

**SENATO DELLA REPUBBLICA**  
— XVIII LEGISLATURA —

**Giovedì 18 ottobre 2018**

**alle ore 9,30**

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

**ORDINE DEL GIORNO**

**I. Interrogazioni** (*testi allegati*)

**II. Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del  
Regolamento** (*testi allegati*) (*alle ore 15*)

## INTERROGAZIONI

### INTERROGAZIONE SULL'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI DISPOSIZIONI ANTICIPATE DI TRATTAMENTO

(3-00035) (26 giugno 2018)

FARAONE, BINI, BOLDRINI - *Ai Ministri dell'interno e della salute* - Premesso che:

l'articolo 4, comma 1, della legge 22 dicembre 2017, n. 219, recante "Norme in materia di consenso informato e di disposizioni anticipate di trattamento", dispone che «Ogni persona maggiorenne e capace di intendere e di volere, in previsione di un'eventuale futura incapacità di autodeterminarsi e dopo avere acquisito adeguate informazioni mediche sulle conseguenze delle sue scelte, può, attraverso le DAT, esprimere le proprie volontà in materia di trattamenti sanitari, nonché il consenso o il rifiuto rispetto ad accertamenti diagnostici o scelte terapeutiche e a singoli trattamenti sanitari. Indica altresì una persona di sua fiducia, di seguito denominata "fiduciario", che ne faccia le veci e la rappresenti nelle relazioni con il medico e con le strutture sanitarie»;

come riportato dal quotidiano "la Repubblica", in data 19 giugno 2018, dopo 6 mesi dall'approvazione della legge, una serie di disservizi o diversità di interpretazioni relative all'applicazione del dettato normativo in materia di disposizioni anticipate di trattamento (DAT) rende nei fatti molto difficile l'applicazione della legge in diverse città;

secondo quanto riportato dal quotidiano, ad oggi le disposizioni anticipate di trattamento presentate non sarebbero affatto numerose: 958 a Milano, 125 a Torino, 73 a Trieste, 22 a Napoli, 9 a Palermo, 2 a Catanzaro, 59 a Cagliari, nessuna a L'Aquila e a Potenza e, infine, nessun dato censito per Roma;

si procede con moduli che cambiano a seconda del Comune e della Regione. In particolare, oltre a una lentezza burocratica, emergerebbe un'interpretazione del dettato normativo lasciata agli uffici dello stato civile, con la conseguenza di regole diverse e prive di organicità: buste aperte o chiuse, da firmare allo sportello o già firmate;

in particolare, notevoli difficoltà si incontrerebbero in merito alla figura del fiduciario; infatti, nonostante il comma 2 dell'articolo 4 disponga che «Il fiduciario deve essere una persona maggiorenne e capace di intendere e di volere.

L'accettazione della nomina da parte del fiduciario avviene attraverso la sottoscrizione delle DAT o con atto successivo». Alcuni Comuni, come ad esempio il Comune di Genova, accetterebbero le DAT solo in presenza del fiduciario, a Bologna, invece, il fiduciario, anche se non presente, andrebbe indicato inderogabilmente all'atto di registrazione. Infine, a Milano le DAT andrebbero consegnate già controfirmate dal fiduciario;

a ciò si aggiungono le difficoltà nel rapporto con i medici e il fatto che anche le Regioni che adottano modalità telematiche di gestione della cartella clinica o il fascicolo sanitario elettronico, o altre modalità informatiche di gestione dei dati del singolo iscritto al Servizio sanitario nazionale, non avrebbero provveduto all'inserimento delle DAT nelle banche dati ai sensi del comma 7 del citato articolo 4 in materia di registrazione;

rilevato che:

l'articolo 4, comma 6, dispone che «Le DAT devono essere redatte per atto pubblico o per scrittura privata autenticata ovvero per scrittura privata consegnata personalmente dal disponente presso l'ufficio dello stato civile del comune di residenza del disponente medesimo, che provvede all'annotazione in apposito registro, ove istituito, oppure presso le strutture sanitarie, qualora ricorrano i presupposti di cui al comma 7. Sono esenti dall'obbligo di registrazione, dall'imposta di bollo e da qualsiasi altro tributo, imposta, diritto e tassa. Nel caso in cui le condizioni fisiche del paziente non lo consentano, le DAT possono essere espresse attraverso videoregistrazione o dispositivi che consentano alla persona con disabilità di comunicare. Con le medesime forme esse sono rinnovabili, modificabili e revocabili in ogni momento. Nei casi in cui ragioni di emergenza e urgenza impedissero di procedere alla revoca delle DAT con le forme previste dai periodi precedenti, queste possono essere revocate con dichiarazione verbale raccolta o videoregistrata da un medico, con l'assistenza di due testimoni»;

