

**SENATO DELLA REPUBBLICA**  
— XVIII LEGISLATURA —

**Giovedì 12 luglio 2018**

**alle ore 15**

**21<sup>a</sup> Seduta Pubblica**  
—————

**ORDINE DEL GIORNO**

**Interrogazioni a risposta immediata ai sensi dell'articolo 151-bis del  
Regolamento (*testi allegati*)**

## **INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE**

(3-00072) (11 luglio 2018)

URSO, BERTACCO, RUSPANDINI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

esponenti autorevoli del Governo e lo stesso Ministro in indirizzo hanno più volte annunciato l'intenzione di rivedere la fattibilità di tutte le principali grandi opere in corso di realizzazione sotto il profilo della sostenibilità ambientale ma soprattutto economica;

dalle frequenti dichiarazioni alla stampa sembra, dunque, emergere la messa in dubbio di alcune infrastrutture assolutamente strategiche per il nostro Paese, come la Tav (Torino-Lione e Terzo valico) e il progetto Trans Adriatic pipeline (Tap);

particolarmente rilevante è il progetto Trans Adriatic pipeline per la realizzazione di un gasdotto destinato a trasportare circa 10 miliardi di metri cubi di gas naturale dal giacimento di Shah Deniz (mar Caspio) direttamente in Europa, in quanto esso permetterà all'Italia di diversificare le fonti di approvvigionamento, sopperire alla probabile riduzione dell'approvvigionamento dall'Algeria e ridurre la dipendenza dalla Russia, oltre a calmierare i prezzi scongiurando ulteriori possibili aumenti in bolletta, riducendo il differenziale di prezzo all'ingrosso tra il gas italiano e quello del Nord Europa; ove non si realizzasse il Tap, sarebbe la Germania ad approfittarne avvantaggiandosi del parallelo accordo "Nord Stream" con la Russia; considerato che:

nel contratto di Governo M5S-Lega è scritto espressamente che, «con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia», e che sarà il comitato di conciliazione ad adottare le «opportune decisioni con riferimento alla realizzazione e al completamento delle opere pubbliche di rilievo nazionale non espressamente menzionate nel presente contratto», solo dopo «un'attenta analisi e valutazione del rapporto tra costi e benefici»;

enormi sarebbero le ricadute negative, in termini sia economici che di immagine, della mancata realizzazione di opere assolutamente strategiche, trattandosi di operazioni che investono la responsabilità del nostro Paese anche in base ad accordi internazionali;

lo stesso Ministro dell'economia e delle finanze Tria, in sede di discussione del Documento di economia e finanza in Parlamento, ha dichiarato che l'Italia deve puntare, per la sua rinascita economica, proprio sugli investimenti pubblici, necessari per attivare la crescita, e che per questo devono restare fuori dal calcolo del *deficit*;

non è assolutamente chiaro che cosa si intenda per «valutazione del rapporto tra costi e benefici» né come si intenda affrontare le conseguenze economiche e di immagine ove si optasse per una sospensione delle stesse,

si chiede di sapere come si concilino le dichiarazioni del Ministro in indirizzo con quanto annunciato, invece, dal ministro Tria in Parlamento e, in ogni caso, quale sia la posizione del Governo sul futuro, in generale, delle grandi infrastrutture e, nello specifico, delle due opere strategiche citate in premessa.

## **INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DELLE GRANDI OPERE, IN PARTICOLARE LA FERROVIA TORINO-LIONE**

(3-00075) (11 luglio 2018)

