

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 29 marzo al 4 aprile 2019)

INDICE

CASTALDI, PIARULLI: sul suicidio in un convento di Isernia di un soggetto con disturbi psichici (4-00561) (risp. BONAFEDE, <i>ministro della giustizia</i>)	Pag. 555	IANNONE: sulla situazione del tribunale di Nocera Inferiore (4-00977) (risp. BONAFEDE, <i>ministro della giustizia</i>)	575
CASTIELLO: sulla messa in sicurezza dell'ex strada provinciale Cilentana (4-01163) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	558	LANIECE: sull'ultimazione della variante alla strada statale 27 del Gran San Bernardo (4-00885) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	578
CIRIANI: sui turni di guardiana alle tre dighe della società Edison SpA (4-00370) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	561	LONARDO: sul disastro aereo del Boeing 737 Max 8 in Etiopia (4-01407) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	581
sulla detenzione in Sri Lanka del connazionale Antonio Consalvo (4-01280) (risp. MERLO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale</i>)	566	NENCINI: sulla viabilità della E78 in corrispondenza con la galleria della Guinza (4-00940) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	583
DE PETRIS: sul "pontile petroli" ENI presente al centro di Gaeta (Latina) (4-00597) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	568	PRESUTTO ed altri: sull'esecuzione di lavori strutturali nella darsena di levante del porto di Napoli (4-00818) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	584
GASPARRI: sulla regolarità dell'assunzione di un dirigente del consiglio nazionale degli architetti (4-01122) (risp. BONAFEDE, <i>ministro della giustizia</i>)	572	RAMPI: sulla carenza di organico sia di magistrati, che di personale amministrativo presso il Tribunale di sorveglianza di Milano (4-01307) (risp. BONAFEDE, <i>ministro della giustizia</i>)	589

RICCIARDI ed altri: sul risarcimento delle vittime dell'incidente sulla A14 in cui esplose un'autocisterna (4-00863) (risp. TONINELLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

592

SACCONE: sulla possibile chiusura del punto di ristoro presso il consolato generale di Stoccarda (4-01254) (risp. MERLO, *sotto-*

segretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale)

594

VALENTE: sull'andamento dei prezzi del carburante nell'isola di Ischia (Napoli) (4-00229) (risp. GALLI, *vice ministro dello sviluppo economico*)

597

CASTALDI, PIARULLI. - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che secondo quanto risulta agli interroganti, in data 17 maggio 2018, in ottemperanza a un'ordinanza applicativa di misura cautelare a norma dell'articolo 277 e seguenti del codice di procedura penale, veniva arrestato a Vasto (Chieti) il signor Salvatore Martella, di 56 anni, con l'accusa di maltrattamenti di diversa natura nei confronti del proprio padre di 91 anni e della di lui badante;

osservato che come si legge nell'ordinanza, Salvatore Martella viene descritto come un "soggetto pericoloso incontrollabile, soggetto a sbalzi di umore, e capace di aggredire il padre anziano senza preoccupazioni delle conseguenze intervenute", oltre che di "spietata pericolosità"; sempre nella medesima ordinanza, è stato, dal giudice per le indagini preliminari e dal pubblico ministero del Tribunale e Procura di Vasto, disposto che "l'arrestato, dopo l'interrogatorio davanti al giudice sia posto a vita comune, e che possa godere di tutti i colloqui e le telefonate previste dalla legge senza ulteriori provvedimenti autorizzatori";

rilevato che:

Salvatore Martella era stato sottoposto in passato a trattamento sanitario obbligatorio, nel 1997 e nel 2005 (circostanza nota agli inquirenti e citata nell'ordinanza); trattamenti a seguito dei quali, tra l'altro, gli era stato diagnosticato un disturbo bipolare, una patologia psichiatrica caratterizzata, come da unanime letteratura scientifica-medica, nella sua fase maniacale da ridotta capacità di intendere e di volere;

contrariamente a quanto scritto nell'ordinanza, Martella non è stato destinato a "vita comune", ma recluso nel carcere di Vasto, in contrada Torre Sinello, in una cella di isolamento 22 giorni e durante la detenzione ha effettuato uno sciopero della fame perdendo 9 chili. Lo stesso Martella durante la detenzione è stato sottoposto a colloqui con una psicologa incaricata di valutare il rischio di suicidio, nonché da due psichiatri incaricati del centro di salute mentale, senza che la sua condizione di isolamento venisse modificata, anche attraverso un trasferimento in strutture specializzate dove potersi curare;

in data 13 luglio 2018, dopo un periodo di arresti domiciliari, dapprima a Bologna e poi a Isernia, senza nessun accompagnamento socio-

sanitario, data la conclamata pericolosità per sé e per gli altri, si è suicidato, impiccandosi, in questa ultima località;

evidenziate quelle che, a parere degli interroganti, sono dimensioni contraddittorie e inesplicite: in cella di isolamento piuttosto che comune, nonostante fosse affetto da noti disturbi psichiatrici; mancato trasferimento in una struttura psichiatrica ai fini di cura; nessuna decisione di cura in conseguenza dei colloqui con educatori professionali, psicologi e psichiatri, che non potevano non sapere dei disagi del detenuto,

si chiede di sapere:

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

se intenda adottare gli opportuni provvedimenti al fine di verificare, anche attraverso la richiesta della documentazione sanitaria del detenuto, se si ravvisino violazioni dei diritti delle persone e dell'ordinamento penitenziario.

