dichiarato che è stato trovato l'accordo e che la Valdastico si farà, ma non l'autostrada, bensì un corridoio infrastrutturale di interconnessione tra il Trentino e il Veneto. In questo modo, confermando la concessione dell'autostrada più trafficata d'Italia senza gara pubblica, oltre un miliardo di euro di patrimonio pubblico andrà ai privati e i pedaggi per i cittadini continueranno a essere elevatissimi.

Alla luce di quanto premesso, si chiede: in primo luogo, quali sono le motivazioni e l'opportunità politica che porterebbero a confermare la proroga della concessione dell'autostrada Brescia-Padova senza procedura di gara; in secondo luogo, in base a quale titolo la società concessionaria dal 2013 continua a esercitare la concessione dell'autostrada Brescia-Padova in mancanza di approvazione del progetto previsto definitivo della Valdastico Nord.

CERVellini (*Misto-SI-SEL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERVellini (*Misto-SI-SEL*). Signor Ministro, il nuovo codice degli appalti è entrato in vigore dopo una sorta di affanno cui questo Governo ci ha ormai abituati, per rispettare scadenze senza adeguati tempi di metabolizzazione, con il concreto rischio di disorientamento e necessità di proroghe tecniche.

Si tratta tuttavia di una nuova era per i lavori pubblici, caparbi e coraggiosi nell'utopia di porre fine ai tanti sistemi in calza che hanno funestato il nostro Paese. È alla luce del nuovo codice, quindi, e dei poteri conferiti all'Autorità nazionale anticorruzione, nella persona dell'attuale presidente Raffaele Cantone, che mi preme di sapere come il Governo intenderà affrontare le molteplici criticità degli appalti già in essere e in corso d'opera

inerenti il settore dei trasporti, che attraverso varie interrogazioni, tutt'ora inevase, ho sottoposto all'attenzione dell'Esecutivo.

Si tratta di *focus* specifici, che riguardano direttrici fondamentali per la mobilità del Paese. Ne cito alcune. E ho continuato a denunciare, come Sinistra Italiana, in sede di Commissione lavori pubblici, lo scempio della quarantennale storia di sprechi ed errori di progettazione riguardanti l'eterno cantiere della autostrada Salerno-Reggio Calabria, nel quadro del generale dissesto idrogeologico che rischia di affossare il Paese. E ho ribadito, alla luce dei crolli e degli incidenti mortali che si sono verificati, la necessità di misure di messa in sicurezza e soluzioni definitive per il cantiere.

Non si contano più le interrogazioni che ho presentato sulla vicenda infinita dell'autostrada Tirrenica, su cui il Governo nicchia e non risponde. Il 18 febbraio 2015, durante un'audizione in Commissione lavori pubblici, proprio sulla riforma del codice degli appalti, ho chiesto al presidente Cantone di focalizzarsi su una serie di opacità.

Il 10 febbraio avevo già depositato in Commissione un'interrogazione urgente per sapere con quali criteri l'allora ministro Lupi intendesse procedere nella realizzazione del progetto, alla luce della procedura di infrazione europea aperta per le irregolarità presenti nella convenzione tra ANAS e Società autostrada tirrenica. Nei mesi scorsi ho riproposto la questione, depositando una nuova interrogazione. Sulla Tirrenica, come sui crolli della Salerno-Reggio Calabria, credo sia necessario applicare un intervento di sistema, che metta in maniera non estemporanea a *focus* determinati eventi, spesso disastrosi.

CROSIO (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Ministro, sono qui oggi a chiederle delle rassicurazioni e delle certezze.

La certezza che abbiamo sulla riforma del codice degli appalti - e siamo stati facili profeti - è che dalla sua immediata applicazione avremmo avuto sicuramente dei problemi. E i problemi li ravvisiamo non solo noi, ma anche gli operatori, su questa normativa complessa che si dimostra - come avevamo dichiarato nell'ultimo passaggio fatto in quest'Aula - purtroppo nella sua criticità, visto - mi permetta di dirlo - il pessimo lavoro fatto nell'altro ramo del Parlamento.

Noi vogliamo ancora una volta, signor Ministro, essere propositivi verso questa riforma del codice degli appalti, perché siamo consapevoli che è importante per il nostro Paese. Ed è la ragione per cui la settimana scorsa le Commissioni lavori pubblici congiunte di Camera e Senato, riunitesi alla Camera, si sono date un *timing* di lavoro, dicendo che da giugno andremo avanti con delle audizioni, per apportare dei correttivi a questa normativa.

La domanda è la seguente: il Governo, lei e il Ministero terrete conto del lavoro che le Commissioni faranno? Questa è la domanda che ci siamo posti non solo noi dell'opposizione, ma anche quelli della maggioranza. Non vorremmo che si arrivasse, come in ultima lettura, con un provvedimento

all'ultimo minuto, con la spada del possibile voto di fiducia e della fretta sulla testa dei parlamentari e dei senatori. La fretta ha generato purtroppo quello che vediamo. Noi vogliamo essere collaborativi, ma vogliamo una rassicurazione. E le ribadisco che ciò è emerso nel corso della prima riunione. Il Governo ci ascolterà e prenderà in considerazione il lavoro che svolgeranno Camera e Senato in maniera congiunta?

BRUNI (*CoR*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNI (*CoR*). Signor Ministro, anch'io ritorno sulla questione del nuovo codice degli appalti, approvato - a parer mio - con eccessiva fretta, tant'è vero che si è contraddistinto subito per il mancato recepimento della direttiva europea nel termine massimo del biennio; è entrato in vigore senza *vacatio legis* - questo è un altro problema segnalato dal Consiglio di Stato - e presenta una serie di errori formali, con citazioni di articoli che non ci sono e che vanno corretti.

A tutto ciò aggiungerei quanto è già stato detto prima circa l'eccessiva possibilità di fare riferimento alle gare al massimo ribasso con la soglia fino a un milione, che costituiscono l'80 per cento. E, per quanto riguarda l'offerta economicamente più vantaggiosa, la partecipazione dei membri della commissione a sorte sopra i 5,2 milioni di euro scelti nell'elenco dell'ANAC è una cosa abbastanza riduttiva.

Come ultima considerazione, il *rating* di legalità riguarderebbe solo le imprese con fatturato superiore a due milioni.

La domanda che le rivolgo è la seguente: i decreti attuativi, che sono cinquanta e non uno, come per il codice De Lise, quando verranno emanati? E i correttivi - come ha fatto prima il senatore Crosio - quando potranno essere apportati a queste criticità, che già si sono evidenziate in circa un mese di applicazione del codice degli appalti?

Infine, le chiedo chiarimenti sul buco che riguarda il *rating* di legalità per le imprese sotto i due milioni di fatturato, che sono la maggior parte di quelle che hanno a che fare con gli appalti pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere congiuntamente il ministro Delrio.

DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signora Presidente, desidero innanzitutto ringraziare gli onorevoli interroganti.

Come sapete, abbiamo lavorato insieme sul codice degli appalti e abbiamo ritenuto, insieme, che esso costituisse una grande occasione per il Paese e una delle riforme più importanti che abbiamo prodotto, per cui ringrazio molto il Senato e la Camera dei deputati per il loro preziosissimo lavoro. Credo infatti che abbiamo davvero prodotto una rivoluzione in un settore che vale il 15 per cento del PIL italiano. Ovunque io vada e penso ovunque andiate anche voi - come sapete benissimo - vi sono opere attese da trenta, quaranta o cinquanta anni. Mancava, a tutt'oggi, una regolazione del-

le concessioni e non c'era quindi alcun recepimento. Si tratta di un codice che aveva avuto un primo regolamento di attuazione quattro anni dopo la sua entrata in vigore: questo è il punto. Il regolamento di attuazione era uno solo, ma è stato emanato quattro anni dopo.

Quindi, ritengo che abbiamo davvero fatto un grande lavoro di snellimento, di riduzione, di semplificazione e abbiamo recepito in 220 articoli gli oltre 600 articoli che erano in precedenza in vigore, qui si aggiungono tre direttive europee. In Inghilterra hanno usato 100 articoli per recepire le sole tre direttive europee.

Abbiamo, pertanto, compiuto uno sforzo di semplificazione mai visto fino ad ora e scelto coscientemente di emanare atti attuativi in termini di *soft law*, come le linee guida dell'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), i decreti del Ministero e gli atti che vanno a chiarire, prima di tutto, i tempi. È vero che c'è una mole di decreti da chiarificare, ma sette linee guida dell'ANAC sono già state pubblicate, per la consultazione, sul sito Internet e altre tre arriveranno prestissimo. Viene svolto un lavoro costante insieme al presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione. Dieci linee guida sono già pronte e noi rispetteremo senz'altro, per quanto riguarda le scadenze dei novanta giorni, tutte le nostre applicazioni: ciò vuole dire che, entro la fine dell'estate, saranno emanati i nostri decreti e, quindi, il *corpus* di recepimento e di attuazione più importante è in fase di avanzata predisposizione. Non ci sono vuoti, perché ogni articolo, laddove necessiti di un provvedimento attuativo, rimanda esplicitamente al fatto che, fino a quando non ci sarà il decreto, rimarranno in vigore le norme. Ciò è scritto alla fine di ogni articolo, proprio per evitare buchi normativi.

Come sapete, il codice declina la pianificazione, la programmazione, la progettazione e la selezione delle opere e, quindi, la loro revisione; archivia la legge obiettivo; si basa sui principi della qualità e della qualificazione delle stazioni appaltanti, della qualificazione degli operatori, della qualificazione dei commissari e soprattutto della centralità del progetto. E faccio questa premessa perché, in alcune domande dei senatori interroganti, è stato posto il tema del massimo ribasso. Il codice fa una scelta precisa e dice che quella più corretta è la procedura negoziata dell'offerta economicamente più vantaggiosa e lascia una facoltà, sotto il milione di euro: si tratta dunque di una facoltà e non di un obbligo.

Al senatore Esposito, che ha chiesto che intenzioni abbia a proposito del massimo ribasso, rispondo che, al riguardo, ho intenzione di stimolare gli enti locali, le Regioni e i Comuni, che pure nelle loro osservazioni hanno chiesto di mantenere questa soglia e anzi di innalzarla, e di ragionare con loro - spero di poter sottoscrivere presto dei protocolli di intesa - per ridurre al minimo l'uso del massimo ribasso, anche sotto il milione di euro. In prima applicazione abbiamo lasciato la soglia inizialmente scelta, ma contiamo progressivamente di convincere tutte le amministrazioni, attraverso un lavoro amministrativo, che è possibile aggiudicare la gran parte dei bandi di gara con l'offerta economicamente più vantaggiosa. Ciò è possibile e io l'ho fatto da sindaco già anni fa: aggiudicavamo l'80 per cento delle gare attraverso questa procedura. È vero - come ha detto il senatore Bruni - che rappresentano l'80 per cento del volume delle gare, ma rappresentano anche il 30 per

cento dell'importo delle gare stesse. Bisogna dunque fare attenzione, perché c'è anche un tema legato all'importo. In linea di massima, questa è una scelta irreversibile e progressiva.

D'altra parte, vorrei sottolineare di nuovo che il massimo ribasso è molto meno pericoloso nel momento in cui va a gara un progetto esecutivo. È evidente che con il progetto esecutivo la puntualità delle previsioni e la forbice per potere fare previsioni errate sono minime. Invece, è chiaro che, se si fa a una gara al massimo ribasso con progetti non completi, si possono osservare fenomeni di macroscopica alterazione della gara, come è successo con ribassi che rasentano il 50 per cento.

Per quanto riguarda le commissioni di gara, ho una precisazione da fare. Noi abbiamo scritto che, sotto la soglia, le stazioni appaltanti possono scegliere dei componenti. L'ANAC preciserà presto che ciò non significa che scelgono tutta la Commissione. E questo era lo spirito - a mio avviso - che interpretava correttamente le vostre sollecitazioni, anche durante la discussione svolta.