l'articolo 1, commi 418 e 419, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020", dispone che «È istituita presso il Ministero della salute una banca dati destinata alla registrazione delle disposizioni anticipate di trattamento (DAT) attraverso le quali ogni persona maggiorenne e capace di intendere e di volere, in previsione di un'eventuale futura incapacità di autodeterminarsi, può esprimere le proprie volontà in materia di trattamenti sanitari, nonché il consenso o il rifiuto rispetto ad accertamenti diagnostici o scelte terapeutiche e a singoli trattamenti sanitari. Per l'attuazione del presente comma è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2018. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro della salute, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, sono stabilite le modalità di registrazione delle DAT presso la banca dati»,

si chiede di sapere:

se il Ministro dell'interno non ritenga di intraprendere le opportune iniziative al fine di uniformare presso gli uffici dello stato civile di tutto il territorio nazionale la procedura di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 219 del 2017;

se il Ministro della salute non ritenga opportuno provvedere, con propri atti, a dare piena effettività alle disposizioni di cui alla legge n. 205 del 2017, provvedendo, inoltre, a stabilire le modalità di registrazione delle DAT nella banca dati istituita presso il proprio Ministero;

se i Ministri in indirizzo non ritengano, altresì, di adoperarsi al fine di veicolare anche attraverso opportune e adeguate campagne informative le previsioni normative in materia di disposizioni anticipate di trattamento.

## **INTERROGAZIONE SULLA BONIFICA DELLO STABILIMENTO "RENDINA AMBIENTE" DI MELFI (POTENZA)**

(3-00121) (25 luglio 2018)

MOLES, MANGIALAVORI, SICLARI, BATTISTONI, VITALI, DAMIANI, MINUTO - *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e della salute* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

il 19 luglio 2018, a conclusione di indagini condotte dal nucleo Noe (Nucleo operativo ecologico) dei Carabinieri, il giudice per le indagini preliminari del tribunale di Potenza, su richiesta della Procura della Repubblica del capoluogo lucano, ha disposto il sequestro degli impianti di messa in sicurezza e bonifica dello stabilimento Rendina Ambiente, ex Fenice, di Melfi (Potenza);

con l'ordinanza è stato, altresì, disposto il divieto di dimora in Basilicata per l'amministratore delegato e legale rappresentante della Rendina Ambiente, Luca Alifano, indagato per inquinamento ambientale;

il danno ambientale era stato già accertato nel 2009 e, secondo le motivazioni alla base del sequestro, nel corso degli anni, la "mancata bonifica" ha compromesso ulteriormente la situazione delle acque potabili, creando un grave pericolo per la salute pubblica;

negli ultimi tempi, infatti, le notizie di inquinamento, non solo dell'aria, ma anche del terreno e delle falde acquifere, sono diventate sempre più frequenti;

qualche settimana fa il sindaco di Melfi aveva dichiarato di aver presentato un esposto, in quanto erano state segnalate delle anomalie;

per gli inquirenti la mancata bonifica del sito inquinato avrebbe provocato "la diffusione di inquinanti all'esterno con la compromissione delle acque potabili con grave pericolo per la salute pubblica";

nelle falde acquifere sarebbero finiti, secondo quanto emerso dalle indagini coordinate dalla Procura di Potenza e condotte dai Carabinieri del Noe, elementi pericolosi e cancerogeni tra cui nichel, mercurio, fluoruri, nitriti, tricloroetilene, e bromodichlorometano;

il reato contestato è di inquinamento ambientale per non aver provveduto alla bonifica del sito, in particolare per aver omesso di predisporre un modello di bonifica adeguato;

come riportato da diversi quotidiani, anche *on line*, molteplici verifiche avevano evidenziato che le misure di messa in sicurezza adottate si erano rivelate inefficaci. Vi sarebbe stata, infatti, la diffusione di inquinanti all'esterno del sito di Fenice Ambiente nelle aree circostanti, nonché la contaminazione dell'acqua industriale e dell'acqua destinata al consumo umano, causando la grave compromissione della matrice ambientale delle acque sotterranee nelle aree circostanti il sito di Rendina

Ambiente e la compromissione delle acque potabili con grave pericolo per la salute pubblica,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, ciascuno per la propria competenza, non intendano disporre con urgenza ogni azione concreta per verificare il reale stato di contaminazione e di inquinamento delle matrici ambientali;

se non ritengano indispensabile informare la popolazione interessata circa il reale stato di inquinamento e di compromissione ambientale, a cominciare dalla verifica sulle acque potabili;

quali iniziative immediate intendano adottare al fine di tutelare la salute pubblica.