SCHIFANI, BARACHINI, BARBONI, DE SIANO, MALLEGGNI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

le grandi infrastrutture sono indispensabili alla crescita dell'Italia e ne rappresentano un fattore strategico, che rende necessaria una visione a lungo termine; un rallentamento nella loro programmazione e realizzazione avrebbe negative e durature conseguenze, creando un divario tra l'Italia e gli altri Paesi, e allargando quello tra Nord e Sud del Paese;

a giudizio degli interroganti il cosiddetto contratto di governo tra Movimento 5 Stelle e Lega è vago al riguardo, non citando alcuna opera specifica, a parte le piste ciclabili e le ciclostazioni, se non la linea ad alta velocità Torino-Lione, per impegnarsi a "ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia";

l'attuale progetto della Torino-Lione è frutto di trattative durate anni e ogni variazione potrebbe essere rifiutata dalla Francia o dall'Unione europea, con la conseguente cancellazione dell'opera, in cui sono già stati investiti 1,4 miliardi di euro in studi, progetti e lavori; stime attendibili valutano in almeno 2 miliardi di euro la somma che andrebbe restituita alla Francia e all'Unione europea,

si chiede di sapere:

quale sia l'intendimento del Governo sulle grandi opere, quali intenda portare avanti e quali intenda cancellare;

in particolare, quali modifiche intenda chiedere sulla linea Torino-Lione e in quali tempi, tenendo presente che esse, nella migliore delle ipotesi, comporterebbero un forte rallentamento nella loro realizzazione.

## **INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DELLE GRANDI OPERE INFRASTRUTTURALI**

(3-00077) (11 luglio 2018)

MARCUCCI, MIRABELLI, MARGIOTTA, ASTORRE, D'ARIENZO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

nel cosiddetto "contratto per il governo del cambiamento" sottoscritto da Lega e Movimento 5 Stelle un capitolo è dedicato a trasporti, infrastrutture e telecomunicazioni; non vi sono riferimenti alle "grandi opere" infrastrutturali se non la preoccupante affermazione che "con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia";

tale impostazione sembra più in generale confermata dalle preoccupanti dichiarazioni del Ministro in indirizzo, che ha annunciato l'intenzione di rivedere le decisioni in merito ad alcune infrastrutture strategiche, usando a pretesto una "verifica su costi e benefici" già ampiamente realizzata in sede di decisione dell'investimento;

a riguardo, una grave preoccupazione suscitano le ispezioni già disposte e le iniziative annunciate che prefigurano il sostanziale blocco o l'allungamento dei tempi nella realizzazione di alcune grandi opere di rilevanza nazionale ed internazionale. In particolare: 1) l'alta velocità Torino-Lione, che è un collegamento internazionale, che consentirà di connettere in modo più rapido il Nord del Paese al sistema europeo dell'alta velocità-alta capacità; 2) il terzo valico, che è il collegamento tra Genova, il più importante porto italiano, e l'Europa: un'opera già realizzata al 40 per cento, senza la quale Genova e l'Italia sarebbero condannati all'isolamento, anche in considerazione del fatto che i porti liguri hanno avuto nel 2017 un incremento di traffico e una crescita molto superiore rispetto a quelli del nord Europa; 3) l'alta velocità ferroviaria Brescia-Padova, opera fondamentale, prevista e finanziata, con valutazione di impatto ambientale già predisposta nel tratto Verona-Padova e in via di conclusione nel tratto Brescia-Verona. Essa consentirebbe finalmente tempi civili nell'attraversamento del Nord Italia, in cui manca solo questo tratto e per il quale è "collo di bottiglia"; essa rappresenterebbe un grande vantaggio in termini ambientale a motivo della pesante riduzione del trasporto su gomma; 4) l'alta capacità Napoli-Bari, che prevede la riqualificazione della linea attraverso sia interventi infrastrutturali differenziati per i diversi tratti di linea (velocizzazioni, raddoppio, varianti all'attuale tracciato) sia interventi tecnologici diffusi per il potenziamento e l'*upgrading* delle dotazioni della rete con apparati e sistemi di ultima generazione in grado di aumentarne capacità e velocità, migliorando i collegamenti regionali e quelli a lunga percorrenza; essa rappresenta inoltre parte integrante del corridoio europeo TEN-T scandinavo-mediterraneo; 5) le opere ferroviarie necessarie