Vengo al tema delle certezze che ci diamo reciprocamente. Non vi nascondo che il codice appalti attualmente non è perfetto, per la complessità e l'importanza dell'argomento e per la grande quantità di temi che si è dovuta condensare. Lo ritengo, però, un ottimo lavoro e abbiamo anche recepito in tempo la direttiva europea, perché vale, ai fini della scadenza, il momento in cui viene firmata dal Presidente della Repubblica, e non il momento in cui viene pubblicata. Ritengo un vantaggio che il Governo italiano rispetti le scadenze e un fattore di serietà. Abbiamo fatto in tempo.

Quanto alle certezze e ai problemi, il senatore Crosio ci richiama a mantenere aperto un dialogo e a tener presente il lavoro che voi farete. Certamente noi lo seguiamo con grande interesse, come abbiamo fatto anche in precedenza. È evidente che poi il Governo ha assunto le sue legittime decisioni al suo interno, che forse a volte non sono state pienamente in linea con gli ultimi suggerimenti dati.

C'è però un lavoro di monitoraggio e correzione progressivo al testo, perché contiene errori. Senz'altro non è un lavoro perfetto e siamo qui a dire che dobbiamo migliorarlo insieme, perché il codice dei contratti appartiene non al Governo ma al Paese. Più adeguato è, e meglio sarà. Quindi, il vostro lavoro sarà seguito assolutamente. Il Governo è pronto ad ascoltare e recepire le vostre sollecitazioni, che sempre hanno permesso di arricchire la discussione.

Per quanto riguarda il tema dei *project financing*, il senatore Cappelletti mi richiama al tema della Brescia-Padova. Tale questione è semplicissima, senatore. La Brescia-Padova ha ottenuto un prolungamento di concessione dalla Unione europea fino al 2026. Quindi, la sua concessione non è stata prorogata, bensì è in essere fino al 2026.

L'Unione europea, concedendo tale prolungamento, ha contestualmente detto che la concessione poteva essere revocata nel caso non si trovasse una soluzione alla costruzione della Valdastico. La costruzione della Valdastico, cioè del corridoio che collega la provincia di Trento al Veneto, è un progetto per il quale il mio predecessore aveva chiesto due anni di tempo

(2013-2015) all'Unione europea, per predisporre l'intesa con la Regione e la Provincia di Trento.

Non essendo stato concesso questo tempo, ho chiesto di poter continuare la discussione e abbiamo così ottenuto il via libera sostanziale a costruire un corridoio che - come tutte le opere che ho intenzione di promuovere - per il quale non vi è *overdesign*.

È inutile realizzare autostrade a pedaggio con sei corsie, tre per senso di marcia, per l'*overdesign*, dietro il quale si celano interessi non propri del Paese. Abbiamo avanzato una proposta di corridoio, il quale verrà analizzato nel suo tracciato e nelle sue caratteristiche seguendo una impostazione di sobrietà di costi e di immediata realizzabilità.

Non c'è stata quindi alcuna proroga e non abbiamo intenzione di concederle attraverso procedure strane come il *project financing* ad ATIVA o alla Torino-Piacenza.

Sono già partite le procedure che istruiscono dette pratiche. Come il senatore Malan giustamente sottolinea, difendo il fatto che le gare siano la regola. Così è scritto nel codice e noi lo dobbiamo seguire. Diverso è stato il tema della concessione *in house*, che è una facoltà che l'Unione europea concede e che noi abbiamo utilizzato anche per sanare e rendere regolari alcune situazioni completamente confuse. E, quindi, abbiamo chiesto l'autorizzazione all'Unione europea, visto che di fatto di quelle autostrade - come lei sa meglio di me - in ogni caso la stragrande maggioranza degli azionisti è pubblica. Non erano quindi autostrade gestite da privati, ma a gestione pubblica, dove però vi è una situazione che non sto a ricostruire in questa sede per problemi di tempo.

La concessione *in house* è legittima, ma la scelta delle gare è la regola e noi continuiamo in questa direzione. Allo stesso modo, non è escluso dal codice il tema del ricorso al *project financing* invece della concessione, ma certamente non è possibile - e il Ministero lo afferma con molta chiarezza - per evitare la gara, chiedere una proroga della concessione esistente, perché per noi non sarebbe corretto. Le concessioni stanno scadendo e, quindi, dobbiamo procedere rapidamente.

Il senatore Cervellini ha sottolineato lo stato disastroso dei lavori pubblici italiani e io concordo con lui. Credo che il codice dei contratti ci consenta di compiere un notevole passo in avanti. Sappiamo che questo è un cambio di orizzonte completo. Non si può mettere a gara un progetto preliminare per un'autostrada senza fare le valutazioni geologiche e sismiche: è qualcosa che grida vendetta, perché ovviamente la presunzione dei costi sarà totalmente errata, visto che probabilmente le prospettive dal punto di vista dell'intervento dello Stato si moltiplicheranno per anni e non avremo certezza dei tempi di realizzazione né dei costi. Ed è questo esattamente il motivo per cui il Parlamento e il Governo hanno sentito il bisogno di promuovere una riforma del settore, per evitare gli errori commessi in passato e archiviare la legge obiettivo che - come ha dimostrato il rapporto presentato recentemente alla Camera - non ha prodotto i risultati attesi.

Noi siamo soddisfatti del fatto che in questo biennio il Governo sia riuscito ad aumentare, con una puntuale azione amministrativa su scuole e ferrovie, i bandi pubblici del 46 per cento: se ricordo bene, siamo riusciti ad

umentarne l'importo complessivo per 18 miliardi. Siamo quindi concentrati sull'attuazione delle opere. Ma, affinché ciò avvenga, bisogna che le opere siano impostate correttamente. Peraltro, come sapete, abbiamo messo a disposizione di tutti, sulla pagina denominata Opencantieri del sito Internet del Ministero, l'esatto stato di attuazione di ogni opera, e stiamo aggiornando anche quelli relativi ai porti e agli aeroporti, dei quali potete verificare in trasparenza la realizzazione.

Allo stesso modo, ritengo che il codice abbia dato un grande contributo introducendo il dibattito pubblico.

ESPOSITO Stefano (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ESPOSITO Stefano (PD). Signor Ministro, la ringrazio e, per quanto mi riguarda, mi dichiaro soddisfatto delle sue risposte, che sono state nette, chiare e anche confortanti.

L'unico invito che le rivolgo è di fare un'attenta valutazione anche con l'ANAC delle commissioni esterne, per trovare la formula più stringente affinché vengano utilizzate, perché sono l'elemento che darà la massima garanzia di trasparenza anche nell'applicazione del sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

MALAN (FI-PdL XVII). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (FI-PdL XVII). Signor Ministro, io mi dichiaro soddisfatto per la sua risposta per quanto riguarda le due tratte prossime alla scadenza. Lei ha preso l'impegno di avviare la procedura, anzi dice che è addirittura già avviata, e quindi la prendo in parola. Nei Parlamenti che si rispettano la parola del Ministro è molto importante per entrambe le parti e noi speriamo di essere un Parlamento che si rispetti.

Per quanto riguarda gli affidamenti *in house*, su questo come su altri argomenti, può darsi che qualcosa sia concesso dall'Unione europea, ma dobbiamo innanzitutto rendere conto ai cittadini italiani più che ai burocrati europei: se una cosa conviene ai cittadini italiani, facciamola anche se i burocrati europei non la consentono. Inoltre, fare le gare secondo il codice degli appalti è conveniente, anche quando l'alternativa è darli a una partecipata molto vicina ai partiti di Governo.

CAPPELLETTI (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPELLETTI (M5S). Signor Ministro, noi non siamo affatto soddisfatti della risposta. E mi riferisco naturalmente a quella relativa al tratto Padova-Brescia della A4. Nell'interesse pubblico doveva essere revocata la

concessione, essendo venuta meno la condizione della costruzione dell'autostrada. In tal modo, il valore miliardario della concessione sarebbe finito nelle casse dello Stato piuttosto che nelle tasche dei privati.

Signor Ministro, al danno poi si aggiunge la beffa. In questa maniera viene, infatti, premiata una società che ha un'oggettiva responsabilità, seppur - lo sottolineo - non penale, di un enorme disastro ambientale: mi riferisco all'interramento di 150.000 metri cubi di scarti industriali tossico-nocivi sepolti sotto il manto stradale della Valdastico Sud. Tali scarti industriali minacceranno la salute di migliaia di cittadini per anni e anni a venire.

CERVellini (*Misto-SI-SEL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERVellini (*Misto-SI-SEL*). Signor Ministro, è significativa la sua risposta ed è assolutamente doveroso prenderne atto.

Le lancio un suggerimento che non è una sfida. Usiamo, nella vostra assoluta libertà, un cantiere, magari uno che ancora non ha introiettato i vizi del passato, e ho suggerito nella mia domanda alcuni elementi su cui focalizzare l'attenzione. Vi dico di individuare, con gli strumenti di analisi, un'iniziativa pratica e concreta. Le suggerirei - ad esempio - l'autostrada Tirrenica perché non ha un alto livello di compromissione. Capisco la complessità di altre situazioni storiche su cui, anche dal punto di vista ingegneristico-architettonico, è necessario tornare per i danni - spero nessuno irreversibile - che contraddirebbero alcune vocazioni innovative contenute nel codice degli appalti.

CROSIO (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Ministro, io ho apprezzato la sua onestà intellettuale. Abbiamo un punto fermo: dobbiamo migliorare il codice degli appalti, perché così com'è è sicuramente migliorabile.

Sono contento della sua rassicurazione. Lavoreremo gomito a gomito con il Governo e la volontà di riaprire la linea di credito del Parlamento verso il Governo potrebbe funzionare anche in virtù del fatto che questa volta Camera e Senato lavoreranno nella stessa stanza, per cui il passaggio da un ramo all'altro non ci consegnerà i problemi che abbiamo sul codice degli appalti, che sono stati generati proprio dai vari passaggi.

Mi dichiaro a questo punto discretamente soddisfatto. Ci conosciamo, ma le staremo comunque con il fiato sul collo, perché apprezziamo la sua onestà intellettuale. Vorremmo, però, che tutto il Governo - ripeto, tutto il Governo - mantenesse questo atteggiamento e ci permettesse di lavorare in tal senso. Facciamo ancora un tentativo. Confidiamo in lei più che nel Primo ministro, da questo punto di vista.

BRUNI (*CoR*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNI (CoR). Signor Ministro, prendo atto delle sue risposte e segnalo che, per quanto riguarda il problema del *rating* d'impresa, andrebbe studiata meglio la situazione perché o si applicano dei criteri generali a tutte le imprese grandi e piccole o rimane la soglia dei due milioni per il *rating* di legalità, che è abbastanza complicato da attuare.

Voglio prendere atto ulteriormente della sua dichiarazione sull'attuazione delle opere, che è l'obiettivo del Governo. A questo proposito penso che i correttivi e le modifiche urgenti segnalati sul codice degli appalti debbano essere messi in pratica per evitare scempi come quello - per venire al mio territorio - di cui si è occupato di recente, ossia la Maglie-Leuca, che non può essere una strada appaltata a due imprese contemporaneamente, o meglio con pronunce della magistratura amministrativa contrastanti, lasciando un territorio così importante senza un'arteria stradale di grande collegamento.

PRESIDENTE. Passiamo ora alle interrogazioni sulle problematiche relative al sistema portuale e al trasporto marittimo, cui risponderà il ministro Delrio.

ORRÙ (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORRÙ (PD). Signor Ministro, esprimo apprezzamento sullo schema di decreto legislativo recante «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge n. 84 del 1994», che abbiamo appena incardinato in Commissione lavori pubblici per il parere.

Questa riforma si inserisce perfettamente nel solco della stagione di riforme che il Governo sta portando avanti, rispondendo alla precisa necessità di consentire al nostro Paese, anche in tema di portualità, di cogliere le opportunità di crescita e di sviluppo che merita, contrastando la perdita di competitività che i nostri porti stanno subendo rispetto a quelli europei. Ci sarebbero, però, alcune questioni non previste nello schema ma che appaiono rilevanti.