## **INTERROGAZIONE SULLA DISCARICA "VALANGHE D'INVERNO" IN PROVINCIA DI CATANIA**

(3-00208) (19 settembre 2018)

DRAGO, CASTELLONE, MORONESE, NUGNES - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare* - Premesso che:

gli abitanti di Motta Sant'Anastasia e di Misterbianco, in provincia di Catania, vivono con grande preoccupazione la questione afferente alla gestione dei rifiuti nel territorio;

le motivazioni legate al profondo disagio della collettività sono riconducibili alla presenza, nelle immediate prossimità dei centri abitati, della discarica "Valanghe di inverno", un impianto dal quale promanano forti miasmi avvertiti in modo sempre più marcato dalla popolazione residente;

la discarica è caratterizzata da una gestione assai tormentata, in particolare da quando la Oikos SpA., società che gestisce l'impianto, è stata travolta, insieme con i suoi vertici aziendali, dall'inchiesta giudiziaria "Terra mia", che ha svelato una fitta trama di relazioni illecite fra funzionari della Regione e imprenditori operanti nel settore dei rifiuti;

con decreto prefettizio del 18 settembre 2014 è stato disposto, su richiesta del presidente dell'Autorità anticorruzione, il commissariamento di Oikos SpA con la conseguente sospensione delle attività di trattamento dei rifiuti;

considerato che:

la ditta, pur non risultando ad oggi in possesso della richiesta autorizzazione integrata ambientale (AIA), ha ripreso la propria attività ritenendosi legittimata in forza di una domanda di rinnovo della precedente autorizzazione, in relazione alla quale l'*iter* amministrativo non pare che sia stato concluso;

tutto ciò non ha fatto che generare nella comunità dubbi e preoccupazioni sul rispetto delle norme a presidio della tutela dell'ambiente e della salute;

la situazione è estremamente preoccupante. Studi effettuati da esperti dell'università di Catania evidenziano emissioni di metano 10 volte superiori alla media. Nel 2016 il laboratorio mobile dell'università etnea ha condotto uno studio sulla qualità dell'aria nei comuni di Misterbianco e Motta Sant'Anastasia, rilevando valori di metano fra 2,5 e 10 volte superiori rispetto alla concentrazione media;

la preoccupazione espressa dalla comunità ha indotto, all'inizio del mese di maggio 2018, il Consiglio comunale di Motta Sant'Anastasia a votare all'unanimità la richiesta di valutazione di impatto sanitario (VIS) al fine di accertare gli effetti della presenza dell'impianto sulla salute della collettività;

considerato inoltre che, nonostante l'iniziativa di diversi deputati regionali e consiglieri comunali delle zone interessate, che hanno in più occasioni sollecitato l'intervento dei competenti Assessorati, nessuna risposta risulta essere pervenuta dalla Regione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia conoscenza di quanto esposto;

se ritenga opportuno attivarsi, per quanto di competenza, affinché sia accertata la sussistenza dei requisiti e delle prescritte autorizzazioni in capo alla Oikos SpA, che la legittimino alla prosecuzione delle attività di trattamento dei rifiuti nella discarica "Valanghe d'inverno";

se intenda disporre le opportune indagini allo scopo di accertare gli effetti prodotti sull'ambiente dalle attività in essere nella discarica, nonché i possibili danni alla salute che potrebbero essere arrecati ai cittadini.