all'ammodernamento della rete in Sicilia, *asset* strategico essenziale allo sviluppo economico, turistico e territoriale della regione, in particolare tenendo conto delle necessità di potenziare la rete ferroviaria, assicurando il potenziamento dei "rami secchi", lo sblocco dei lavori di raddoppio fermi da troppo tempo e l'aumento del numero di corse; 6) la trasversale Tirreno-Adriatico cosiddetta Orte-Civitavecchia, che collega il porto di Civitavecchia con la rete di connessioni nazionali, in primo luogo l'autostrada del Sole, dotando il corridoio euro-mediterraneo intermodale, che da Barcellona giunge in Croazia, di un'ulteriore trasversale stradale, e permettendo altresì di sviluppare ulteriormente il ruolo del porto di Civitavecchia quale sbocco delle produzioni dell'area, industriali (acciaierie di Terni) ed agricole (in particolare dall'alto Lazio); 7) la Trans Adriatic pipeline, il gasdotto dedicato a trasportare gas naturale dalla regione del mar Caspio all'Italia e all'Europa, rafforzando così la diversificazione delle fonti di approvvigionamento e la sicurezza del sistema gas italiano ed europeo; l'opera è stata progettata tenendo conto dei risultati prodotti dall'analisi del contesto socio-economico e ambientale e nel massimo rispetto degli *standard* di sicurezza, consentirà di alleggerire la posizione di dipendenza europea dal mercato russo e di calmierare i prezzi scongiurando possibili aumenti in bolletta;

considerato che:

la velocità della ripresa economica e la competitività del nostro Paese dipende anche dalla realizzazione di investimenti pubblici e privati nel settore. Sulle grandi opere si misura la capacità di guardare al futuro e di dotare il Paese di un sistema connesso, capace di creare crescita e di evitare l'isolamento del Paese dal resto dell'Europa;

estremamente grave sarebbe la decisione di fermare la realizzazione di opere in corso di realizzazione o già finanziate, per le quali sono state impegnate e spese ingenti risorse economiche; in alcuni casi, oltretutto, si tratta di opere che investono la responsabilità internazionale del nostro Paese sulla base di accordi internazionali;

come per la Tav, anche il "no" al terzo valico causerebbe penali rilevanti: quelle per i mancati utili e quelle relative alle opere per ripristinare il territorio. Un costo complessivo per l'Italia di miliardi di euro, nonché di un ritardo della rete infrastrutturale,

si chiede di sapere:

quale sia la posizione del Ministro in indirizzo sul futuro delle grandi opere in Italia e se corrisponda al vero l'intenzione di ridiscutere le stesse con il rischio di penali e di non realizzare infrastrutture strategiche per il Paese, come la Tav, il terzo valico e la Tap;

se intenda chiarire quali siano le modalità di svolgimento delle verifiche sul rapporto tra costi e benefici delle opere infrastrutturali già avviate e se tale valutazione avverrà su tutte le grandi opere; a chi saranno affidati gli incarichi per

procedere alle valutazioni; se intenda affidare tali incarichi con procedure di evidenza pubblica oppure con incarichi a professionisti di fiducia; con quali tempi verranno effettuate tali verifiche; se intenda coinvolgere in tale valutazione gli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la struttura tecnica di missione ivi insediata;

se, in attesa dei risultati di tali valutazioni, i cui tempi sono del tutto ignoti, intenda comunque garantire la prosecuzione dei lavori in corso sulle opere oggetto di valutazione o se intenda interromperli;

in ragione della trasparenza, se intenda rendere noto a quanto ammontino gli oneri a carico del bilancio pubblico in caso di sospensione delle opere infrastrutturali ed in particolare per quelle su cui esistono accordi internazionali che impongono, in caso di mancata realizzazione dell'opera, il pagamento di tutte le somme spese dall'Unione europea e dagli altri Stati.