(4-00561)

(19 settembre 2018)

RISPOSTA. - Va innanzitutto premesso che, secondo quanto emerso all'esito dell'istruttoria, Salvatore Martella, già destinatario di due denunce, rispettivamente risalenti al 17 aprile 2018 per atti persecutori e lesioni, ed al 7 maggio 2018 per estorsioni, maltrattamenti e lesioni, all'esito di un'ulteriore aggressione ai danni del padre commessa l'11 maggio 2018, veniva attinto dalla misura della custodia cautelare in carcere, applicata il successivo 17 maggio. Come evidenziato nella relazione della Procura della Repubblica di Vasto, trasmessa dalla Procura generale di L'Aquila, in sede di interrogatorio di garanzia Martella si mostrava lucido e perfettamente cosciente della situazione, fornendo una ricostruzione alternativa degli eventi.

In fase investigativa non emergeva un conclamato ed attuale disturbo mentale dell'indagato, mentre la relazione del Dipartimento di salute mentale della ASL n. 2 Lanciano-Vasto-Chieti non evidenziava il concreto rischio di atti autolesionistici, anche tenuto conto del fatto che i due precedenti ricoveri per trattamenti sanitari obbligatori risultavano essere molto risalenti nel tempo, rispettivamente al 1997 e 2005.

L'iter della misura personale a suo carico consta di una prima fase di detenzione carceraria, iniziata il 17 maggio 2018, e di una seconda fase di detenzione domiciliare iniziata il 7 giugno 2018, allorquando il giudice per le indagini preliminari disponeva l'attenuazione della misura originariamen-

te disposta, sostituendola con quella degli arresti domiciliari. In data 12 luglio 2018 Martella veniva sorpreso dai Carabinieri di Isernia fuori dall'abitazione in cui avrebbe dovuto essere ristretto ed il giorno seguente denunciato per evasione; in tale arco temporale si colloca il suo suicidio.

Con riferimento al periodo di detenzione carceraria si deve evidenziare che, secondo quanto risulta da relazione del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, all'atto dell'arresto, come detto risalente al 17 maggio 2018, Martella veniva associato presso la casa lavoro di Vasto; trattandosi di soggetto alla prima esperienza carceraria, veniva sottoposto a provvedimento di grande sorveglianza ed allocato presso il reparto di isolamento. Tale allocazione veniva suggerita dalla particolare tipologia di reato per il quale il detenuto risultava indagato e per il quale sarebbe risultato invisito agli altri ristretti, anche tenuto conto della risonanza mediatica che il caso aveva suscitato. Va evidenziato, del resto, che era lo stesso detenuto a richiedere protezione, di tal che in mancanza di sezioni dedicate ai "detenuti protetti", l'unica soluzione concretamente percorribile all'interno della struttura veniva individuata nell'allocazione in camera di pernottamento separata.

Durante il periodo di detenzione carceraria, risulta in atti un puntuale monitoraggio sanitario di Martella. Il 18 maggio il detenuto effettuava la visita psichiatrica di primo ingresso dalla quale emergeva "ideazione corretta nella forma, assenza di fenomeni dispercettivi, atteggiamento rivendicativo nei confronti della figura paterna". Nel corso delle successive visite psichiatriche non manifestava intendimenti autolesivi o autosoppressivi, se non un sentimento rivendicativo nei confronti della famiglia d'origine ed in particolare del padre. Martella effettuava colloqui con gli operatori delle diverse professionalità educatori, psicologi e psichiatri.

Il detenuto appariva sempre polemico nei riguardi del provvedimento restrittivo dell'autorità giudiziaria e, per motivi di giustizia, iniziava lo sciopero della fame il 22 maggio 2018, terminandolo solo il successivo 4 giugno. Durante lo sciopero della fame Martella veniva sottoposto a visita medica quotidiana con valutazione dei parametri vitali; veniva eseguito anche un elettrocardiogramma di controllo risultato nella norma. Il 28 maggio veniva sottoposto a prelievo ematico. Al termine dello sciopero della fame i parametri risultavano nella norma e il suo peso era di 71 chili rispetto ai 76,8 chili del giorno di inizio della protesta.

Non emergevano durante la detenzione comportamenti degni di nota, eccettuato un malore occorso in data 28 maggio per il quale veniva prontamente soccorso.

Il soggetto presentava sicuramente problematiche comportamentali espressive di una patologia psichica di base ma, nel corso della detenzione, tale stato critico, opportunamente monitorato e supportato dagli operatori, non ha portato ad alcuna conseguenza.

In definitiva, dagli elementi acquisiti in fase istruttoria non risultano emerse né violazioni di diritti, né condotte di inosservanza alle disposizioni normative dell'ordinamento penitenziario.

Il Ministro della giustizia

BONAFEDE

(29 marzo 2019)

CASTIELLO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

in un suo recente comunicato il presidente della Provincia di Salerno ha affermato che la Regione Campania e la Provincia hanno impegnato e speso cospicue risorse (circa 11 milioni di euro) per la manutenzione della strada provinciale "Cilentana" (ex strada provinciale 430 ora passata ad Anas), raggiungendo soddisfacenti risultati;

senonché l'arteria è rimasta interrotta all'altezza di Agropoli (Salerno) per la durata di ben tre anni, dal febbraio 2014 al dicembre 2016, a causa di una frana che ha interessato il piano viario, con la conseguenza che il Cilento è rimasto in condizioni di segregazione topografica, scollegato dal capoluogo e dagli altri comuni del nord della provincia;

per la ricostruzione del viadotto una progettazione definitiva approssimativa fu approntata dalla Provincia di Salerno con soltanto nel marzo 2015;

l'interruzione, protrattasi per un triennio, ha prodotto come effetto l'esclusione della costiera cilentana dai circuiti turistici nazionali ed esteri, tanto che i giornali tedeschi negli anni 2014-2016 più volte dissuasero i connazionali dal recarsi nel Cilento per le gravi criticità dei collegamenti viari;

gli operatori turistici ancora lamentano i gravi danni arrecati dal protrarsi, oltre i limiti della ragionevolezza, dell'interruzione;

si aggiunga che la qualità dei lavori di ripristino è risultata inadeguata, in quanto l'errato posizionamento dei raccordi sui giunti genera elevati rischi per la circolazione, provocando continui sobbalzi degli autoveicoli, in particolare dei motocicli, evidenziando lo stato estremamente critico in cui versa questa importante infrastruttura viaria, di cui non si hanno ancora i collaudi definitivi;

il piano viabile è gravemente deformato su tutta l'arteria che si estende per circa 80 chilometri;

sono riscontrabili, *ictu oculi*, gravi anomalie che riguardano l'intero tracciato;