## **INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA, AI SENSI DELL'ART. 151-BIS DEL REGOLAMENTO**

### **INTERROGAZIONE SULLE CRISI AZIENDALI CHE HANNO COLPITO LE IMPRESE COSTRUTTRICI DEL QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA**

(3-00291) (17 ottobre 2018)

ZAFFINI, CIRIANI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il maxi lotto 2 del Quadrilatero Marche-Umbria è un'opera complessa, che prevede la realizzazione, in regime di *general contracting*, dei lavori di ammodernamento e potenziamento della direttrice Perugia-Ancona, nonché la realizzazione in nuova sede della Pedemontana delle Marche;

attualmente i lavori risultano bloccati dall'ennesima crisi finanziaria che colpisce sistematicamente tutti gli affidatari dei lavori della Perugia-Ancona, ultimo in ordine di tempo il gruppo Astaldi SpA, mandando sul lastrico le imprese locali, che hanno realizzato i lavori con grande professionalità, ma salvaguardando gli affidatari colpiti dalle crisi di liquidità;

considerato che:

il committente dell'opera è la Quadrilatero Marche Umbria SpA, società controllata da ANAS, che ne detiene il 92 per cento, mentre il *general contractor*, inizialmente Dirpa scarl, è poi diventato Dirpa 2 scarl;

i lavori lungo la Perugia-Ancona, avviati nel 2008, sono stati sistematicamente bloccati e il termine degli stessi è slittato di anno in anno;

la prima affidataria dei lavori, BTP SpA (Baldassini-Tognozzi-Pontello SpA), è stata sottoposta ad amministrazione giudiziale ed è stata successivamente ammessa alla procedura di concordato preventivo, procedura conclusasi nel dicembre del 2011, con la cessione del ramo d'azienda "BTP Infrastrutture" (opere pubbliche) a favore di Impresa SpA, e con il fallimento di circa 50 aziende di fornitori del tessuto locale;

all'inizio del 2013 si sono manifestate nuove criticità finanziarie, questa volta sia da parte del *general contractor* Dirpa, che del nuovo principale affidatario, Impresa SpA, la quale è stata a sua volta ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria, successivamente estesa anche al contraente

generale Dirpa, con le immaginabili disastrose ripercussioni sulle aziende locali di subfornitori (circa 40 direttamente coinvolti);

Impresa SpA apparteneva al Consorzio Operae, a sua volta mandatario dell'ATI, società aggiudicataria del Maxi Lotto 2 e che aveva costituito la società di progetto DIRPA scarl, contraente generale;

mentre la DIRPA scarl era in amministrazione straordinaria, il commissario ministeriale, per mezzo di una scissione societaria, ne ha ceduto quasi tutti i beni a una neocostituita Dirpa 2 scarl, subentrata come nuovo contraente generale;

nel 2015, i lavori, per un importo di circa 500 milioni, sono stati affidati ad Astaldi SpA, che oggi, guarda caso, è in crisi di liquidità, crisi che forse era prevedibile dato che gli attori sono gli stessi dei precedenti "fallimenti": Dirpa 2 è infatti di proprietà per il 99,99 per cento del Consorzio Operae, e sia DIRPA 2 scarl che il Consorzio Operae risultano essere controllate di Astaldi SpA;

ad oggi, a soli due anni dal suo ingresso, Astaldi ha scelto la strada del "concordato in bianco" e questa volta i danni al tessuto imprenditoriale umbro-marchigiano saranno di gran lunga superiori rispetto a quelli fin qui causati dai precedenti affidatari: le imprese edili umbre coinvolte sono almeno 10 per un credito che si stima superiore a 15 milioni di euro mentre la mole di crediti vantati dai subfornitori, pari a circa 30-40 milioni di euro, è tale da portare al fallimento tutte queste Piccole medie imprese,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover assumere iniziative di competenza volte alla revoca dell'affidamento dei lavori del maxi lotto 2 e l'incameramento delle fidejussioni a garanzia del saldo di tutti i debiti accumulati da Astaldi SpA, interrompendo la deprecabile abitudine degli affidatari dei lavori della Perugia-Ancona di salvare le proprie finanze accedendo a procedure di amministrazione straordinaria e concordati con il sistema delle scatole cinesi e di realizzare strade lastricate con i fallimenti delle imprese locali e dei subappaltatori.