Nella fattispecie, per corrispondere nel miglior modo possibile all'architettura istituzionale delineata che vede la transizione da autorità portuale oggi prevalentemente mono scalo ad autorità di sistema portuale prevalentemente multi scalo, a nostro avviso sarebbe opportuno che i porti dei Comuni capoluogo quali Trapani, Oristano, Crotone, Vibo Valentia, Barletta, Pesaro e Pescara, attualmente non sede di autorità portuale, vedessero una propria rappresentanza all'interno del comitato di gestione, al fine di non dare la sensazione di un esproprio del porto del proprio territorio, ma al contrario per poterne beneficiare massimamente. Ovviamente è opportuno valutare e prevedere tutte le possibili implicazioni, a partire anche da un'even-

tuale pesatura del ruolo che il rappresentante del territorio eserciterebbe nel comitato di gestione.

Al riguardo, signor Ministro, le chiedo quali sono le intenzioni e se sono attualmente allo studio misure finalizzate in merito a quanto richiesto.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Signor Ministro, abbiamo in questo momento in discussione - come ha testé detto la collega - il provvedimento di riforma e riorganizzazione di tutta la portualità. E vedo anche in Aula il relatore sul provvedimento in Commissione, senatore Filippi.

È questa una riforma che aspettiamo da tanto tempo. Si passa dalle autorità portuali mono scalo ad autorità portuali di sistema portuali, che significa guardare con attenzione ai territori, all'intermodalità, alla connessione delle merci e dei passeggeri. Tuttavia, la semplice riorganizzazione delle autorità portuali non risolve il problema del nostro Paese di connettere correttamente l'ultimo miglio ferroviario con il porto o l'aeroporto, con le strade o con l'interporto, e di rendere i nostri porti competitivi con investimenti che riguardano le banchine, ma anche il pescaggio e, cioè, il dragaggio corretto e la profondità dei nostri porti.

Le chiediamo quindi: a valle di questo provvedimento fondamentale e importante - lo accelereremo per l'approvazione - il Governo mette a disposizione delle risorse economiche importanti perché poi la riorganizzazione delle autorità portuali si traduca in infrastrutture, risposte e competitività nel Paese?

ROSSI Maurizio (*Misto-LC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI Maurizio (*Misto-LC*). Signor Ministro, siamo in una fase di totale modifica del sistema che regola i porti, sia per il regolamento contenuto nella legge n. 84 del 1994 (il cui *iter* è iniziato e, spero, arrivi finalmente al suo compimento), sia per lo schema di decreto legislativo sulla riorganizzazione delle autorità portuali (atto del Governo sottoposto a parere parlamentare, n. 303), su entrambi i quali il Consiglio di Stato ha fornito un parere che modifica in modo sostanziale punti di fondamentale importanza per il futuro del sistema portuale italiano.

Come intende recepire e in quali tempi le eccezioni sollevate dal Consiglio di Stato e, in particolare, sulle gare europee per le concessioni, anziché la procedura ad evidenza pubblica che - secondo il Consiglio di Stato e come sostengo da sempre - lascia troppa discrezionalità alle autorità portuali? Cosa potrebbe accadere a tutte le proroghe di concessioni recentemente rilasciate, con disinvoltura e in modo inopportuno da alcune autorità portuali italiane anche per decenni, mentre lei peraltro stava emanando il regolamento per il riordino dei porti, ingessando una parte del sistema ita-

liano dei porti, e al rinvio sino a tre anni degli accorpamenti di alcune autorità che lei non voleva - condivido la sua posizione - ma per cui si è dovuto adeguare alla Conferenza delle Regioni e che poi, per fortuna, sono stati contestati dal Consiglio di Stato?

Infine, vorrei conoscere i criteri di scelte, competenze e conseguenti nomine dei presidenti delle autorità portuali e in quali tempi, anche per chiudere le sterili polemiche sulla mancanza di gestione dei porti da parte dei commissari, del tutto immeritate e strumentali, portate avanti da chi vorrebbe solo facili proroghe senza passare da gare. Come dico da sempre, ciò, per fortuna, è ormai chiarito dall'autorevole parere del Consiglio di Stato.

CROSIO (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Ministro, gradirei sapere se da parte del Governo c'è - e, nel caso, quale - un piano strategico per il sostegno allo sviluppo dei nostri porti.

Mi riferisco, in particolare, al porto di Genova, per due semplici motivi. Come lei ben sa, il raddoppio del Canale di Suez ha creato delle condizioni estremamente particolari per il trasporto delle merci. In più, mercoledì prossimo lei sarà, insieme al Primo Ministro, all'inaugurazione della galleria di AlpTransit, una grandissima opera che - la prego di ricordarlo al Primo Ministro - è stata fatta non da noi, ma dagli svizzeri, la quale avrà il potenziale di veicolare verso il nostro Paese fino a 700 treni al giorno (così è riportato nel progetto).

Sappiamo che il Governo elvetico ha più volte cercato di stimolare il nostro Paese affinché Genova possa essere il terminale diretto di questa grandissima opera per il trasporto di merci su ferro. Potremmo così diventare veramente competitivi rispetto a Rotterdam, perché a questo punto, con un Canale di Suez così performante, portare merci da Genova, in modo particolare verso l'Oriente, sarà sicuramente più conveniente che partire da Rotterdam, Anversa o altra città. Le chiedo se esiste un piano strategico. Si tratta di un'occasione unica di rilancio e sviluppo e riceviamo stimoli internazionali per muoverci in questa direzione.

Sarebbe interessante capire se, da parte sua e del Governo, c'è la volontà di rilanciare l'idea con grande ambizione, e il progetto è ambizioso. Credo che in questa partita il nostro Paese si possa porre, in ambito internazionale, con visioni estremamente ambiziose, perché ci sono veramente le condizioni per creare un tale potenziale.

BRUNI (*CoR*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNI (*CoR*). Signor Ministro, vorrei partire dalla riforma della legge 28 gennaio 1994, n. 84, citata in più interventi. Si può arrivare real-

mente a creare aree logistiche integrate che poi - si è fatto prima riferimento all'ultimo miglio - creano i presupposti per realizzare un'intermodalità.

Ciò è necessario se pensiamo ai dati presenti sul sito Internet del Governo, forniti dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, i quali evidenziano un calo notevolissimo dei traffici portuali nei porti italiani dal 2007 in avanti. I tanti porti del nostro Paese, le poche opere (soprattutto nell'ultimo decennio), il problema delle autorizzazioni e delle manutenzioni straordinarie (si è fatto prima cenno ai fondali, ai dragaggi) e tutta una serie di questioni irrisolte rendono sempre meno competitivo il nostro sistema portuale.

La mia domanda è relativa alla Puglia, che vive un problema di sofferenza economica per le crisi delle aree industriali di Brindisi e Taranto. Il Governo come intende valorizzare le infrastrutture portuali esistenti, a fronte di opere che non sono state più realizzate in questi anni? Si pensi al dragaggio dei fondali del porto di Taranto, nel mentre tutto il dibattito politico si è incentrato solo sul numero delle autorità portuali e sul dove collocarle.

In questo senso, chiedo al Governo di sapere con quali risorse e con quali modalità vuole intervenire per valorizzare le infrastrutture portuali esistenti, sia le grandi che le piccole. Questo vale come micro esempio per la Puglia, ma può valere per tutta l'Italia.

Ricordo che le autostrade del mare erano uno dei programmi principali del Governo Prodi nel 1996-1998, e ancora dopo vent'anni non è stato realizzato neanche il primo casello.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere congiuntamente il ministro Delrio.

DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signora Presidente, ringrazio per l'occasione che mi date per fare nuovamente il punto sul sistema della portualità che - come ricordiamo - è anche economico: gli 8.000 chilometri di coste italiane sono un sistema economico a tutti gli effetti.

Dai nostri porti entra il 70 per cento delle merci che importiamo ed esce poco più del 50. È, quindi, un sistema molto rilevante. Abbiamo, però, inefficienze logistiche, come hanno ricordato sia il senatore Gibiino che il senatore Bruni; abbiamo un notevole problema di intermodalità e poi di corridoi, come ricordava il senatore Crosio. Dobbiamo perciò avere un approccio olistico al problema della portualità, considerandola un sistema economico, un sistema territoriale, un sistema di grandi potenzialità di crescita, perché oggettivamente le trasformazioni in atto, come il raddoppio del canale di Suez, danno certamente grandi opportunità, che tuttavia vanno colte.

Noi perdiamo ancora oltre un milione di *container* che vanno a Rotterdam per poi tornare di sotto, il che significa che perdiamo risorse (in termini di tasse che non vengono pagate) nonché occasioni di sviluppo.

Sono convinto che il sistema mare sia una delle frontiere su cui l'Italia possa fare di più e, per questo, ci siamo dedicati da subito alla predisposizione di un piano strategico della portualità e della logistica insieme. Le inefficienze logistiche ci costano 40-50 miliardi, a seconda degli studi, ma il

fatto di non coordinare, di non avere l'ultimo miglio ferroviario, di non coordinare i corridoi, di non renderli operativi, ci rende ovviamente un sistema debole. Insieme a questo, ci rende deboli l'inefficienza amministrativa o l'eccesso di frazionamento burocratico-amministrativo.

In realtà, va detto che non è vero che nei porti manchino le risorse, perché essi possono fare affidamento su risorse anche private. È mancata, però, una regia centrale degli investimenti per impedire duplicazioni, perché non possiamo - lo dice spesso il senatore Filippi, e uso una sua frase - scimmiettare Rotterdam. Dobbiamo essere un sistema italiano diffuso, ma un unico sistema, certamente.

Non abbiamo il grande porto su cui concentrarci, ma come sistema dobbiamo viverci e operare. Per questo abbiamo rafforzato nella riforma il ruolo di coordinamento centrale. Penso al porto di Taranto, una vicenda che ho seguito da vicino quando ero Sottosegretario e che ho continuato a seguire da Ministro.

La crisi del porto di Taranto è dovuta al ritardo nell'esecuzione degli investimenti già autorizzati e finanziati; ritardi di dieci, dodici anni, in cui il terminalista poi scappa via. A tal proposito, vi do una buona notizia che è arrivata proprio ieri dal porto di Taranto: abbiamo ricominciato ad avere un aumento dei traffici dell'ordine del 30 per cento, anche per l'offerta turistica. Vogliamo che il porto di Taranto pensi alla sua vocazione in termini non solo di *container* di grandi materiali, ma anche di approdo turistico, perché è un porto di grande potenzialità.

Quindi, dobbiamo anche coordinare le funzioni e fare in modo che i porti siano multi funzioni e non mono funzioni, altrimenti rischiano molto in un mercato globale dove alcuni operatori determinano da soli lo spostamento di ingenti quantità di materiali.

La riforma era necessaria, quindi, per il motivo che ha menzionato prima la senatrice Orrù, e cioè per la rilevante perdita di competitività dei porti. Abbiamo coordinato gli investimenti di RFI. Nei due contratti di programma 2015-2016, dove mettiamo a disposizione ulteriori 17 miliardi per lo sviluppo della rete ferroviaria, vi sono investimenti per quasi un miliardo per l'*upgrading* dei corridoi merci, appunto.

Abbiamo ormai un 80 per cento dei traffici merci su ferro per quanto riguarda - per esempio - porti come Trieste. Non ci sono, quindi, più camion che girano perché dobbiamo avere l'obiettivo - come attraverso le autostrade del mare che abbiamo rifinanziato con mare bonus - attraverso il ferro *bonus*, l'altra misura di incentivo, di trasportare sempre più le merci dalla gomma al ferro. Spostare almeno il 30-40 per cento delle merci dalla gomma al ferro è un obiettivo strategico del Paese: vuole dire meno congestione, meno necessità di strade; vuol dire seguire la linea dei nostri amici e vicini, come gli svizzeri, per i quali il sistema dei tunnel rappresenta nelle nostre interlocuzioni un eccezionale sistema integrato con il porto di Genova. E di questo abbiamo discusso con la Ministra fin dal momento del mio insediamento.