è presente una frana di un chilometro circa prima dell'uscita di Agropoli nord. È lì presente anche un sottopasso i cui muri d'ala sono staccati dal manufatto principale per oltre 50 centimetri con grave rischio per chi attraversa il sottopasso stesso;

nei pressi della stazione ferroviaria di Agropoli è crollato un muro di contenimento dell'arteria per la lunghezza di circa 15 metri;

è presente un'ulteriore frana all'altezza del viadotto poco prima dello svincolo di Prignano Cilento. La galleria è priva di impianto antincendio, di sistema di aerazione e di vie di fuga (versando in condizioni, quindi, di totale illegalità);

i sistemi di monitoraggio dei viadotti dopo Prignano risultano, inespiegabilmente, rimossi. L'Anas, cui, fortunatamente, il 26 novembre 2018 è stata trasferita la manutenzione dell'arteria, ha chiesto alla Provincia le ragioni della mancata attivazione di tali presidi di sicurezza, senza che sia giunta sinora risposta;

all'uscita della galleria di Prignano Cilento è presente un altro evento franoso, che attende, da sempre, la messa in sicurezza;

in occasione dei lavori di ripristino del viadotto "Chiusa" nei pressi di Agropoli i giunti sono stati posti in opera prima della pavimentazione definitiva, risultando a una quota inferiore rispetto al piano viabile, creando gravissimo rischio alla sicurezza del traffico per i notevoli dislivelli;

la galleria nei pressi di Vallo Scalo è priva di illuminazione e degli altri presidi di sicurezza previsti dalla legge. È, inoltre, interessata da caduta di calcinacci;

la galleria poco prima dello svincolo di Pattano è priva di sistemi di aerazione, antincendio, vie di fuga e di adeguata illuminazione, trovandosi anch'essa in condizioni di illegalità;

subito dopo Vallo della Lucania sono presenti altri due eventi franosi di cui, allo stato, non si conoscono neppure la reale gravità e l'effettivo rischio alla sicurezza della circolazione;

la galleria "S. Vito" (nei pressi di Cuccaro Vetere) è, del pari, in stato di totale illegalità per i forti dislivelli del piano viario, le infiltrazioni di

acqua dalla calotta, la mancanza di impianti di aerazione e antincendio, di vie di fuga, di piazzole di sosta;

il tratto tra Centola e Poderia è interessato da un grave evento franoso che ha destato preoccupazione nei geologi dell'Anas che negli scorsi giorni hanno eseguito un sopralluogo. Tale tratto, già oggetto di attenzione progettuale da parte dell'Impresa Astaldi per conto della Provincia, è minacciato da una frana che interessa l'intera carreggiata, tanto che, probabilmente, il traffico dovrà essere incolonnato a senso unico alternato per consentire gli interventi di messa in sicurezza;

all'altezza dello svincolo di Ceraso, la superstrada presenta un vistoso cedimento con forte restringimento della carreggiata, di cui non si è in grado di conoscere la genesi e di apprezzare l'entità del rischio. Ne è prova che l'Anas, subito dopo la sottoscrizione del protocollo d'intesa (26 novembre 2018), col quale ha avuto luogo il passaggio delle consegne da parte della Provincia, ha dovuto provvedere ad un intervento peritale di urgenza di cui si attende di conoscere, a giorni, l'esito;

ridotte in stato di fatiscenza totale, per carente manutenzione, sono le barriere di sicurezza, del tutto fuorilegge. È allo studio dell'Anas una drastica riduzione del limite di velocità, ribassandolo a 50 chilometri orari per vasti tratti dell'arteria per consentirne la messa in sicurezza;

il pessimo stato di manutenzione della Cilentana ha provocato, com'è noto, numerosi incidenti, anche mortali, di cui spesso hanno dato notizie i *mass media*;

dalla puntuale verifica condotta nei giorni scorsi dall'Anas è risultato che per il 90 per cento il manto bituminoso è privo del coefficiente d'attrito necessario ad assicurare la stabilità agli autoveicoli. Per questo l'Anas ha già provveduto all'avvio della ripavimentazione con la precedenza per i tratti a maggiore rischio per l'incolumità degli automobilisti,

si chiede di conoscere quali iniziative intenda assumere il Ministro in indirizzo affinché siano rimosse con la dovuta necessaria tempestività le molteplici e gravi criticità al fine della salvaguardia dell'incolumità pubblica.

(4-01163)

(29 gennaio 2019)

RISPOSTA. - Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 febbraio 2018 è stata individuata la rete stradale regionale di interes-

se nazionale relativa alle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Marche, Molise Puglia, Toscana e Umbria da trasferire alla medesima ANAS.