## **INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DEL TERZO VALICO DEI GIOVI**

(3-00293) (17 ottobre 2018)

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

il Terzo valico dei Giovi è una delle opere strategiche prioritarie per lo sviluppo infrastrutturale del nostro Paese. Essa completa il corridoio ferroviario TEN-T Reno-Alpi tra le città di Genova e la direttrice Rotterdam-Anversa-Amsterdam, consentendo al porto di Genova il collegamento diretto tra l'area del mar Mediterraneo e il nord Italia, l'Europa centrale e settentrionale. L'opera consente altresì al capoluogo ligure di avere collegamenti passeggeri più rapidi con Torino e Milano. La funzionalità del corridoio è quindi strettamente legata al completamento del Terzo valico ubicato sull'asse ferroviario alta velocità/alta capacità Genova Milano;

il Terzo valico è una linea ferroviaria lunga 54 chilometri (di cui 37 in galleria) in costruzione tra Genova e Tortona, che dovrebbe entrare in funzione al termine del 2022, con il conseguente trasferimento di una quota importante di traffico dalla strada alla ferrovia, a vantaggio del porto di Genova e con conseguente riduzione delle emissioni inquinanti nell'ambiente;

i lavori per la costruzione del Terzo valico sono partiti 6 anni fa, con un cronoprogramma di 118 mesi a partire dal 4 aprile 2012. I primi 4 lotti sono stati finanziati e i lavori realizzati sono pari all'86,2 per cento per il I lotto, al 65 per cento nel II lotto, al 23,5 per cento nel III lotto e al 20 per cento nel IV lotto. Ad oggi sono occupati sull'opera 2.398 lavoratori, solo per quello che riguarda le lavorazioni edili, a cui occorre aggiungere un indotto il cui rapporto è di 1 a 4 (un posto di lavoro in edilizia ne genera 4 nell'indotto), mentre con il finanziamento del V e del VI lotto il picco della manodopera edile potrebbe salire a 5.000 unità, più ovviamente tutto l'indotto;

con delibera Cipe 22 dicembre 2017, ratificata dalla Corte dei conti e pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 173 del 27 luglio 2018, è stato finanziato il V lotto per circa 1 miliardo di euro ed è pronto per esser consegnato al contraente generale. Il VI lotto risulta, inoltre, finanziato a valere sulle risorse del fondo infrastrutture del 2018, con deliberazione del Cipe del 22 dicembre 2017. Tuttavia, allo stato attuale, si registra il blocco, sia delle risorse relative al V lotto, in attesa dell'analisi costi-benefici, sia la mancata assegnazione dei 791 milioni di euro necessari al finanziamento del VI lotto;

il Terzo valico, insieme ad altre importanti opere infrastrutturali strategiche, è stato sottoposto all'esame di esperti della struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e trasporti allo scopo di effettuare una valutazione costi/benefici

dell'opera, la cui conclusione è prevista per la fine di ottobre 2018. Tale iniziativa appare a giudizio degli interroganti del tutto pretestuosa, in quanto il Terzo valico, così come il resto delle altre opere infrastrutturali oggetto di valutazione, è già stato sottoposto all'analisi costi/benefici, che ne ha dimostrato l'assoluta validità e sostenibilità. I costi dell'interruzione dei lavori legati ad un progetto strategico per l'intero Paese sarebbero enormi e si rifletterebbero in termini di: perdita di posti di lavoro e di risorse impegnate in lavori eseguiti già eseguiti, danni materiali e immateriali per il contraente generale, penali da pagare alle imprese edili e dell'indotto e mancati utili, che possono facilmente essere calcolati in centinaia di milioni di euro. A questi costi vanno, ovviamente, sommati i mancati introiti in termini di ricaduta economica sul sistema produttivo, commerciale, turistico, negli anni a venire;

il crollo del Ponte Morandi ha evidenziato la necessità di portare a termine, in tempi rapidissimi, la realizzazione del Terzo valico allo scopo di facilitare il collegamento merci e persone da e per il porto di Genova. Tale accadimento ha dimostrato quanto sia indispensabile e urgente mettere a disposizione di Genova, del suo porto e retroporto, un collegamento ferroviario fluido ed efficiente;

il porto di Genova, a seguito del tragico evento, si è venuto a trovare in una situazione di particolare difficoltà: si tratta di un'area operativa di 7 milioni di metri quadrati, con 27.000 metri di banchine, 69 milioni di tonnellate di merci movimentate annualmente e 2,6 milioni di *container* movimentati. Il porto di Genova è il principale porto di movimentazione merci del nostro Paese e uno dei principali d'Europa. Esso risulta oggi privo di un accesso fluido all'impianto e al complesso sistema industriale del retroporto e la perdita del collegamento stradale nel prossimo biennio comporterà, per il porto di Genova, un danno economico di oltre 2 miliardi di euro;