## **INTERROGAZIONE SULLA NORMATIVA RELATIVA AL TRASPORTO DI PRODOTTI ALIMENTARI**

(3-00073) (11 luglio 2018)

STEGER, UNTERBERGER, DURNWALDER - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare* - Premesso che:

la disciplina di cui all'articolo 212 del decreto legislativo n. 152 del 2006 (codice dell'ambiente) prevede che le imprese che effettuano il trasporto di rifiuti sono sottoposte all'obbligo di iscrizione all'albo nazionale dei gestori ambientali e sono tenute a iscrivere ciascun veicolo utilizzato all'uopo indipendentemente dalla sua classificazione;

la deliberazione del Comitato interministeriale 27 luglio 1984 (punto 4.1.6 dell'allegato) prevede, in ogni caso, il divieto di utilizzo per prodotti alimentari di recipienti che hanno contenuto rifiuti tossici e nocivi e lo stesso atto di iscrizione all'albo riporta precise prescrizioni indirizzate all'impresa iscritta, tra cui quella relativa al divieto di utilizzare mezzi e recipienti che hanno contenuto rifiuti pericolosi per il trasporto di prodotti alimentari;

la normativa europea sull'igiene dei prodotti alimentari (regolamento (CE) n. 852/2004) stabilisce, all'allegato II, cap. IV, precise limitazioni e precauzioni all'utilizzo di vani di carico, contenitori e veicoli destinati al trasporto di prodotti alimentari e materiale diverso dai prodotti alimentari, se questi ultimi possono risultarne contaminati;

mentre la menzionata disciplina sui rifiuti del 1984 prevede *sic et simpliciter* un divieto assoluto di utilizzo per il trasporto di prodotti alimentari di mezzi e recipienti che hanno contenuto rifiuti pericolosi, la più recente disciplina di livello comunitario in materia di igiene di prodotti alimentari stabilisce disposizioni più articolate, ai fini dell'utilizzazione di vani di carico e veicoli per il trasporto di prodotti alimentari;

le imprese di autotrasporto che operano nel settore della gestione dei rifiuti ed effettuano anche trasporti di prodotti alimentari evidenziano dubbi e difficoltà applicative in relazione alle norme richiamate e lamentano un aumentato rischio di sanzione determinato dall'incertezza interpretativa: il fenomeno risulta particolarmente evidente in relazione ai veicoli classificati come trattori stradali destinati, ai sensi dell'articolo 54, comma 1, lett. e), del decreto legislativo n. 285 del 1992 (codice della strada), esclusivamente al traino dei rimorchi o semirimorchi e pertanto non idonei, né destinati a caricare direttamente rifiuti,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, in virtù della necessaria prevalenza della normativa comunitaria di settore, non ritenga oramai superato e, quindi inapplicabile, il disposto di cui al punto 4.1.6 dell'allegato alla deliberazione del 1984, laddove prevede il divieto assoluto di utilizzo per prodotti alimentari di

recipienti che abbiano contenuto rifiuti tossici e nocivi, nonché la conseguente prescrizione riportata sui provvedimenti di iscrizione all'albo nazionale dei gestori ambientali o, in alternativa, qualora intenda confermare l'attuale impianto normativo, se non ritenga opportuno esentare dall'obbligo di iscrizione all'albo i veicoli classificati come trattori stradali, in quanto non atti al trasporto diretto di rifiuti o, in subordine, limitare l'applicazione della menzionata deliberazione del 27 luglio 1984 e della conseguente prescrizione dell'albo nazionale ai soli vani di carico e contenitori destinati a venire in contatto diretto con i prodotti alimentari.

**INTERROGAZIONE SULLA POTESTÀ NORMATIVA STATALE  
RELATIVAMENTE ALLA GESTIONE DEI GRANDI CARNIVORI  
E DELLE SPECIE SELVATICHE**

(3-00076) (11 luglio 2018)

DE PETRIS - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare* -  
Premesso che:

le Province autonome di Trento e Bolzano hanno varato atti normativi con cui si attribuiscono pieni poteri nella gestione dei grandi carnivori, orsi e lupi, nonostante sia noto che tali poteri spettano solo allo Stato. Nelle Province a giudizio dell'interrogante è in corso una violenta campagna di disinformazione, legata anche a scadenze elettorali, che invoca l'uccisione di questi animali, veri simboli della natura in Italia;