L'iter burocratico per il passaggio delle strade di competenza della Regione Campania si è concluso il 26 novembre 2018 con la sottoscrizione dei verbali di consegna delle infrastrutture, tra le quali rientra anche l'ex strada provinciale 430 Cilentana, attualmente denominata NSA 544. ANAS ha quindi avviato le consuete attività di esercizio mediante interventi di manutenzione ordinaria quali pronto intervento, manutenzione del verde e della segnaletica, e sta ora completando la verifica dello stato dell'arteria; ciò per definire gli interventi di manutenzione straordinaria, tra i quali rientrano quelli di consolidamento del corpo stradale nei tratti in frana, da inserire poi nella programmazione aziendale.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(28 marzo 2019)

CIRIANI. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

in provincia di Pordenone la società Edison SpA gestisce le dighe presenti sul territorio; gli invasi hanno le seguenti capacità: Cà Selva 42 milioni di metri cubi; Cà Zul 9.5 milioni di metri cubi; Ponte Racli 22 milioni di metri cubi;

le funzioni di vigilanza e di sicurezza delle dighe sono di competenza dello Stato, con specifica attribuzione alla Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

il Ministero esercita le funzioni stabilendo le regole di funzionamento e sicurezza della specifica diga, emanando le apposite regole, tramite il "foglio condizioni esercizio e manutenzioni";

considerato che:

proprio al fine di assicurare adeguate condizioni di vigilanza e sicurezza, il foglio stabilisce al punto 6.1 (Vigilanza) le seguenti condizioni in materia di personale di guardia: 1) diga di Cà Selva: personale di guardia: 5 guardiani che si avvicendano in turni di 8 ore, garantendo il presidio continuo dello sbarramento 24 ore su 24; procedure di guardia: vigilanza

assicurata dal personale che effettua, per tutti i giorni della settimana, la prestazione lavorativa ordinaria e che fornisce il presidio continuo 24 ore su 24; 2) diga di Cà Zul: personale di guardiania: 5 tecnici in turno continuo avvicendato; procedure di guardiania: vigilanza continua assicurata da personale presente 24 ore su 24, di cui uno in casa di guardia e due in centrale a Meduno; 3) diga di Ponte Racli: personale di guardiania: 5 guardiani che si avvicendano in turni avvicendati di 8 ore garantendo il presidio continuo dello sbarramento 24 ore su 24; procedure di guardiania: vigilanza continua assicurata dal personale presente che effettua, per tutti i giorni della settimana, la prestazione lavorativa ordinaria e che fornisce il presidio continuo 24 ore su 24;

a quanto risulta all'interrogante, Edison SpA nell'agosto 2015 ha disposto una diversa organizzazione della turnistica di guardiania, con l'introduzione di 8 ore notturne di reperibilità speciale nel luogo di lavoro, anziché al proprio domicilio, con l'esito di ridurre il numero del personale necessario da 5 a 4, in difformità rispetto alle prescrizioni del foglio;

inoltre, a differenza di quanto comunicato in precedenza al Ministero competente, dall'agosto 2015 si sono succedute ulteriori modifiche delle previsioni organizzative da parte della concessionaria, fino alla determinazione assunta a valere dal 1° gennaio 2018 che prevede una presenza sul luogo di lavoro, inclusa la reperibilità speciale, di 32 ore consecutive, nonché una presenza minima sul posto di lavoro di 336 ore mensili, anziché 168;

le disposizioni vigenti dal 1° gennaio 2018 riducono ulteriormente il personale addetto ad ogni impianto da 4 a 3, con conseguente inevitabile forzata presenza ininterrotta del personale di vigilanza e sicurezza sul luogo di lavoro e paventata riduzione degli *standard* di adeguatezza del servizio di così alta responsabilità;

con l'ordine di servizio n. 1/2017 del 14 dicembre 2017, la concessionaria informa di agire "tenuto conto della comunicazione del 23 novembre 2017 in cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti autorizza la variazione delle modalità di svolgimento della sorveglianza delle dighe di Cà Zul, Cà Selva e Ponte Racli";

effettivamente la Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche, Divisione 5, ha comunicato in data 23 novembre 2017 l'aggiornamento delle attività di guardiania, assecondando la richiesta di Edison SpA e riducendo pertanto a 3 il personale di guardia alle dighe e prevedendo inoltre un'unità di personale costantemente presente in centrale a Meduno;

con l'assenso del Ministero alla riorganizzazione della turnistica basata sul passaggio da 5 a 3 guardiani in servizio avvicendato per ciascuna

diga, Edison SpA gode effettivamente di maggiori opportunità di riduzione del proprio costo del personale, ma sulla base delle condizioni di lavoro illustrate, che oggettivamente aumentano in modo grave il livello di affaticamento psicofisico del personale di guardiania e con ciò riducendo la sicurezza della gestione degli impianti sorvegliati;

tenuto conto inoltre che:

la concessionaria ha disposto il menzionato ordine di servizio n. 1/2017, invocando l'articolo 39 del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore elettrico, il quale prevede l'istituto della reperibilità speciale da prestarsi in luogo adiacente alla diga, ma non prevede in alcun modo che tale disponibilità del lavoratore si possa, e men che meno debba (come pretende Edison SpA con comunicazioni ingiuntive) trasformare in 32 ore consecutive di lavoro e 336 ore mensili, anziché 168, di presenza sul posto di lavoro;

le 32 ore consecutive di presenza sul posto di lavoro diventano anche di più, quando la guardiania deve essere assicurata pure in presenza di eventi straordinari come la malattia di un componente della squadra di diga (3 componenti);

l'invocazione del citato articolo 39 del contratto collettivo nazionale di lavoro è solo apparentemente coerente con la lettera e lo spirito di quell'accordo contrattuale, poiché l'intesa tra le parti prevede, come detto, la reperibilità speciale, ma non prevede che il suo utilizzo possa implicare le specifiche estreme conseguenze indicate, con le ovvie ricadute sulla condizione di vita dei guardiani e delle loro famiglie;

la distorta lettura ed applicazione dell'articolo 39 appare all'interrogante assolutamente censurabile laddove riduca irragionevolmente la condotta in materia di sicurezza nell'esercizio delle dighe;