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. In questa ottica, sarebbe estremamente grave fermare la realizzazione del Terzo valico; oltretutto, si tratta di un'opera che investe la responsabilità internazionale del nostro Paese sulla base di accordi internazionali. Inoltre, l'eventuale blocco nella realizzazione del 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 alcuni miliardi di euro, nonché di un ritardo della rete infrastrutturale,

si chiede di sapere:

quale sia la posizione del Ministro in indirizzo sul futuro dell'opera infrastrutturale del Terzo valico dei Giovi e se intenda confermare il cronoprogramma di

avanzamento dei lavori previsto per il completamento dell'opera e l'entrata in esercizio della stessa a partire dalla fine del 2022;

se intenda rendere disponibili, con immediatezza, i fondi necessari per il completamento delle opere relative al Terzo valico, con particolare riguardo all'assegnazione delle risorse al V lotto e al finanziamento del VI lotto;

se intenda chiarire come sia possibile immaginare di fare ora un'analisi tra costi e benefici su un'opera in così avanzato stato di realizzazione e quali siano le modalità di svolgimento e i criteri di analisi applicati alle verifiche sui costi-benefici in corso sull'opera del Terzo valico;

se, in attesa dei risultati di tali valutazioni, intenda comunque garantire la prosecuzione dei lavori in corso sull'opera, anche al fine di scongiurare il licenziamento di numerosi lavoratori;

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 non realizzazione dell'opera, il pagamento di tutte le somme spese dall'Unione europea e dagli altri Stati.

## **INTERROGAZIONE SULL'EMERGENZA RELATIVA ALLE OPERE INFRASTRUTTURALI A GENOVA**

(3-00292) (17 ottobre 2018)

BIASOTTI, BERNINI, MALAN, MALLEGGNI, GALLONE, MOLES - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il tragico crollo del "ponte Morandi" di Genova, avvenuto il 14 agosto 2018, è stato seguito da una serie di dichiarazioni, talvolta contraddittorie, da parte del Ministro in indirizzo e di altri autorevoli rappresentanti del Governo, circa il futuro della gestione di infrastrutture di importanza capitale per imprese e cittadini quali sono le autostrade;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito di questo tragico evento, con decreto del 14 agosto 2018, ha istituito una commissione ispettiva per svolgere verifiche e analisi tecniche sul crollo all'altezza del Comune di Genova del viadotto Polcevera nel tratto dell'autostrada A10 di collegamento con l'autostrada A7;

la commissione ispettiva era composta originariamente dall'architetto Roberto Ferrazza, provveditore alle opere pubbliche per il Piemonte, Liguria e Val d'Aosta, con funzioni di presidente, dai professori Ivo Vanzi, componente esperto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e Antonio Brencich, professore associato dell'università degli studi di Genova, dagli ingegneri Gianluca Ievolella, consigliere di supporto al presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Michele Franzese e Bruno Santoro, dirigenti tecnici della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali;

appena 10 giorni dopo l'inizio dei lavori, il Ministero ha deciso di sostituire il presidente della commissione, Roberto Ferrazza, sentito dalla Procura di Genova, poiché nel mese di febbraio 2018 aveva fatto parte del gruppo di dirigenti ed esperti che aveva autorizzato i lavori straordinari sul ponte Morandi, che avrebbero dovuto cominciare nei prossimi mesi;

per la stessa ragione, il Ministero aveva deciso di rimuovere anche un altro componente di quella commissione, il professor Antonio Brencich;

pochi giorni dopo, un altro componente, Bruno Santoro, si è dimesso spontaneamente, dopo che la Procura di Genova ha annunciato di averlo inserito nella lista degli indagati nell'inchiesta giudiziaria per il crollo del ponte;

la commissione, istituita con il compito di fare luce sulle responsabilità del crollo, di fatto non ha mai operato nel pieno delle sue prerogative;

nonostante gli annunci del Ministro, al fine di garantire una rapida gestione della ricostruzione del ponte e delle aree limitrofe danneggiate dal crollo, la nomina tardiva del sindaco di Genova Marco Bucci a commissario per la ricostruzione ha fatto emergere molte contraddizioni all'interno della compagine governativa;

negli ultimi mesi si sono susseguite, a mezzo stampa, dichiarazioni da parte del Ministro in relazione al futuro di infrastrutture e grandi opere, molte delle quali già avviate;