Abbiamo presentato proprio a Genova l'idea di vivere il suo porto, insieme a quello di Savona, come l'ingresso delle merci per tutta l'area logistica del Nord-Ovest. Abbiamo realizzato un comitato di coordinamento con

le tre Regioni (Liguria, Piemonte e Lombardia) per consentire che quella del Nord-Ovest fosse un'unica area logistica, e lo stesso abbiamo fatto per la Puglia. Abbiamo, infatti, scritto nell'accordo di partenariato e nel programma operativo nazionale che l'area logistica della Puglia è un sistema d'investimento integrato e i fondi europei serviranno a sviluppare detti sistemi. Certamente, quindi, vi è l'intermodalità che avete citato.

Per quanto riguarda le infrastrutture di ultimo miglio, l'R6 ha un programma di infrastrutturazione di ultimo miglio; penso ai lavori che stiamo facendo a Livorno, molto importanti, ma anche in altri porti, come Taranto. Queste infrastrutturazioni dell'ultimo miglio sono il segno che pensiamo in termini integrati tra i vari sistemi: i porti non possono programmare i loro investimenti da soli, vivendo una vita autonoma, ma devono coordinarsi con agli altri sistemi, come gli interporti, le ferrovie e le grandi vie di comunicazione.

La riforma, quindi, è molto importante e abbiamo fatto già passi avanti notevoli, come la semplificazione nei dragaggi. Inoltre, con l'ultimo decreto che state esaminando andiamo verso lo sportello amministrativo unico per i controlli, che unirà oltre 113 provvedimenti amministrativi e 23 autorità responsabili a vario titolo sotto un unico coordinamento: semplificazione, quindi.

Abbiamo promosso il *preclearing*, ossia lo sdoganamento in mare: più di 3.500 navi oggi vengono sdoganate direttamente in mare e ciò è stato molto apprezzato dagli operatori internazionali. Abbiamo 15 porti che ora fanno il *preclearing*, lo sdoganamento in mare.

Abbiamo aumentato i *fast corridor*, ossia i corridoi in cui le merci viaggiano veloci a destinazione; penso, ad esempio, ai corridoi che abbiamo costruito, ferroviari e autostradali, dai porti per arrivare all'Ikea di Piacenza e al deposito del Nord.

Credo che il Paese sia in movimento, con i provvedimenti sui dragaggi, fatti insieme al Ministero dell'ambiente, con la semplificazione amministrativa e la digitalizzazione in capo alle dogane, che hanno fatto uno straordinario lavoro, e con la semplificazione della *governance*, con cui dai comitati portuali passiamo ai comitati di gestione.

La senatrice Orrù pone un problema molto serio: non dobbiamo dimenticare dei Comuni capoluogo. Noi certamente cercheremo di studiare un meccanismo per poterli coinvolgere, anche se non direttamente nel comitato di gestione, che vogliamo snello, comunque in un organismo di consultazione più ristretto. È giusto, infatti, che, nel momento in cui ci sono investimenti in porti che aderiscono all'autorità portuale, questi enti vengano consultati preventivamente e vi sia un meccanismo di regolazione.

Ma non abbandoniamo l'idea dei comitati di gestione snelli. Gli attuali comitati portuali hanno svolto una funzione importante e non deve essere dimenticato che la legge n. 84 del 1994 è stata ottima e ha prodotto ottimi risultati. Non bisogna dimenticare da dove si parte, altrimenti ora sarebbe stato necessario un tagliando molto sostanzioso.

Ci adeguiamo, così, alla *governance* dei principali porti europei e - come ricordava il senatore Rossi - adottiamo anche, finalmente, un regolamento delle concessioni, che mancava da oltre dieci anni e che era necessa-

rio. Lo abbiamo predisposto, lo abbiamo mandato per le osservazioni ed è in fase di recepimento definitivo. Certamente, ci sono osservazioni su ciò che è stato fatto, che riguardano più dei chiarimenti che degli obblighi, che mirano a chiarire i criteri. Le concessioni, infatti, devono essere affidate con criteri trasparenti e con pubblicità adeguate. È questo il punto vero per creare legalità. Non è pensabile, infatti, che una concessione venga data gratuitamente o un'altra venga data per sessant'anni, senza criteri oggettivi. È una questione che davvero abbiamo posto come uno degli elementi iniziali e più importanti, tant'è vero che siamo finalmente alla conclusione del dibattito sul regolamento delle concessioni e possiamo dedicarci a un sistema regolamentato dal centro in maniera adeguata.

Ancora una volta, poiché ci diamo l'ambizione di avere comitati di gestione linea con le principali autorità portuali d'Europa, i criteri sono quelli di avere persone competenti, capaci, e che abbiano competenze manageriali. Non è necessario che abbiano vissuto nel porto, ma è importante che abbiano competenze manageriali, perché il porto è anche una grande impresa. Ed è evidente che per noi le procedure di concertazione - si cerca ovviamente l'intesa con le Regioni su detta questione - mirano semplicemente ed esclusivamente a trovare le persone che abbiano le caratteristiche giuste per fare di un porto un'opportunità di crescita, di sviluppo e di attrazione degli investimenti. Il problema, infatti, è costituito certamente dagli investimenti pubblici, ma anche dall'attrazione di investimenti privati. Abbiamo visto che grandi aziende e grandi porti attraggono grandi investimenti privati e penso agli investimenti che si stanno facendo a Genova e a Trieste. Questo deve essere l'obiettivo dei porti italiani, con un sistema che complessivamente aderisce allo spirito del piano strategico e dei decreti attuativi che abbiamo messo in campo; un sistema che credo sia pronto. Speriamo di poter sviluppare questa economia del mare, così necessaria per promuovere l'occupazione e la crescita nel nostro Paese.

ORRÙ (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORRÙ (*PD*). Signor Ministro, la richiesta che le abbiamo posto era ed è importante, proprio per garantire che ogni realtà territoriale possa davvero essere parte di questo sistema; un sistema che comunque noi immaginiamo già semplificato, perché la semplificazione è necessaria e indispensabile.

Chiediamo però di valutare più attentamente questa tipologia di proposta, perché comunque i Comuni capoluogo hanno anche un'importanza territoriale un po' più vasta, oltre che per il Comune stesso che rappresentano. Quindi, chiediamo comunque di valutarlo come comitato, perché sarebbe realmente snello, ma per poter fare un lavoro di insieme e valutare tutto quello che è il sistema portuale, che a questo punto non deve lavorare singolarmente, ma - come abbiamo sempre ripetuto e condividiamo pienamente - deve fare sistema e rappresentare tutte le varie necessità. Si parlava appunto di dragaggi e di altri aspetti che conosciamo bene.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Ringrazio il Ministro, perché ha mostrato che non ci sono fondi pubblici da investire immediatamente, ma ci ha trasferito oggi la necessità di una consapevolezza, per cui la riforma della portualità deve essere accompagnata da una regia complessiva di tutto il sistema Paese. Ci rendiamo conto che un problema drammatico è quello dell'intermodalità e della connessione di ciò che giunge attraverso il mare nei porti (merce e passeggeri) e che deve essere poi trasferito su strada, su ferro e quant'altro.

Ci vuole evidentemente uno sforzo del Parlamento e del Governo, ma anche uno sforzo complessivo degli investitori privati, che lei ha citato, perché tutto ciò funzioni; altrimenti perderemo competitività.

Quel porto straordinario del Nord Europa di cui parliamo, Rotterdam, ha 96 chilometri di banchine, che sono correttamente collegate a un sistema funzionante di trasferimento. Questo in Italia non accade. C'è stata certamente una politica sbagliata in passato e mi pare che ci sia adesso la volontà di creare un sistema Paese che vada nella direzione giusta.

In questo senso, mi rassicurano le sue parole.

ROSSI Maurizio (*Misto-LC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI Maurizio (*Misto-LC*). Signor Ministro, mi ritengo soddisfatto di quanto ha detto, anche se purtroppo il *question time* ci obbliga a stringere temi complessissimi in tempi molto ridotti. Vorrei, però, aggiungere ancora due punti, perché magari non ha avuto l'opportunità di parlarne.

L'accorpamento va fatto immediatamente: è una follia pensare di ritardare gli accorpamenti. Cosa accadrà in quei porti che, per tre anni, sanno di essere alla fine di un periodo? Non riusciamo inoltre a integrare i sistemi, che è il fatto fondamentale. Parlo ad esempio di Genova-Savona, che è assolutamente da fare nell'immediato, a mio giudizio. E mi fa piacere che il Consiglio di Stato in questo momento l'abbia detto.

Vorrei spendere una parola brevissima sul lavoro straordinario che stanno svolgendo i commissari (mi riferisco ad esempio all'ammiraglio Pettorino a Genova), tirati per la giacca, perché si dice che in questo momento non stanno facendo praticamente nulla.

Ciò non è vero, ma è la mancanza del regolamento e della norma che deve arrivare che non consente né a loro, né a un presidente, se ci fosse, di prendere le decisioni. Prima facciamo - e ciò vale per noi, nelle Commissioni competenti, e per il Governo - e prima riusciremo a distendere gli animi e ad avere un regolamento uguale in tutto il Paese.

CROSIO (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Ministro, la sua è stata una risposta generica, ma non mi aspettavo altro. Non è una battuta, mi creda, perché il tema è complesso. Bastava anche dire, chiaro e forte: «Sì, abbiamo un piano strategico per Genova».

Voglio sommessamente ricordare che il nostro Paese sta investendo 6,2 miliardi di euro sull'alta capacità Milano-Genova. Ciò che chiediamo è di avere come stazione di partenza il porto di Genova, perché è fondamentale.

Voglio fare dunque tre richieste. In primo luogo, le adduttrici al Gotardo sono funzionali a ciò che diceva e, quindi, dobbiamo assolutamente vigilare. In secondo luogo, tiferò per lei nel caso vogliate privatizzare le ferrovie e non tiferò per il suo collega, ministro Padoan, che vuole fare cassa. Signor Ministro, lei ha l'onestà di ammettere che dobbiamo rilanciare anche il sistema ferroviario, e questo deve essere un punto di partenza. In terzo luogo, guardiamoci in faccia: il sistema di rete dei nostri porti può funzionare; ma, se c'è un porto competitivo, perché vi arriva l'alta capacità, è quello di Genova. Non dobbiamo nasconderci dietro a un dito. E non lo dico perché gli altri porti non siano meritevoli - ci mancherebbe - ma si tratta di una questione tecnica: Genova è la stazione di partenza di questo importante sistema di trasporto ferroviario, che deve partire dal nostro Paese e ci sono le condizioni per lavorarci.

Tiferemo per lei, mantenendo sempre il fiato sul collo.

BRUNI (*CoR*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNI (*CoR*). Signor Presidente, prendo atto di alcune dichiarazioni del Ministro, che riguardano soprattutto la semplificazione e lo snellimento delle procedure, che credo siano alcune delle cause che hanno bloccato il sistema portuale italiano nel corso degli ultimi venti anni.

Nel frattempo registro che, con una certa onestà intellettuale, il Ministro ha parlato di capitali privati, che devono essere prevalenti per rilanciare il sistema portuale italiano. E penso che questo sarà un problema che aumenterà il divario tra Nord e Sud, sapendo che il sistema dell'alta capacità, cui prima si faceva riferimento a proposito di Genova, non supporta al momento i porti del Mezzogiorno d'Italia. Quindi, se non c'è una politica economica di segno diverso, registreremo comunque un aumento del divario e una mancata diversificazione. Penso al traffico passeggeri, che al Sud potrebbe essere molto più florido. Pensiamo - ad esempio - agli itinerari delle navi da crociera, che prevalentemente utilizzano come scali di partenza e di arrivo quelli del Nord Italia, mentre il Sud viene usato, *en passant*, come meta turistica.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata (*question time*) all'ordine del giorno è così esaurito.