la giurisprudenza comunitaria e domestica (sentenze della Corte di giustizia della Comunità europea: Simap C-303/1998; Pfeiffer C-397/01; Jaeger C-151/02; Dellas C-14/04; sentenza della Corte di cassazione n. 5465/2016) è esplicitamente orientata a stabilire che la cosiddetta reperibilità interna, quale quella speciale di cui all'art. 39 del contratto collettivo nazionale di lavoro, diversamente da quella esterna assicurata per esempio dal proprio domicilio, costituisca orario di lavoro e che pertanto l'ordine di servizio n. 1/2017 costituirebbe un'ingiunzione a lavorare a tutti gli effetti per 32 ore consecutive e per 336 ore mensili, anziché 168;

a giudizio dell'interrogante la questione merita tutta l'attenzione del competente del Ministero del lavoro e delle politiche sociali,

si chiede di sapere:

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti non ritenga che la significativa riduzione degli organici assegnati alla guardiania delle dighe (da 5 a 3) possa comportare un rischio per la sicurezza delle dighe e delle popolazioni e se non intenda revocare o rivedere le autorizzazioni di cui alla citata corrispondenza ministeriale del 23 novembre 2017, ripristinando per le tre dighe il previgente foglio;

se il Ministro del lavoro e delle politiche sociali non ritenga che l'interpretazione dell'articolo 39 del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore elettrico data da Edison SpA contrasti con la tutela dei diritti fondamentali degli addetti alla guardiania, in quanto sono costretti ad un orario di lavoro di gran lunga superiore a quello che il contratto prevede con immediate e pesanti conseguenze anche nella sfera dei diritti di cittadinanza e nella tutela dei diritti della famiglia.

(4-00370)

(17 luglio 2018)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni acquisite dalla Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche si forniscono i seguenti elementi di risposta.

La vigilanza sulle opere di sbarramento è normata dall'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959, n. 1363, il quale stabilisce che, durante il regolare esercizio di una diga, il relativo sbarramento deve essere continuamente presidiato da personale a ciò preposto dal concessionario, "tenuto a risiedere nelle immediate vicinanze in apposita casa di guardia collegata, in modo sicuro, telefonicamente o con impianto radio, con la rete telefonica pubblica e con la più prossima sede della ditta concessionaria".

Nell'esercizio dei propri compiti di vigilanza tecnica, attinenti all'accertamento delle condizioni di sicurezza, manutenzione e gestione delle opere costituenti gli impianti di ritenuta, questo Ministero ha, pertanto, reso il nulla osta alla modifica del servizio di guardiania comunicato dalla società concessionaria Edison, che gestisce le dighe di Ca' Selva, Ca' Zul e Ponte Racli, con la prescrizione che siano garantite in ogni condizione le comunicazioni da e verso la casa di guardia della diga, anche mediante la ridondanza dei sistemi di comunicazione.

Ciò posto, con riguardo al quesito che paventa un rischio per la sicurezza di tali dighe in relazione alla riduzione del personale operata dalla Edison, per quanto di competenza, si riferisce che, dal confronto dei controlli eseguiti da novembre 2016 ad ottobre 2017, cioè prima che fossero modi-

ficati i turni di guardiania (e dunque con 5 guardiani in servizio), e da novembre 2017 ad ottobre 2018, ossia con guardiania a cura di 3 unità (a fronte delle 5 precedenti), non sono emerse situazioni di pericolo.

Nello specifico, sono stati esaminati: gli atti di asseverazione sulla sicurezza delle opere e delle sponde dell'invaso, ai sensi della circolare della Presidenza del Consiglio dei ministri DSTN/2/22806 del 13 dicembre 1995; i diagrammi delle misure, contenenti i dati e le misure degli ultimi cinque anni relativi alla strumentazione di monitoraggio installata presso gli impianti di ritenuta; i bollettini mensili contenenti i dati e le misure di cui all'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1363 del 1959, redatti sulla base dei dati riportati giornalmente nel registro della diga, conservato presso la casa di guardia. Sono stati analizzati, inoltre, senza rilevare difformità tra le risultanze del 2017 e quelle del 2018, i dati relativi alle manovre di controllo sull'efficienza degli organi di scarico, quotidianamente aggiornati dal personale di guardiania.

Va poi evidenziato che la modifica del servizio di guardiania non ha comportato un giudizio differente sugli impianti da parte dell'ufficio tecnico per le dighe di Venezia, territorialmente preposto all'esecuzione delle visite ispettive, in quanto in entrambi gli archi temporali considerati è stato accertato che dette opere di sbarramento sono esercite in condizioni di sicurezza.

Non si può che concludere che il rimodulato servizio di guardiania oggetto del presente chiarimento sta avendo corso in assenza di pregiudizio o criticità per le condizioni di sicurezza delle dighe.

Per completezza d'informazione, richiamando il rischio per la sicurezza delle popolazioni, si rappresenta che le dighe Ca' Selva, Cal Zul e Ponte Racli sono oggetto di appositi documenti di protezione civile, approvati dalla Prefettura di Pordenone, previo parere vincolante della Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche di questo Ministero, finalizzati alla gestione del rischio diga e del rischio idraulico a valle della diga.

Tali documenti, dettagliati come segue, prevedono specifiche fasi di allerta per gli enti di protezione civile e le popolazioni interessate: Ca' Selva: documento di protezione civile in vigore; data di approvazione dell'aggiornamento del documento di protezione civile 18 giugno 2018; Ca' Zul: documento di protezione civile in vigore; data di approvazione dell'aggiornamento del documento di protezione civile 18 giugno 2018; Ponte Racli: documento di protezione civile in vigore; data di approvazione dell'aggiornamento del documento di protezione civile 11 ottobre 2017.