solo nel territorio ligure ricadono infrastrutture di fondamentale importanza per l'economia del nostro Paese a partire dal porto di Genova, capitale indiscussa del trasporto navale italiano;

se al più grande porto italiano si aggiungono opere infrastrutturali in via di definizione come la diga Foranea, la cosiddetta gronda di Genova e la ferrovia del terzo valico, ci si può rendere conto dell'importanza strategica che questo territorio può rappresentare non solo per la Liguria, ma per l'intero Paese;

l'eventuale rinegoziazione degli accordi già assunti da parte del Governo su opere strategiche e la revoca delle concessioni autostradali comporterebbero, nel primo caso, costi ulteriori a carico di cittadini e imprese e, nel secondo, conseguenze eterogenee, la cui qualificazione e quantificazione è di grande rilevanza per compiere scelte oculate e coerenti che non vadano a scapito di imprese e cittadini;

questa gestione a giudizio degli interroganti superficiale del Ministro, che si lega ad una convulsa attività di comunicazione per dimostrare l'operatività del suo dicastero in merito a quanto accaduto, si scontra con la realtà dei fatti che dimostrano come a distanza di due mesi da quel tragico evento molto poco è stato fatto e molto rimane ancora da fare,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga, come gli interroganti, che la gestione del dicastero, a più di due mesi dal tragico evento che ha colpito la città di Genova, sia stata alquanto superficiale, lenta e poco attenta alle reali esigenze del territorio;

se non ritenga la nuova diga foranea del porto di Genova e la cosiddetta gronda di Genova opere infrastrutturali strategiche per il Paese e indispensabili per lo sviluppo del territorio ligure;

vista la grave situazione legata ai trasporti che molti cittadini liguri stanno vivendo, se non ritenga di consentire un'accelerazione dei lavori della ferrovia Novi Ligure-Genova, conosciuta anche come terzo valico.

**INTERROGAZIONE SULL'ARTICOLAZIONE TEMPORALE  
DELLA SPESA PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLE TRATTE  
AUTOSTRADALI A24 E A25**

(3-00289) (17 ottobre 2018)

CASTALDI, DI GIROLAMO, BAGNAI, LUPO, RICCIARDI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il decreto-legge n. 109 del 2018, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze" è stato approvato dal Consiglio dei ministri nel corso della riunione del 13 settembre 2018;

il provvedimento prevede una serie di misure volte a fronteggiare le situazioni emergenziali, conseguenti al crollo del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, avvenuto il 14 agosto 2018;

il comma 2 dell'art. 16 del decreto-legge prevede una rimodulazione temporale dell'autorizzazione di spesa disposta a favore della società concessionaria Strada dei Parchi SpA dall'art. 16-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 91 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 123 del 2017, al fine di consentire l'immediata esecuzione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza sulla tratta autostradale A24 e A25, che si sono resi necessari in conseguenza degli eventi sismici del 2009, del 2016 e del 2017;

in virtù della rimodulazione temporale operata, il contributo a favore della società concessionaria Strada dei Parchi SpA viene circoscritto al solo biennio 2018-2019, con un incremento complessivo di 192 milioni di euro dell'importo del contributo spettante per tale periodo, risultando viceversa ridotte in modo corrispondente per un pari importo, e quindi azzerate, le risorse di competenza per gli esercizi successivi;

considerato che:

in conseguenza della rimodulazione temporale dell'autorizzazione di spesa in oggetto e della sua concentrazione al solo biennio 2018-2019, la lettera *d*) del comma 2 dell'articolo 16 dispone la copertura finanziaria degli oneri mediante la corrispondente riduzione per gli anni 2018 e 2019 e l'incremento di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2025 del Fondo per lo sviluppo e la coesione, programmazione 2014-2020, a valere sulle cui risorse erano state in precedenza individuate le coperture per gli anni in oggetto;

la citata lettera *d*) del comma 2 prevede, inoltre, che il CIPE provveda alla conseguente rimodulazione a valere sulle assegnazioni per interventi già programmati nell'ambito dei Patti di sviluppo sottoscritti con le Regioni Abruzzo e Lazio, di cui alle delibere CIPE n. 26 del 2016 e n. 56 del 2016;



osservato che, secondo notizie di stampa provenienti soprattutto dalla Regione Abruzzo, la situazione determinatasi rischierebbe di rallentare in maniera significativa la progettazione e la realizzazione degli interventi già inclusi nei patti di sviluppo sottoscritti da Abruzzo e Lazio,

si chiede di sapere:

quali siano le indicazioni del Ministro in indirizzo in merito alla rimodulazione di spesa indicata in premessa;

quali siano i tempi e le modalità di reintegro delle risorse in favore della Regione Abruzzo.