Ringrazio il ministro Delrio per la sua disponibilità e tutti gli interroganti.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, interpellanze e interrogazioni pervenute alla Presidenza saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno per la seduta di martedì 7 giugno 2016

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 7 giugno, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 3 maggio 2016, n. 59, recante disposizioni urgenti in materia di procedure esecutive e concorsuali, nonché a favore degli investitori in banche in liquidazione (2362)
2. LO MORO ed altri. - Disposizioni in materia di contrasto al fenomeno delle intimidazioni ai danni degli amministratori locali - *Relatore* CUCCA (*Relazione orale*) (1932)

La seduta è tolta (*ore 17,05*).

Allegato B**Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Anitori, Bubbico, Casaletto, Cassano, Cattaneo, Chiavaroli, Ciampi, Compagnone, Della Vedova, De Poli, D'Onghia, Donno, Fattori, Gentile, Lezzi, Minniti, Monti, Nencini, Nugnes, Olivero, Pepe, Piano, Pizzetti, Rubbia, Stefani, Stucchi, Vicari e Zin.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Palermo, per attività della 1ª Commissione permanente; Cardinali, Chiti, Floris e Mauro Giovanni, per attività della 14ª Commissione permanente; Esposito Giuseppe, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Gambaro, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Indagini conoscitive, annunzio

La Presidente della Camera dei deputati e il Presidente del Senato hanno autorizzato la Commissione parlamentare per l'infanzia e l'adolescenza a svolgere un'indagine conoscitiva sulla tutela della salute psicofisica dei minori.

Governo, composizione

In data 23 maggio 2016 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha inviato la seguente lettera:

ma, 23 maggio 2016

"Ro-

Onorevole Presidente,
informo la S.V. che con decreto del Presidente della Repubblica in data odierna, adottato su mia proposta, previa approvazione da parte del Consiglio dei Ministri, a norma dell'articolo 10, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, della delega di funzioni conferitagli dal Ministro dell'economia e delle finanze, è stato attribuito il titolo di Vice ministro al Sottosegretario di Stato per il medesimo Dicastero on. dott. Enrico ZANNETTI.

f.to Matteo RENZI"

Mozioni, apposizione di nuove firme

Il senatore Galimberti ha aggiunto la propria firma alla mozione 1-00539 del senatore Gasparri ed altri.

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

Il senatore Buccarella ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 4-05882 del senatore Santangelo ed altri.

Interpellanze

Mario FERRARA, CENTINAIO, PEPE, DIVINA, CONSIGLIO, PELINO, BIGNAMI, TOSATO, MUSSINI, VACCIANO, ARRIGONI, MINZOLINI, ALICATA, RAZZI, BISINELLA - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale e per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento* - Premesso che:

nei giorni scorsi, tramite una lettera indirizzata dalle Presidenze dei Gruppi parlamentari, il Ministro dello sviluppo economico informava che, a decorrere dal 30 maggio 2016, sarà attivata nella sede del Ministero una sala lettura, dove i parlamentari potranno prendere visione dei documenti negoziali consolidati relativi all'accordo di partenariato transatlantico per il commercio e gli investimenti (il TTIP);

si viene informati che, nell'ambito del negoziato tra Unione europea e Stati Uniti d'America, la Commissione europea si è impegnata a garantire massima trasparenza e massima diffusione delle posizioni negoziali dell'accordo citato per i parlamentari e i funzionari che, motivatamente, abbiano intenzione di consultare la documentazione, peraltro definita riservatissima, secondo le modalità definite dalla direttiva 11 maggio 2016 e dalle norme che regolano la riservatezza degli atti, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 novembre 2015, n. 5, che dispone le tutele previste per il segreto di Stato, della legge 3 agosto 2007, n. 124, che disciplina il segreto e la decisione del Consiglio europeo del 23 settembre 2013 sulle norme di sicurezza per proteggere le informazioni classificate UE (2013/488/UE);

da quanto riportato nella direttiva, la sala lettura del Ministero dello sviluppo economico dispone di 4 postazioni e ogni turno può essere prenotato per un massimo di un'ora e prima di iniziare la consultazione, bisogna sottoscrivere una scheda di registrazione, che rimarrà acclusa al documento visionato;

considerato che:

dalla lettera del Ministro si viene altresì edotti che, durante la consultazione, i soggetti individuati saranno vigilati da un Carabiniere, incaricato

da un ufficiale della Segreteria principale NATO-UE/S, affinché non vengano introdotti, telefoni o apparecchiature comunque, atte a riprendere o copiare i documenti, nonché a controllare che i dati che potranno essere trascritti per memoria non eccedano un limite prestabilito;

in buona sostanza, sull'applicazione delle regole di segretezza e riservatezza durante la visione della documentazione, i legittimi rappresentanti del popolo italiano, saranno assoggettati a una tipologia di vigilanza tale da comportare la possibilità di "effettuare ispezioni in qualsiasi momento" nei loro confronti,

si chiede di sapere:

se il Governo ritenga che la considerazione così attribuita ai parlamentari della Repubblica sia conforme al rango che affida loro il dettato costituzionale;

se tale trattamento, che risulta esteso anche all'ambito comunitario, corrisponda allo spirito che anima gli obblighi del Trattato di Lisbona, che sottolinea come, di tutto ciò che riguarda gli accordi internazionali, si debba essere pienamente informati;

quali siano i motivi che impediscono che il TTIP non sia disponibile nei luoghi deputati alla tutela degli interessi italiani, nelle istituzioni che li tutelano legittimamente, sia in Italia che nell'Unione europea;

quali siano le finalità sottese agli intendimenti del Governo nel voler nascondere al popolo italiano il contenuto di questo accordo.

(2-00390)

Interrogazioni

ANGIONI, CUCCA, LAI, Stefano ESPOSITO, ALBANO, FRAVEZZI, VACCIANO, VATTUONE, PANIZZA, LANIECE, ORELLANA, ASTORRE, MANASSERO, ORRÙ - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che:

l'art. 24 del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, ha attuato un'ampia riforma del sistema pensionistico, che ha modificato le prospettive di uscita dal mondo del lavoro di milioni di cittadini;

dall'approvazione della riforma ad oggi, numerosi sono stati gli interventi normativi apportati in materia, dai diversi governi, che si sono succeduti; in particolare, sono state introdotte 7 salvaguardie, per tutelare i cosiddetti esodati, ovvero quella categoria di lavoratori che, pur avendo concordato i termini di uscita con l'ex datore di lavoro, si è venuta a trovare senza reddito e senza lavoro, prima di percepire la pensione;

dalle salvaguardie introdotte restano, ad oggi, escluse poche categorie di lavoratori; ciò lascia ipotizzare l'adozione, a breve, di un'ottava salvaguardia, che risolva il problema in via definitiva;

considerato che a quanto risulta agli interroganti:

già prima del 31 dicembre 2011, alcune centinaia di lavoratori dipendenti di Poste Italiane SpA avevano siglato con l'azienda accordi di esodo;

si tratta prevalentemente di lavoratrici, con meno di 35 anni di contributi versati, che, secondo gli accordi, avrebbero dovuto raggiungere la pensione entro il 2018 e che, invece, rischiano di restare disoccupate e senza reddito per un numero imprecisato di anni;

a tutt'oggi il Ministero del lavoro e delle politiche sociali non è in grado di conoscere il numero preciso di lavoratori coinvolti in tale vicenda, in quanto Poste Italiane SpA non ha reso pubblico tale dato,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti riportati in premessa e quali siano le sue valutazioni in merito;

se non ritenga di doversi attivare, con la massima urgenza, per conoscere il numero complessivo dei lavoratori che hanno stipulato accordi di esodo da Poste Italiane SpA entro la data del 31 dicembre 2011;

quali urgenti iniziative di propria competenza intenda adottare per tutelare tali lavoratori e, nel caso venga adottato un nuovo provvedimento di salvaguardia per i lavoratori esodati, se non ritenga opportuno, giusto e doveroso prevedere anche l'inserimento di tale categoria di lavoratori.

(3-02896)

MONTEVECCHI, ENDRIZZI, DONNO, CRIMI, MORONESE, CASTALDI, BUCCARELLA, LUCIDI, BERTOROTTA, CAPPELLETTI, GIARRUSSO, PAGLINI, SCIBONA - *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dei beni e delle attività culturali e del turismo* - Premesso che:

sul sito istituzionale dell'INPS si legge che l'iniziativa dell'istituto di aprire "il Palazzo dell'Eur e le sue collezioni d'arte ai cittadini ha sortito un esito assai lusinghiero". L'evento è stato organizzato nel fine settimana del 21 e 22 maggio 2016 e nel corso della visita proposta ai cittadini è stato possibile ammirare una quarantina di opere dei maggiori artisti del Novecento: quadri, sculture, mosaici che fanno parte del patrimonio custodito dall'INPS; dai dati forniti dall'Istituto si apprende che solo a Roma i visitatori dello storico edificio che accoglie gli uffici della Direzione generale nel quartiere Eur, sono stati 3.500;

si apprende da notizie di stampa ("Libero", del 23 maggio 2016) che l'INPS possederebbe circa 8.000 opere d'arte firmate, da Guttuso agli astrattisti, nonché artisti del calibro di Michele Cascella, Luigi Montanarini, Giuseppe Capogrossi ed altri. Il lungo elenco delle opere possedute comprenderebbe anche 4 dipinti del Seicento acquisiti dalla collezione Sciarra Barberini nel 1904;

l'articolo evidenzia che, nonostante le buone intenzioni, l'immenso patrimonio artistico e culturale posseduto dall'INPS non verrebbe sufficientemente valorizzato; infatti, e sebbene i capolavori siano giunti all'Istituto grazie alla legge n. 717 del 1949, che obbligava le amministrazioni pubbliche che commissionavano la costruzione di nuovi edifici a devolvere il 2 per cento della spesa totale sostenuta per abbellire i palazzi mediante opere d'arte. Tale impegno economico non ha tuttavia consentito un ritorno in termini di valorizzazione e di introiti da parte delle amministrazioni medesime;

il suddetto articolo pubblicato da "Libero" rende noto che il citato patrimonio di opere d'arte, "è incalcolabile, di sicuro non calcolato: di tali capolavori non esiste un censimento né una stima, tantomeno una valorizzazione". Recentemente una parte di tale patrimonio è stato messo in mostra, con l'operazione "Welfare", durante la quale i palazzi dell'INPS di Roma, Milano, Firenze, Anagni ed Arezzo sono stati aperti ai visitatori;

tale operazione, a giudizio degli interroganti meritoria, non ha fruttato all'istituto alcun riscontro economico, mentre, al contrario, avrebbe determinato esclusivamente costi, che fra personale ed allestimento, si aggirerebbero in circa 50.000 euro;

il citato articolo informa che recentemente davanti alla Commissione parlamentare di controllo sull'attività degli enti gestori di forme obbligatorie di previdenza e assistenza sociale, Pietro Iocca, presidente del Consiglio di indirizzo e vigilanza dell'INPS, ha ammesso che non esiste un'anagrafe delle opere possedute dall'istituto, non è noto con precisione il totale dei beni che si stima possano aggirarsi intorno alle 7.000/8.000 unità distribuite su tutto il territorio nazionale;

considerato inoltre che a quanto risulta agli interroganti:

Villa Pellegrini Marioni Pullè, situata in via Aeroporto Berardi, nel quartiere Chievo, di Verona è una villa neoclassica e neopalladiana con palazzina eclettica che unisce il Neorinascimento (nella facciata) con l'esotismo (la parte laterale e retrostante); la veste attuale è dell'architetto Ignazio Pellegrini (XVIII secolo), che però è in totale stato di abbandono ed attualmente utilizzata da senza tetto e senza fissa dimora, i giardini divenuti discariche a cielo aperto e latrine;

risulta agli interroganti che l'INPS è divenuta proprietaria del suddetto immobile negli anni '70 e che tale proprietà è condivisa con il Comune di Verona e con la Provincia. Inoltre l'INPS avrebbe iniziato i lavori di ristrutturazione nel luglio 2013, lavori che dovevano terminare nel 2015, con uno stanziamento pari ad un milione di euro. Ad oggi, intorno alla Villa compare una recinzione che avverte gli avventori della presenza di "lavori in corso";

considerato infine che a giudizio degli interroganti è di tutta evidenza l'importanza di avviare un censimento circa le opere mobili ed immobili di proprietà dell'INPS, nonché un processo che consenta di apportare i correttivi di misura, idonei al recupero delle opere degradate e di valorizzazione di quelle fruibili anche attraverso investimenti statali,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

quali iniziative di competenza intendano intraprendere, in particolare al fine di avviare il censimento delle opere di proprietà dell'INPS;

quali iniziative intendano assumere per il recupero e la valorizzazione delle citate opere.