In una siffatta cornice di sicurezza, è appena in caso di sottolineare che, in occasione della criticità meteorologica verificatasi tra il 28 ottobre

ed il 5 novembre 2018, la gestione delle dighe è stata svolta con regolarità ed in maniera efficace. In particolare, le intense precipitazioni hanno determinato progressivi riempimenti degli invasi fino al raggiungimento della soglia di sfioro o comunque della quota massima di regolazione, con valori rilevanti di portate scaricate. La regolazione dell'apertura degli scarichi di superficie e profondi è stata effettuata efficientemente dal personale di guardia, nel rispetto delle procedure indicate nei rispettivi documenti di protezione civile e nei piani di gestione del rischio idraulico.

Si coglie l'occasione per confermare che questo Ministero continuerà a mantenere elevata la soglia di attenzione sulla tematica.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(28 marzo 2019)

CIRIANI. - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

nel mese di aprile 2018, oramai più di 10 mesi fa, è stato arrestato per possesso di marijuana, all'aeroporto di Colombo, in Sri Lanka, il giovane Antonio Consalvo, di Pordenone;

a quanto si apprende dai quotidiani la famiglia non riesce ad avere contatti diretti con il figlio, fatta eccezione per la prima telefonata in cui il giovane comunicava di essere stato arrestato;

i pochi contatti ad oggi, infatti, sono avvenuti per il tramite dell'ambasciata locale;

le condizioni detentive sono disumane (si parla di celle con 80 detenuti, costretti a dormire per terra e a dipendere da familiari e conoscenti per il cibo necessario al sostentamento);

lo Sri Lanka non ha accordi con l'Italia che permettano al ragazzo di scontare la pena nel nostro Paese;

la famiglia non ha più avuto notizie dall'avvocato d'ufficio dal 25 gennaio 2019;

il 13 febbraio era prevista un'udienza per protrarre la custodia cautelare,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione del nostro connazionale così come rappresentata dalla madre del ragazzo arrestato;

quali misure intenda adottare per garantire un giusto, rapido ed equo processo ed un trattamento umano al detenuto, e per permettere alla famiglia di avere notizie e contatti tempestivi e costanti al fine anche di alleviare l'angosciosa incertezza sulla sorte del figlio.

(4-01280)

(19 febbraio 2019)

RISPOSTA. - Il cittadino italiano Antonio Consalvo, nato a Pordenone il 5 settembre 1985, è stato arrestato dal Police narcotics bureau presso l'aeroporto di Colombo il 28 aprile 2018 per detenzione di 5 chilogrammi di stupefacenti (marijuana) e da allora è detenuto nel penitenziario di Negombo.

Il personale dell'ambasciata italiana a Colombo ha effettuato diverse visite consolari al connazionale, l'ultima delle quali il 26 febbraio 2019. La sede è in costante contatto con i familiari, in particolare con la madre che è puntualmente informata delle condizioni di salute del figlio, apparse buone nel corso dell'ultima visita, e dello sviluppo della vicenda giudiziaria. L'ambasciata, oltre a far recapitare all'interessato alcuni generi di conforto, ha dato piena disponibilità ad incontrare e assistere la madre, che intende recarsi sul posto a breve per visitare il figlio in carcere.

La vicenda processuale del signor Consalvo non ha avuto finora un rapido corso e per questo l'ambasciata è intervenuta più volte sulle competenti autorità locali per sollecitare la rapida prosecuzione della fase istruttoria del processo.

La questione relativa alla situazione di Antonio Consalvo è stata inoltre sollevata, insieme a quella del connazionale Mattia Giberti, dal sottosegretario Di Stefano il 1° marzo 2019, nel corso di un incontro con il Ministro degli affari esteri dello Sri Lanka. In quell'occasione, il sottosegretario ha espresso l'auspicio di una rapida soluzione per entrambi i casi.

L'ambasciata, in stretto raccordo con la Farnesina, continua a seguire la vicenda con la massima attenzione, interloquendo con le autorità locali, prestando ogni necessaria assistenza al connazionale e tenendosi in contatto con i familiari e il suo legale.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale

MERLO

(2 aprile 2019)

DE PETRIS. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

come accade periodicamente oramai da anni, anche in queste ultime settimane sulla stampa locale del sud pontino si è acceso il dibattito sulla presenza del "pontile petroli" ENI in pieno centro urbano a Gaeta (Latina), con tutti i gravi rischi per la popolazione in caso di possibili incidenti connessi con le attività di carico e scarico di prodotti petroliferi;

contrariamente a quanto da sempre assicurato dai vertici dell'autorità portuale di Civitavecchia (la cui circoscrizione di competenza fu estesa nel 2002 al porto commerciale di Gaeta, includendo l'intero golfo), anziché provvedere alla delocalizzazione del pontile petroli, al fine di assicurare lo svolgimento delle operazioni commerciali in condizioni di massima sicurezza, tanto per l'ecosistema marino e costiero quanto e soprattutto per la popolazione in considerazione della prossimità dell'abitato e delle attività umane, con delibera n. 12 del 17 febbraio 2014, viene previsto lo spostamento del pontile petroli nell'ambito del porto commerciale, che ha suscitato forti proteste da parte dell'amministrazione formiana, degli operatori turistici e balneari e delle associazioni di cittadini del comprensorio, in quanto la nuova ubicazione risultava in prossimità della spiaggia di Vindicio, con tutti i conseguenti rischi e pericoli che non venivano eliminati ma solamente trasferiti;

oltre a ciò, veniva fatto notare come la nuova localizzazione prescelta risultasse sempre essere nell'ambito dell'area sensibile individuata dalla Regione Lazio ai sensi della direttiva 91/271/CEE del 21 maggio 1991;