da sempre, la scienza, le associazioni e la società civile sostengono la piena convivenza con lupo e orso, assolutamente possibile adottando i sistemi ecologici di prevenzione di eventuali problemi con le attività umane di allevamento: cani da guardiania, ricovero notturno degli animali, recinzioni mobili, eccetera. Sistemi efficaci, già adottati nel nostro Paese da molti allevatori;

oggi gli organi di stampa danno notizia degli importanti risultati ottenuti in Trentino proprio grazie a questi metodi;

ringraziando il Ministro in indirizzo per la chiara posizione espressa sulla tutela di lupo e orso,

si chiede di sapere:

come e in quali tempi lo Stato intenda riaffermare le sue competenze sulla fauna;

se il Ministro in indirizzo intenda varare in tempi brevi il piano nazionale di conservazione del lupo, basato solo sulla prevenzione;

se intenda intervenire anche sul decreto legislativo n. 240 del 2016 che ha, a giudizio dell'interrogante inopinatamente, previsto la facoltà per le Province autonome di ampliare l'elenco delle specie cacciabili e che è già servito alla Provincia di Bolzano, nel mese di settembre 2017, per fare strage di migliaia di marmotte, protette dalla legge nazionale.

## **INTERROGAZIONE SULLA GARA PER LA FORNITURA DI FARMACI BIOLOGICI PER LE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI**

(3-00074) (11 luglio 2018)

PATUANELLI, PISANI Giuseppe, CASTELLONE, SILERI - *Al Ministro della salute* - Premesso che:

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 dicembre 2015 individua, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, le categorie di beni e servizi, nonché le soglie al superamento delle quali le amministrazioni statali, centrali e periferiche, nonché gli enti del Servizio sanitario nazionale, ricorrono a Consip SpA o ad altro soggetto aggregatore delle relative procedure;

tra le categorie di beni e servizi è indicata anche quella relativa ai farmaci con soglia pari a 40.000 euro;

in data 12 novembre 2017 Consip SpA ha indetto una gara a procedura aperta per la conclusione di un accordo quadro, per ogni lotto, avente ad oggetto la fornitura di farmaci biologici per le pubbliche amministrazioni ai sensi dell'art. 54, comma 4, lett. a), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

con nota emessa in data 13 giugno 2018 Consip ha comunicato l'aggiudicazione della gara, specificando che l'iniziativa (suddivisa in 7 lotti in base al principio attivo e avente un valore a base d'asta complessivo di 460 milioni di euro, stimato in base ai fabbisogni previsti delle amministrazioni) avrebbe reso disponibile a medici e pazienti i più diffusi principi attivi in commercio in tale particolare settore farmaceutico, per il quale ogni anno la spesa nazionale ammonta a circa 800 milioni di euro;

l'accordo quadro aggiudicato da Consip, sulla base del quale le stesse amministrazioni possono basare l'affidamento di appalti specifici per 12 mesi a partire dalla data di attivazione, è della tipologia "a condizioni tutte fissate con più aggiudicatari", utile al fine di garantire un'offerta ampia e flessibile per coprire la maggior parte delle esigenze dei pazienti;

l'aggiudicazione, però, ha riguardato soltanto 6 dei 7 lotti, dato che per il lotto n. 5 non sono state presentate offerte; difatti gli operatori economici risultati aggiudicatori sono stati complessivamente 6;

si rileva che gli sconti offerti dai fornitori risultati primi in graduatoria hanno presentato una variazione che va dal 14 al 48 per cento, con un risparmio medio stimato rispetto ai prezzi vigenti praticati alle strutture sanitarie pubbliche del 18 per cento, pari in valore ad oltre 140 milioni di euro,

si chiede di sapere:

se nell'espletamento dell'aggiudicazione della gara per la fornitura dei farmaci siano stati riscontrati comportamenti volti ad una restrizione della concorrenza da parte delle aziende farmaceutiche che hanno aderito all'accordo quadro;

se e quali misure siano state poste in essere per la verifica e la soluzione di eventuali pratiche irregolari;

se e come il Ministro in indirizzo intenda verificare eventuali pratiche irregolari anche nel corso dell'aggiudicazione di gara per farmaci biologici da parte dei soggetti aggregatori regionali.