(3-02898)

MONTEVECCHI, MORONESE, DONNO, BUCCARELLA, CAPPELLETTI, GIARRUSSO, GIROTTO, SANTANGELO, PAGLINI, PUGLIA, LEZZI, TAVERNA, CASTALDI - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca* - Premesso che:

le supplenze su posti vacanti in organico per il personale ATA, ovvero i collaboratori scolastici, assistenti amministrativi e assistenti tecnici, vengono regolate, mediante assunzioni effettuate prima dell'inizio di ogni anno scolastico, normalmente la seconda metà del mese di agosto, attingendo dalla graduatoria di prima fascia provinciale da parte degli Uffici scolastici provinciali (USP); alla graduatoria si accede dopo avere prestato attivi-

tà lavorativa per almeno 24 mesi nel profilo per il quale si concorre e, per ogni anno, viene assegnato un punteggio che si aggiorna di volta in volta;

dalla medesima graduatoria si attinge il personale per il conferimento dei ruoli e, qualora dovessero rimanere posti vacanti, questi vengono attribuiti dai dirigenti scolastici, mediante una convocazione degli aspiranti operatori di seconda, e, se occorre, anche di terza fascia; tale graduatoria viene rinnovata ogni 3 anni;

le supplenze, dovrebbero avere decorrenza dal 1° settembre al 31 agosto di ogni anno scolastico. Risulta agli interroganti che, invece, da alcuni anni la convocazione avviene dopo l'avvio dell'anno scolastico e con termine del contratto al 30 giugno; tale consuetudine si è verificata anche per l'anno scolastico 2015-2016, in quanto parrebbe fosse necessario attendere la definizione numerica del personale soprannumerario delle ex Province in ogni Regione;

a parere degli interroganti è di tutta evidenza che il termine del citato contratto al 30 giugno determina una inevitabile inefficienza di tutto l'apparato organizzativo delle segreterie degli istituti scolastici, complicando e rendendo difficile l'organizzazione amministrativa nelle scuole, nonché arrecando disagi e conseguenze, anche e soprattutto per le famiglie e per gli alunni;

considerato inoltre che:

il 28 agosto 2015, durante il Tavolo tecnico che si è svolto presso il Ministero, i sindacati maggiormente rappresentativi avevano ottenuto dai funzionari ministeriali una garanzia informale circa le proroghe automatiche al 31 agosto dei contratti di supplenza del personale ATA rispetto ai posti rimasti vacanti, una volta definita la questione del personale delle province;

il termine per la scelta di destinazione del personale delle Province era stato fissato per il 9 aprile 2016, pertanto, a giudizio degli interroganti, attualmente il Dipartimento della funzione pubblica dovrebbe essere in grado di valutare i numeri sui quali fare le opportune ponderazioni;

risulta agli interroganti che la maggior parte del personale delle ex Province avrebbe indicato la propria preferenza, optando per l'istituzione regionale e, dunque, il Ministero dovrebbe essere a conoscenza dei posti rimasti vacanti nelle scuole;

a giudizio degli interroganti, considerando che sono coinvolti migliaia di lavoratori, è inaccettabile il ritardo per l'assunzione del personale ATA, causato dal procrastinare *sine die* l'intervento ministeriale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e se non intenda adottare le opportune iniziative, affinché siano prorogati i contratti stipulati attualmente a tempo determinato, con termine al 30 giugno 2016, fino ed almeno al 31 agosto 2016, per consentire il corretto espletamento di tutte le attività di chiusura dell'anno scolastico in corso, di apertura di quello a venire e per il superiore ed assorbente principio di buon andamento della pubblica amministrazione;

se non intenda provvedere alla revisione dei tagli del personale ATA annunciati ed approvati con l'ultima legge di stabilità per il 2016 (legge n. 208 del 2015);

se non intenda dare seguito agli impegni assunti durante il Tavolo tecnico del 28 agosto 2015, relativi alle assunzioni del personale ATA, in funzione dei posti attualmente disponibili in organico, con decorrenza giuridica dell'anno scolastico 2015/2016.

(3-02899)

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento

MOLINARI, BENCINI, SIMEONI, MUSSINI, Maurizio ROMANI
- *Al Ministro della salute* - Premesso che per quanto risulta agli interroganti:

il piano di rientro della Regione Calabria, al fine di recuperare risorse economiche per la disastrosa situazione finanziaria, prodotta dalla gestione della sanità, ha provocato la chiusura degli ospedali, mettendo a rischio il rispetto del diritto alla salute, sancito dall'art. 32 della Costituzione;

in seguito alla riconversione dell'ospedale di Praja a Mare (Cosenza) è rimasta scoperta dalla tutela sanitaria una zona dell'Alto Tirreno cosentino, comprendente 15 comuni calabresi, di cui alcuni montani. Dati i tempi di percorrenza per il più vicino ospedale pubblico, ovvero l'ospedale "Iannicelli" di Cetraro (Cosenza), risultano essere violati i parametri della rete ospedaliera, fissati con il decreto n. 70 del 2 aprile 2015 del Ministero della salute;

il territorio presenta una viabilità complessa, insistendo su una sola arteria di collegamento, la strada statale 18, strada ad elevata e composita densità di traffico, definita pericolosa, visto il tasso di incidenti, e con una sola corsia per senso di marcia, ricca di incroci e attraversante, in gran parte, i centri abitati. Peraltro, il verificarsi di incidenti contribuisce a rallentare se

non a bloccare, anche per ore, la circolazione, come accaduto recentemente con il ribaltamento di un *tir*;

nello specifico, le distanze ed i tempi di percorrenza per Cetraro, senza traffico, risultano, secondo i dati forniti dal motore di ricerca "Google" essere i seguenti: da Tortora 57 minuti (55,7 chilometri), da Praja a Mare 50 minuti (49,7 chilometri), da San Nicola Arcella 41 minuti (40,7 chilometri), da Scalea 38 minuti (36,5 chilometri), da Santa Maria del Cedro 34 minuti (30,3 chilometri), da Grisolia 39 minuti (33,5 chilometri), da Diamante 25 minuti (21,0 chilometri), da Maierà 36 minuti (30,0 chilometri), da Santa Domenica Talao 50 minuti (40,5 chilometri), da Papisidero 66 minuti (52,0 chilometri), da Orsomarso 49 minuti (43,4 chilometri), da Verbicaro 55 minuti (43,0 chilometri), da Aieta 64 minuti (57,6 chilometri), da Buonvicino 41 minuti (31,4 chilometri);

il territorio ha un'elevata vocazione turistica, tanto che, nei periodi di forte affluenza estiva, i comuni della costa aumentano notevolmente la loro popolazione: il solo comune di Scalea, da meno di 11.000 abitanti arriva a far registrare circa 200.000 presenze. L'assenza di un presidio ospedaliero ha inciso, non solo sul turismo, ma anche su coloro, che hanno deciso di vivere più o meno stabilmente in questa zona della Calabria, da qualunque parte essi provengano;

considerato che:

la scelta di riconvertire l'ospedale di Praja a Mare non ha contribuito al risanamento dei debiti della sanità calabrese, innanzi tutto perché risultava essere l'unico ospedale del centro-sud con i conti in attivo. Il presidio, infatti, 3 mesi prima della riconversione, chiuse l'anno 2011 con i conti in attivo. In secondo luogo, perché la maggior parte dei cittadini dell'Alto Tirreno cosentino ora si rivolge agli ospedali della vicina Basilicata e della Campania, anche per le più elementari prestazioni sanitarie, aumentando così il debito sanitario regionale;

ai fattori esposti, incentivanti la sopraggiunta emigrazione sanitaria, si aggiungono anche i *deficit* delle attrezzature sanitarie, risultando presente, tra l'altro, una sola ambulanza medicalizzata. Circostanza, che non ha contribuito a salvare vite umane e che, anzi, comportando ritardi nei soccorsi, potrebbe aver contribuito alla loro perdita. Inoltre, i tempi di attesa per le prestazioni sanitarie, già lunghi e oltre i limiti, come denunciato dai cittadini, potrebbero ulteriormente e insopportabilmente prolungarsi, in vista dei paventati tagli al servizio di guardia medica;

i disservizi, denunciati da alcuni organi di stampa ("La Spia") riguardanti la chiusura dell'ufficio Centro unico di prenotazione per problemi di personale e dell'ufficio Ticket, occasionalmente adibito a centro di prenotazione, presso la "Casa della salute", rendono spesso impossibile effettuare

alcune visite e relative prestazioni, quali le prove da sforzo o l'*holter* cardiaco;

il nosocomio prajese ricopriva un'importantissima funzione nel territorio, tanto che il 4 novembre 2009, con la delibera n. 740, la Regione Calabria lo riconobbe come ospedale per acuti e in seguito, il 25 marzo 2010, gli venne riconosciuta l'operatività, in regime di ricovero nelle discipline per acuti con ben 88 posti letto. Tutto ciò, avvalorato dal fatto che, con il piano sanitario 2007-2009, si evidenziò una mobilità del 14 per cento, mentre le valutazioni fatte successivamente risultano scorrette, in quanto effettuate sulla scorta di dati non coerenti;

nonostante la sentenza n. 2576 del 20 maggio 2014 del Consiglio di Stato avesse annullato la riconversione del presidio ospedaliero di Praia a Mare in C.A.P.T. (Centro di assistenza primaria territoriale), con attivazione al suo interno della "Casa della Salute", a far data dal 1º aprile 2012 (decreto del Presidente della Giunta regionale n. 34/2011, decreto del Presidente della Giunta regionale n. 90/2012, delibera n. 826/2012 e n. 1064/2012 del direttore generale dell'Azienda sanitaria provinciale di Cosenza), riconoscendo una carenza istruttoria da parte del commissario *ad acta* nel rispetto della necessità di erogare i livelli essenziali di assistenza alla popolazione locale, non assicurati, per essere l'ospedale un punto di riferimento, non solo per le aree della fascia costiera, ma anche per quelle montane del Tirreno cosentino, nonché per la mancata considerazione dell'aumento della popolazione vacanziera e del traffico, nel periodo feriale, che rendono di fatto non più "compatibili" per le popolazioni dei comuni di Praia a Mare e Tortora, la distanza dai presidi più vicini (quelli di Cetraro e di Maratea, quest'ultimo in Basilicata);

con un'ulteriore sentenza (n. 2968/2015) il Consiglio di Stato si pronunciava definitivamente sull'ospedale di Praia a Mare, intimando al commissario *ad acta* per l'attuazione del piano di rientro dal *deficit* sanitario della Regione Calabria, «di dare esatta esecuzione al giudicato, tenendo conto delle argomentazioni esposte nei paragrafi 2.5 e 2.6 della sentenza n.2576/2014», obbligandolo a pronunciarsi nel termine di 120 giorni, sulla trasformazione del presidio ospedaliero di Praia a Mare in ospedale distrettuale/Capt;