per contro, è stato ritenuto da più parti che la soluzione ottimale, capace di contemperare le esigenze di natura economica e commerciale con la sicurezza e la salvaguardia dell'ambiente, poteva essere lo spostamento del *terminal* petrolifero *offshore* a una congrua distanza di sicurezza dalla costa ed al di fuori dell'area sensibile, proprio come avviene da sempre nel porto di Fiumicino (anch'esso amministrato dall'autorità portuale di Civita-

vecchia) e come di recente delocalizzato nel porto di Civitavecchia, analogamente a quanto avviene in altre parti d'Italia e del mondo;

nei giorni scorsi, l'assemblea contro il pontile petroli, sito nel cuore della città di Gaeta, ha dato il via a due raccolte firme per la dismissione del pontile ENI anche in considerazione della recente scadenza della concessione alla stessa società, che favorirebbe, in questo periodo di riassetto, una soluzione definitiva del problema;

la multinazionale del petrolio insiste per un rinnovo decennale e per un ingrandimento del pontile, oltre che per il suo spostamento a ridosso della spiaggia di Vindicio, sul confine con il comune di Formia;

se le richieste di Eni venissero accolte, aumenterebbero i rischi legati alla sicurezza per la presenza di un sito tanto delicato e pericoloso nei pressi di un centro abitato con un impatto ancor più negativo sull'ambiente, sulle attività turistiche e di pesca;

i cittadini del golfo di Gaeta chiedono, invece, che il pontile ENI venga dismesso con conseguente riqualificazione dell'area interessata e riallocazione dei lavoratori attualmente impiegati nella struttura petrolifera o, in *extrema ratio*, che si preveda una delocalizzazione della struttura *offshore*, con una concessione che riduca l'ipoteca decennale sul futuro delle zone costiere,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario e urgente assumere le opportune iniziative per l'immediata delocalizzazione del pontile petroli di Gaeta in un luogo più sicuro, conformemente alla normativa in materia di sicurezza, al fine di garantire, compatibilmente alle esigenze di natura economica e commerciale, anche la salute e la sicurezza dei cittadini.

(4-00597)

(25 settembre 2018)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni fornite dalla competente Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

L'organismo centrale stoccaggio italiano (OCSIT), vigilato dal Ministero dello sviluppo economico, ha classificato il deposito ENI Gaeta-Arzano e Casalarga sito di stoccaggio di oltre 1.000.000 tonnellate di pro-

dotti petroliferi raffinati; in caso di crisi petrolifera, essi sarebbero immessi sul mercato interno per calmierare i prezzi dei prodotti energetici.

L'intera infrastruttura energetica è stata collegata, tramite oleodotto terrestre, al deposito di Pomezia e movimentata circa 1,3 milioni di tonnellate all'anno di prodotti petroliferi, così da assicurare quota parte delle scorte strategiche nazionali, l'operatività degli aeroporti di Roma e l'autonomia energetica della capitale.

Il pontile petroli ENI, costituito da una struttura mista formata in calcestruzzo armato ed acciaio appoggiato su piloni in grado di consentire lo scarico o il carico di navi cisterna in qualsiasi condizione meteorologica, è ubicato sul lungomare Caboto di Gaeta, nei pressi della darsena Porto Salvo, dunque in prossimità del centro abitato.

Sulla struttura sono montati *manifold*, ossia le attrezzature che consentono il collegamento tra le cisterne della nave e le tubazioni che trasportano i prodotti petroliferi, sottovuoto, al deposito costiero. Nessuna movimentazione di prodotto avviene quindi a contatto con la pressione atmosferica, in quanto tutte le operazioni devono essere effettuate sottovuoto od in presenza di atmosfera inerte, e mai a contatto con l'aria, a presidio dell'ambiente circostante, sia marino sia atmosferico.

La prevenzione antincendio durante le attività di scarico del prodotto è costantemente assicurata grazie alla presenza di una squadra dei Vigili del fuoco a disposizione presso il pontile petroli ENI e di una seconda squadra pronta ad intervenire con l'ausilio di una motobarca attrezzata con apposite dotazioni e presidi di sicurezza. Lo stesso pontile è attrezzato con impianto indipendente alimentato direttamente ad acqua di mare e pertanto inesauribile.

Inoltre, per preservare l'ambiente marino durante le operazioni di scarico, la nave viene cinta con panne antinquinamento che costituiscono una barriera nel caso in cui si verifichi un'improvvisa fuoriuscita di prodotto. Tale barriera galleggiante conterrebbe all'interno dello specchio acqueo così delimitato l'eventuale sversamento, che sarebbe poi tempestivamente raccolto dalla squadra speciale per il disinquinamento, che rimane in stato di allerta per tutta la durata delle operazioni.

Il sito è, altresì, sottoposto ad attività esercitativa: si svolge, infatti, ogni 6 mesi la grande esercitazione antincendio antiterrorismo antinquinamento, che si aggiunge alle routinarie esercitazioni trimestrali.

Per quanto concerne la minaccia terroristica, si riferisce che l'infrastruttura *offshore* è integralmente recintata in acciaio e vigilata da telecamere a circuito chiuso e dalla presenza di guardie giurate appositamente ad-

destrate, secondo codificazioni contenute in dedicati piani di sicurezza depositati presso la Prefettura di Latina.

Il sito del pontile petroli è dotato di tutte le certificazioni inerenti alle normative riguardanti gli incidenti rilevanti, inclusi i piani di emergenza ed evacuazione interno ed esterno, in attuazione della normativa di riferimento, la "Seveso III".