## **INTERROGAZIONE SULLA PROLIFERAZIONE INCONTROLLATA DELLA CIMICE ASIATICA AI DANNI DELLE COLTURE NEL NORD-EST**

(3-00290) (17 ottobre 2018)

VALLARDI, BERGESIO, RIPAMONTI, SBRANA - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo* - Premesso che:

il settore ortofrutticolo, in particolare delle regioni del Nord-Est, è colpito da un'emergenza dovuta dall'invasione, che si può definire biblica, della *Halyomorpha halys*, nome scientifico della cimice asiatica marmorata;

questo insetto, proveniente da Cina, Giappone, Taiwan e Corea, è particolarmente infestante e, non avendo antagonisti naturali efficaci, prolifera tranquillamente, creando seri danni all'agricoltura;

come altri parassiti "alieni" comparsi in Italia negli ultimi anni, la cimice asiatica si diffonde attraverso le attività umane ovvero trasporti, importazione di prodotti vegetali e turismo;

è un insetto polifago e quindi può passare da una coltura all'altra. Inoltre, ha un'elevata capacità di adattamento all'ambiente e si espande da un territorio all'altro. Infatti, in Italia dapprima si è insediato in Emilia-Romagna e ad oggi si è esteso fino in Friuli-Venezia Giulia, Veneto e Piemonte;

a causa di questa invasione sono a rischio soprattutto le coltivazioni di pere e kiwi che rappresentano per il nostro Paese colture di punta nel mercato frutticolo a livello europeo e mondiale;

gli strumenti finora usati per frenarne l'espansione consistono nell'uso dei fitosanitari, che però hanno un effetto limitato, e per avere un controllo sufficiente è necessario intervenire costantemente con ovvie conseguenze, oppure nell'utilizzo di coperture anti insetto ovvero di reti antigrandine messe sopra i filari od i frutteti, che risultano essere più efficaci ma difficili da utilizzare e dai costi elevati;

i cambiamenti climatici, che portano ad un innalzamento delle temperature, soprattutto nel periodo invernale, comportano un proliferare della cimice asiatica. Questo insetto ha anche un impatto sulla popolazione, in quanto in inverno, quando la temperatura scende al di sotto dei 10 gradi, tende a rifugiarsi nelle abitazioni per svernare, causando forti disagi agli abitanti che si vedono invase le loro case. Questi insetti possono procurare anche seri danni agli impianti di ventilazione di case ed edifici commerciali;

al momento l'unica misura che sembra essere idonea a contrastare la diffusione della cimice asiatica è l'attività di monitoraggio nelle singole aziende agricole e sulle diverse colture;

risulta agli interroganti che il Centro di ricerca difesa e certificazione (CREA-DC), identificato come istituto di supporto per l'approfondimento degli aspetti scientifici, abbia avviato delle sperimentazioni in campo e laboratorio, per individuare le sostanze più idonee per contrastare la diffusione della cimice asiatica;

per il contrasto utilizzare un antagonista naturale sembra essere la soluzione migliore per un controllo biologico. Infatti sembra che i ricercatori del CREA abbiano individuato, nell'ambito del progetto nazionale ASPROPI, un imenottero, l'*Ooencyrtus telenomicida*, un antagonista naturale della cimice asiatica, che ha dimostrato, in ambiente controllato, di essere in grado di parassitare le uova della cimice impedendone la proliferazione;

se fosse dimostrata la capacità di questo imenottero di contrastare efficacemente la cimice asiatica, questo rappresenterebbe una speranza per migliaia di agricoltori, soprattutto nel Nord Italia, dove i raccolti sono stati fortemente danneggiati,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e quali iniziative ritenga opportuno intraprendere per debellare questa piaga che sta affliggendo il mondo agricolo;

a che punto siano le ricerche del CREA sull'efficacia dell'*Ooencyrtus telenomicida* quale antagonista naturale da utilizzare per il contrasto alla diffusione della cimice asiatica.