a seguito dell'inerzia in tal senso, il Consiglio di Stato provvedeva a nominare la dottoressa Fiori Degrassi commissario *ad acta* per l'ottemperanza della sentenza n.2968/2015, che provvedeva, in data 18 novembre 2015, a delegare l'esecuzione del giudicato al dottor Domenico Di Lallo, che, stando alle cronache locali, «prima il 10 novembre poi il 18 novembre, hanno provveduto ad inviare due solleciti al commissario e al sub commissario della sanità calabrese, Massimo Scura e Andrea Urbani»;

a dicembre 2015, prima Di Lallo e poi la Degrassi medesima si sono dimessi, adducendo motivazioni risiedenti nelle posizioni lavorative anche

precedentemente ricoperte all'atto dell'incarico (il primo in qualità di dirigente dell'area "Rete ospedaliera e ricerca" della Regione Lazio, la seconda in qualità di direttore della "Direzione salute e integrazione sociosanitaria", sempre della Regione Lazio);

il sindaco di Praia a Mare, Antonio Praticò, di fronte alle dimissioni di Di Lallo ebbe a dire "E come dargli torto, Di Lallo ha adempiuto all'iter sollecitando un incontro con i commissari Scura e Urbani ma questi, piuttosto che rispondere, hanno preferito discutere tra di loro su come aggirare la sentenza del Consiglio di Stato che annulla la conversione dell'Ospedale in Casa della Salute" (dal sito *online* "Rete3News24");

considerato inoltre che a parere degli interroganti:

tale fatto dovrebbe rendere nullo anche il decreto n. 30 del 3 marzo 2016 del commissario *ad acta* per l'attuazione del piano di rientro dal *deficit* sanitario, Massimo Scura, che non è in ottemperanza con la suddetta sentenza, con la precisazione che, nel medesimo decreto, veniva decisa l'apertura dell'ospedale di Trebisacce, che si trovava in una situazione simile a quella in cui è il nosocomio prajese;

ad oggi, il punto di primo intervento prajese è stato addirittura declassato e non è in grado stabilizzare patologie come infarti e *ictus*, risultando privo del personale (come l'anestesista) e delle attrezzature per l'urgenza (come la rianimazione), mancando persino il defibrillatore. E l'inesattezza delle informazioni su tali mancanze è passibile di provocare tragici equivoci;

considerato infine che:

a seguito della manifestazione avvenuta il 20 aprile 2016 sotto il palazzo del Ministero della salute, una delegazione di manifestanti è stata ricevuta dai dirigenti del Ministero ed a tale incontro è seguito l'invio di una lettera ai commissari della Sanità calabrese, in cui si chiede una relazione per valutare l'adeguatezza dell'attuale assetto organizzativo dell'area e se esso sia in grado di garantire l'assistenza nell'ambito dell'emergenza-urgenza;

in seguito all'incontro, non solo è emerso che nulla si sapeva al Ministero in ordine alla promessa attivazione di un Tavolo specifico per la rimodulazione del piano di rientro dal debito sanitario (secondo notizie del "quotidianosanità-Calabria") al fine di ovviare alla situazione sanitaria dell'Alto Tirreno cosentino, nonché nulla si sapeva in ordine alle dimissioni del commissario *ad acta*, Degrassi (secondo notizie de "Laspia"),

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

quale ruolo abbia intenzione di giocare nella soddisfazione delle legittime aspettative dei cittadini, meritevoli di protezione, secondo le sentenze citate del Consiglio di Stato, dell'Alto Tirreno cosentino, nel vedere soddisfatto il diritto costituzionale alla salute;

quali iniziative di propria competenza intenda assumere per il ripristino dei livelli essenziali di assistenza (LEA), la cui negazione è accertata con sentenza, dei calabresi del comprensorio citato, sollevando la popolazione locale dagli angosciosi disagi, che quotidianamente è costretta a sopportare;

quali iniziative urgenti, di concerto con il commissario *ad acta* Scura e con i vertici della Regione Calabria, intenda effettuare per fornire il comprensorio, su cui insiste l'ospedale di Praja a Mare, delle attrezzature di cui la struttura necessita, anche in vista dell'incalzare del periodo estivo.

(3-02897)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

DIRINDIN, BIANCONI, Maurizio ROMANI, ROMANO - *Ai Ministri della salute e dell'economia e delle finanze* - Premesso che:

il cosiddetto decreto-legge Balduzzi (decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla n. 135 del 2012 e successive modificazioni e integrazioni) è intervenuto in tema di farmaci che, pur avendo principi attivi differenti, sono di fatto sovrapponibili per indicazione terapeutica, ma soprattutto in termini di profilo tra beneficio e rischio;

l'articolo 15, comma 11-*ter* del decreto-legge ha disposto che "nell'adottare eventuali decisioni basate sull'equivalenza terapeutica fra medicinali contenenti differenti principi attivi, le Regioni si attengono alle motivate e documentate valutazioni espresse dall'Agenzia Italiana del Farmaco";

il decreto è stato reso applicativo da una normativa emessa dall'AIFA, la determina n. 204 del 6 marzo 2014, che ha stabilito la procedura attraverso cui le Regioni devono presentare alla stessa Agenzia domanda formale, prima di procedere a qualsiasi gara, che metta in equivalenza terapeutica farmaci contenenti i principi attivi differenti. Nella stessa determina, l'AIFA si impegna a rispondere, entro 90 giorni dalla richiesta e a rendere pubbliche le decisioni in merito, con le relative motivazioni;

la valutazione dell'equivalenza terapeutica è un metodo attraverso cui è possibile confrontare principi attivi diversi, al fine di identificare, per le stesse indicazioni, aree di sovrapposibilità terapeutica, nelle quali non siano rinvenibili, alla luce delle conoscenze scientifiche, differenze cliniche rilevanti in termini di efficacia e sicurezza;

rilevato che nella determina AIFA citata in precedenza, non sono stati, tuttavia, resi espliciti i criteri che la stessa agenzia deve adottare per procedere alla verifica dell'equivalenza dei principi attivi differenti;

considerato che:

la mancanza di criteri ha ostacolato e continua ad ostacolare l'espletamento delle gare di approvvigionamento dei farmaci con pesanti ricadute sulla casse della Sanità pubblica;

le poche realtà locali adeguatamente attrezzate si sono viste rigettare ogni nuovo tentativo di gara da sentenze che, sulla base del nuovo dettato normativo, riconoscono solo nell'AIFA il soggetto legittimato ad esprimere valutazioni sull'equivalenza /sovrapposibilità di un farmaco;

la mancata definizione di criteri espliciti con cui definire l'equivalenza ha, inoltre, reso vano ogni tentativo di richiesta di intervento da parte della stessa AIFA;

i risparmi che alcune aziende sanitarie avevano nel frattempo iniziato a realizzare, grazie ad una libera competizione sul mercato dei farmaci, sono venuti meno;

rilevato che:

lo scorso 31 marzo 2016 la nuova Commissione tecnico scientifica (CTS) dell'AIFA, con una nuova determina, la n. 458 del 2016, ha definito e reso espliciti i criteri da seguire per la verifica dell'equivalenza;

a poche settimane dalla sua emanazione, la determina è stata tuttavia sospesa con un atto del direttore generale della stessa Agenzia, anch'esso componente della CTS, che ha motivato tale decisione con "possibili criticità avanzate ai vertici dell'AIFA da più parti (...) e alla luce dell'istruttoria redatta dall'Ufficio Affari Legali della stessa Agenzia (nota 18 maggio 2016 prot. AIFA/AL/P n. 52878) (...) per un riesame tecnico da parte di AIFA";

considerato che la situazione che si è venuta a determinare ad avviso degli interroganti:

comporta l'impossibilità di dare seguito al mandato normativo del decreto-legge Balduzzi;

non consente di superare il contenzioso, a livello locale, tra Regioni, enti locali ed aziende, nell'ambito di gare sull'acquisizione di principi attivi differenti, ritenuti sovrapponibili in termini di efficacia e sicurezza;

non permette di realizzare quanto previsto dal "Patto per la Salute", che all'art. 22, comma 1, si impegna "ad adottare le opportune iniziative affinché l'AIFA provveda all'aggiornamento del prontuario farmaceutico nazionale (PFN) dei farmaci rimborsabili, sulla base del criterio costo/beneficio e efficacia terapeutica, prevedendo anche prezzi di riferimento per categorie terapeutiche omogenee";

non consente di utilizzare una delle leve di governo della spesa farmaceutica che potrebbe produrre risparmi significativi, reinvestibili in altre terapie innovative senza privare il paziente di farmaci con pari livelli di efficacia e sicurezza,

si chiede di sapere:

quali urgenti iniziative si intendano adottare per risolvere la difficile e grave situazione che si è venuta a determinare, a causa della mancata definizione da parte dell'AIFA dei criteri per la verifica dell'equivalenza di principi attivi differenti;

se risulti quali siano le motivazioni tecniche che hanno portato alla sospensione della determina AIFA n. 458 del 2016;

a quanto possano ammontare i mancati risparmi connessi all'ulteriore protrarsi della definizione del provvedimento e come il Governo intenda coprire tali maggiori spese, a carico delle Regioni e delle Province autonome.

(4-05896)

PETRAGLIA - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

il giorno sabato 29 aprile 2016, a Pisa, in occasione dell'"Internet day", si teneva un evento presso il CNR di Pisa, al quale era prevista anche la presenza del Presidente del Consiglio dei ministri, poi sostituito dalla ministra Stefania Giannini;

per protestare contro le scelte del Governo su università e ricerca era stato indetto un corteo, promosso da collettivi universitari, centri sociali e sindacati di base;

il corteo, composto da circa 500 persone, partito da palazzo Gambacorti si era diretto pacificamente verso la sede del CNR;

considerato che:

nonostante la mancata presenza del *premier*, la Polizia ha provveduto ad istituire una rete di recinzione attorno alla sede del CNR, per impedire ai manifestanti di entrare nella sede dell'evento;

i poliziotti si erano disposti a cordone a protezione della rete di recinzione e i manifestanti hanno cercato di superare il cordone;

preso atto che:

sono state effettuate numerose cariche, almeno 2, ai danni dei manifestanti;

negli scontri sono rimasti feriti agenti della Polizia e manifestanti;

anche un giornalista de "la Repubblica" è stato colpito al volto ed alla schiena, mentre effettuava riprese;

anche in occasione del corteo di protesta contro il Presidente del Consiglio dei ministri, tenutosi a Napoli il 6 aprile 2016, si erano verificati scontri e cariche con lancio di lacrimogeni;

considerato che il diritto a manifestare deve essere garantito in pieno e le forze dell'ordine sono e devono essere in grado di gestire l'ordine pubblico in maniera accorta,

si chiede di sapere:

se al Ministro in indirizzo risulti quale fosse il mandato dato dal Governo alle forze dell'ordine in occasione della manifestazione del 29 aprile di Pisa;

se risulti chi abbia dato il mandato di istituire una rete di recinzione attorno al CNR e perché, anche in considerazione dell'assenza del Presidente del Consiglio dei ministri;

perché non sia stato possibile, a Pisa come a Bagnoli, gestire l'ordine pubblico in maniera accorta e senza ricorrere alle cariche a danno dei manifestanti.

(4-05897)

PETRAGLIA - *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico* - Premesso che per quanto risulta all'interrogante:

il 1° agosto 2002 la società Edison SpA ha presentato il primo "Progetto Rosignano" per la realizzazione di un terminale integrato di rigassificazione GNL/Etilene, in località San Gaetano di Vada a Livorno, che prevedeva: il prolungamento del pontile di 430 metri e la piattaforma di attracco; un serbatoio GNL da 160.000 metri cubi a San Gaetano; un nuovo serbatoio etilene da 20.000 metri cubi a San Gaetano; le condotte criogeniche; il *tunnel* di contenimento di 350 metri nella zona del Villaggio Pontile;

tale progetto è stato respinto dalla Giunta comunale di Rosignano Marittimo, con delibera n. 185 del 18 novembre 2003, nella quale, venivano in particolare evidenziate: la non conformità urbanistica del progetto "Edison Rosignano" rispetto al Piano regolatore generale vigente, in un'ottica di salvaguardia della vocazione naturalistica e della destinazione ad usi turistici e culturali della zona di San Gaetano - Spiagge Bianche; la disponibilità a valutare la possibilità di spostare gli impianti previsti dalla zona di San Gaetano all'interno dello stabilimento, sottolineando però la necessità di un'attenta ed ampia comparazione delle problematiche di sicurezza derivanti, tra l'altro "dall'allungamento della tubazione criogenica fino allo stabilimento";

anche la Regione Toscana ha espresso parere negativo, con delibera n. 702 del 20 luglio 2004;

nonostante i pareri suddetti, il progetto ha ottenuto il parere favorevole dal Ministero dell'ambiente, con decreto di VIA n. 1257 del 15 dicembre 2004;

in data 11 ottobre 2005, Edison ha presentato una variante di progetto che prevedeva: la costruzione di un terminale GNL all'interno dello stabilimento Solvay: due serbatoi da 160.000 metri cubi ciascuno; la costruzione di un terminale etilene all'interno dello stabilimento Solvay: un serbatoio da 20.000 metri cubi a doppio contenimento; la dismissione dell'attuale terminale etilene in località San Gaetano; il prolungamento del pontile Solvada con la realizzazione di 2 punti di attracco rispettivamente per il GNL e per l'etilene; il prolungamento delle condotte criogeniche (GNL ed etilene) e delle tubazioni per il gas di ritorno dal pontile fino allo stabilimento (circa 3 chilometri) con attraversamento della pineta e della fascia litoranea in località San Gaetano - Spiagge Bianche, del fiume Fine, della ex strada statale Aurelia e della ferrovia Livorno-Roma;

la Giunta comunale, con delibera n. 49 del 18 aprile 2008 ha espresso un parere "Sostanzialmente favorevole" sottolineando però: "Di valutare, ai fini di migliorare la sicurezza delle aree interessate dal progetto e gli impatti sull'ambiente che lo stesso potrà generare, eventuali soluzioni alternative agli studi proposti in merito alla Delocalizzazione del Pontile Solvada e la realizzazione del medesimo nell'area compresa tra il fosso di presa e il canale Pisano in Rosignano Solvay. Tale soluzione comporterebbe, nel caso in cui l'analisi delle batimetriche e della morfologia dei fondali lo consentisse, un percorso delle tubazioni ridotto rispetto a quello proposto, la totale ri-

qualificazione delle aree in loc. San Gaetano e l'eliminazione del rischio industriale dall'abitato di Vada";

il progetto è stato invece respinto dalla Regione Toscana che, nella delibera n. 1102 del 30 novembre 2009 afferma tra l'altro: che "il limite indicato dal PIER, di un solo impianto di rigassificazione in Toscana, è di fatto già stato raggiunto"; che (...) " le caratteristiche ambientali, turistiche, economiche e sociali della costa toscana debbano essere tutelate e che ciò è possibile solo evitando la collocazione di un secondo gassificatore in quanto: (...) le interferenze dell'opera in esame con lo sviluppo del turismo, della nautica da diporto, e della pesca commerciale, considerati gli investimenti compiuti e previsti per la relativa infrastrutturazione, costituiscono elementi di incompatibilità che non si ritengono sostenibili nel territorio toscano";

il progetto ha ottenuto nuovamente il "Parere Favorevole" del Ministero dell'ambiente con decreto di VIA n. 844 del 18 novembre 2010, che, tra l'altro, manteneva la prescrizione (A.6) della realizzazione del *tunnel* di contenimento per le condotte criogeniche in prossimità del Villaggio Pontile;

sottolineato che a quanto risulta all'interrogante contro il parere favorevole di VIA è stato presentato ricorso al TAR, promosso dal "Comitato per il NO al Rigassificatore" a Rosignano e sostenuto dal WWF. Il ricorso è ancora pendente presso il TAR del Lazio;

preso atto che:

il 22 dicembre 2015 Edison ha presentato una revisione della variante del progetto Rosignano, attualmente al Ministero dell'ambiente, per la verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, che prevede: la costruzione di un terminale GNL all'interno dello stabilimento Solvay: 2 serbatoi da 160.000 metri cubi ciascuno; il prolungamento del pontile Solvada con la realizzazione di 2 punti di attracco, rispettivamente per il GNL e per l'etilene, più una ulteriore piattaforma per il carico del GNL su bettoline; la realizzazione delle condotte criogeniche (solo GNL) e delle tubazioni per il gas di ritorno dal pontile fino allo stabilimento (circa 3 chilometri) con attraversamento della pineta e della fascia litoranea in località San Gaetano - Spiagge Bianche, del fiume Fine, della ex strada statale Aurelia e della ferrovia Livorno-Roma; la realizzazione, vicino ai serbatoi, di una piattaforma per il carico di GNL su TIR; la previsione di un ulteriore dispositivo per il carico del GNL su vagoni ferroviari;

considerato che:

questo terzo progetto non comprende: lo spostamento del serbatoio Etilene da San Gaetano all'interno dello stabilimento; la realizzazione del nuovo serbatoio Etilene a doppio contenimento da 20.000 metri cubi; la rea-

lizzazione del *tunnel* di contenimento per le condotte criogeniche nella zona del "Villaggio Pontile";

alle criticità già individuate per i progetti precedenti si sommano ad avviso dell'interrogante nuove e pesanti considerazioni, in quanto: non esiste un "Piano industriale" per il consolidamento e lo sviluppo dell'occupazione; non si profila un miglioramento della situazione ambientale sotto il profilo della sicurezza e del rischio industriale; non è prevista la liberazione ed il recupero ad usi "turistici e culturali" della zona S. Gaetano - Spiagge bianche; il terminale collocato all'interno dello stabilimento si trova in un'area densamente abitata, attraversata da strade e ferrovie ed inserito in un'area, dove già esistono impianti ad alto rischio o pericolosi; il Pontile, lungo più di 2 chilometri, con 2 punti di attracco (anche contemporaneo) per GNL ed Etilene con le attrezzature di scarico e di pompaggio ed un punto di attracco per il carico delle bettoline (non contemporaneo con le navi metaniere) produrrà impatto visivo, grosse limitazioni alla circolazione di imbarcazioni, rimescolamento fondali inquinati da mercurio e fanghi industriali Solvay, rumore e presenza di grosse navi metaniere (70.000 tonnellate di stazza) cariche di materiale infiammabile, proprio di fronte all'abitato di Vada e alla zona turistico - archeologica di San Gaetano - Spiagge Bianche;

valutato che a parere dell'interrogante:

il progetto Rosignano, presentato da Edison Solvay, anche nella terza variante proposta, non sarebbe dotato dei necessari requisiti di compatibilità ambientale e territoriale con gli strumenti di programmazione e gestione del territorio e non offrirebbe, dal punto di vista della sicurezza e della tutela ambientale, adeguate garanzie per poter essere realizzato in una zona urbanizzata, caratterizzata dalla presenza di importanti infrastrutture e interessata da rilevanti flussi turistici;

da circa vent'anni l'ipotesi del progetto Rosignano blocca, o ridimensiona, sul territorio investimenti pubblici e privati di ogni genere a scapito dell'economia e dell'occupazione;

tra l'altro, la recente attivazione del "servizio integrato di Stoccaggio e Rigassificazione", operativo anche nel vicino impianto OLT di Livorno, renderebbe del tutto superflua la necessità dell'impianto di Rosignano ai fini di un accesso diretto al GNL, da parte delle imprese operanti nel parco industriale di Rosignano,

si chiede di sapere:

a che punto sia l'*iter* di valutazione dell'assoggettabilità alla procedura di VIA;

se, viste le criticità molto numerose emerse e visti i numerosi tentativi progettuali messi in atto nel corso degli anni con scarsi risultati, i Ministri

in indirizzo ritengano ancora meritevole di attenzione il "Progetto Rosignano" o se, più opportunamente, intendano invece impegnarsi per un'archiviazione definitiva di un'opera, che sarebbe caratterizzata dall'enorme impatto ambientale e dall'evidente inutilità.

(4-05898)

FILIPPI - *Al Presidente del Consiglio dei ministri* - Premesso che:

il calcio è fra gli sport più praticati e seguiti dagli italiani e, soprattutto per numerosi giovani, rappresenta un punto di riferimento su cui spesso vengono proiettate ambizioni, speranze e ansie e talvolta anche rabbia, frustrazione e disperazione;

il calcio e la giustizia sportiva assumono talvolta una rilevanza che travalica i confini della cronaca sportiva e finiscono per diventare occasione di contestazioni e scontri tra tifoserie, che spesso vedono coinvolte anche le forze dell'ordine;

per non sfociare in situazioni di contrasto tra tifoserie, è importante che i verdetti sul campo siano conseguenza solo di una supremazia sportiva o di una maggiore fortuna di una squadra rispetto all'altra e soprattutto che, al netto degli errori umani, sempre possibili, è fondamentale che sia garantito il principio di imparzialità dell'arbitraggio, a garanzia della correttezza del risultato del confronto sportivo;

nell'ultima partita di campionato nella serie cadetta, tra il Livorno e il Lanciano, determinante per gli esiti in classifica, si sarebbero verificati episodi che hanno ad avviso dell'interrogante pesantemente falsato il risultato finale e la classifica del campionato;

l'arbitro della partita sarebbe stato artefice di errori arbitrali che hanno condizionato l'esito dell'incontro e tra questi si evidenzia l'espulsione del portiere del Livorno che, come accertato, non aveva commesso alcun fallo di gioco;

inoltre, il Lanciano Calcio è stato sanzionato dal giudice sportivo per gravi irregolarità amministrative, con la perdita di 5 punti in classifica, poi inspiegabilmente ridotti a 2 in sede di appello, sentenza sulla quale, peraltro, è già previsto un nuovo giudizio nei prossimi giorni;

le vicende della partita Livorno-Lanciano e la riduzione delle sanzioni irrogate dal giudice sportivo al Lanciano, hanno, di fatto, decretato la retrocessione in Lega Pro del Livorno,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti riportati in premessa;

se non ritenga di dover assumere le opportune iniziative di propria competenza per ristabilire una giusta conclusione del campionato e per fare in modo che siano sanzionati comportamenti illegittimi sotto il profilo della correttezza sportiva, amministrativa, contabile.

(4-05899)

PUGLIA, GIARRUSSO, MORONESE, PAGLINI, SANTANGELO, DONNO, SERRA, MORRA, ENDRIZZI, FATTORI, BUCCARELLA, NUGNES - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

si apprende da notizie di stampa ("Il Mattino", del 14 maggio 2016) che il Parco Verde di Caivano, in provincia di Napoli, è blindato dalla Camorra e che questa addirittura «"manda a dire" ai giornalisti che non devono mettere piede nel rione delle palazzine popolari, pena pestaggio e altro»,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

se corrisponda al vero che attualmente il Parco Verde di Caivano sia oggetto di blindatura da parte della Camorra e, in caso affermativo, quali siano le ragioni;

se risulti che, oltre ai giornalisti, anche gli stessi residenti siano soggetti a limitazione e privazione della libertà di movimento nell'area;

se, appurata l'esistenza del descritto clima, il Ministro ritenga di adottare le opportune iniziative, affinché siano rimosse le cause che limitano la serenità degli abitanti del Parco Verde di Caivano.

(4-05900)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

7^a Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-02899, della senatrice Montevecchi ed altri, sulla proroga dei contratti di supplenza del personale ATA;

11^a Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale):

3-02896, del senatore Angioni ed altri, sulle misure di tutela per alcune centinaia di lavoratori di Poste Italiane SpA;

3-02898, della senatrice Montevecchi ed altri, sul censimento delle opere mobili ed immobili di proprietà dell'Inps.