Le navi cisterna che approdano presso la struttura terminalistica energetica di Gaeta devono, peraltro, essere provviste di doppio scafo, per prevenire la possibile perdita di prodotto e conseguente dispersione in mare, ed in possesso di idonea certificazione, conforme alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (nota come Marpol 73/78) e rilasciata da un ente di classifica navale riconosciuto, come il Registro italiano navale (RINA) SpA.

A fronte di tale cornice di sicurezza è vero che, specie nel corso degli ultimi anni, l'opinione pubblica locale si è mostrata sempre più sensibile all'aspettativa di una delocalizzazione del terminale petrolifero; ciò a motivo della valutata eccessiva prossimità dell'attuale sito al centro abitato e tenuto conto del fatto che il *waterfront* della struttura è caratterizzato dal centro storico della cittadina. A tal proposito, l'attuale vertice dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale, sulla base di un protocollo di intesa sottoscritto dall'Autorità portuale e dalla società ENI in data 23 giugno 2011, ha promosso la costituzione di un tavolo tecnico, composto da rappresentanti dell'Autorità, del Comune di Gaeta e dell'ENI, finalizzato a valutare la migliore localizzazione dell'infrastruttura energetica sotto il profilo tecnico, economico ed amministrativo.

Nel corso delle riunioni del tavolo tecnico sono state prese in esame le tre seguenti ipotesi, in corso di approfondimento con studi progettuali e di fattibilità: a) permanere nell'attuale posizione; b) spostare l'attracco petrolifero all'interno del porto commerciale di Gaeta, come richiamato nel protocollo di intesa del 2011; c) realizzare un attracco galleggiante *offshore*, quindi a mare, posto al di fuori della linea del golfo di Gaeta.

La Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne ha comunicato di non aver ricevuto alcuna istanza di ampliamento e delocalizzazione della struttura a ridosso della spiaggia di Vindicio, posta al confine con il comune di Formia, da parte della società ENI.

Infine, si segnala che l'Autorità di sistema portuale, al fine di consentire l'ultimazione dei lavori del tavolo tecnico ed accogliere una proposta progettuale definitiva, che contempra gli interessi delle amministrazioni dello Stato e della collettività cittadina, ha ritenuto opportuno, all'atto del rin-

novo, fissare la scadenza della presupposta concessione demaniale marittima in 4 anni, anziché 10, come invece richiesto dalla società concessionaria.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(28 marzo 2019)

GASPARRI. - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

il consiglio nazionale degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori (CNAPPC) è un ente pubblico non economico istituito presso il Ministero della giustizia;

secondo quanto risulta, in seguito a un avviso pubblico di selezione per il conferimento di un incarico dirigenziale a tempo pieno e determinato di tre anni indetto dal CNAPPC, pubblicato in data 24 novembre 2017, il 10 aprile 2018 veniva assunto il signor G.G.I. quale dirigente di seconda fascia;

a pagina 2 dell'avviso di selezione, tra i requisiti richiesti ai candidati, si legge quanto segue: "La formazione universitaria, comunque richiesta, non può essere inferiore al possesso del diploma di laurea (DL) conseguito secondo l'ordinamento previgente al regolamento di cui al D.M. 509/1999, ovvero al possesso della laurea specialistica (LS) o magistrale (LM) rilasciate da Università statali della Repubblica Italiana o presso Università non statali riconosciute a norma dell'ordinamento scolastico italiano";

nell'avviso di selezione era riportato il *facsimile* di domanda dove il candidato doveva espressamente dichiarare i titoli di studio;

in data 5 aprile 2018 è stato pubblicato l'esito della selezione in cui risultava vincitore il signor I. e quindi destinatario del provvedimento di conferimento dell'incarico dirigenziale;

con lettera prot. n. 0000481 del 10 aprile 2018 G.G.I. veniva assunto quale dirigente di seconda fascia con le funzioni di direttore dell'ente, con contratto a tempo pieno e determinato e con trattamento economico lordo annuale pari a 55.466,58 euro;

in data 3 ottobre 2018 il signor I. inviava ai componenti del CNAPPC una nota in cui manifestava la volontà di dimettersi dall'incarico e

che in pari data veniva convocata una seduta consiliare nel corso della quale il presidente del CNAPPC, l'architetto Giuseppe Cappochin, richiedeva l'intervento del signor I., il quale, come si legge testualmente nella delibera n. 1497/2018 della riunione del 3 ottobre 2018, "conferma al Consiglio la disponibilità, richiesta dal Consiglio medesimo, a differire le dimissioni di un mese. Il direttore comunica che sarà in servizio fino al 30 novembre e terminerà il 1° dicembre";

il signor I. allegava un *curriculum* pubblicato recentemente sul sito *web* del CNAPPC in amministrazione trasparente da cui risulta che è in possesso del "Diploma di Laurea in Scienze Politiche e delle Relazioni Internazionali", conseguito in data 23 marzo 2012 presso l'università degli studi "Guglielmo Marconi", laurea triennale classe L36;

al momento della compilazione della relativa domanda, della pubblicazione della graduatoria del 5 aprile 2018 dove risultava vincitore e all'atto della sottoscrizione del contratto con cui gli veniva conferito l'incarico, il signor I. non era in possesso del titolo di laurea previgente o laurea specialistica o magistrale previsto dall'ordinamento ed espressamente richiesto nell'avviso di selezione come *conditio sine qua non* per la partecipazione;

quindi l'assunzione del signor I. risulta irregolare, in quanto questi non era in possesso dei requisiti previsti dal bando per la partecipazione a tale selezione pubblica,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno attivare un'ispezione sugli atti che hanno portato all'assunzione del signor I. e verificare le motivazioni per cui la commissione, all'atto della designazione del vincitore, non avrebbe controllato la rispondenza del possesso dei requisiti previsti dall'avviso di selezione per la nomina di un dirigente di seconda fascia.

(4-01122)

(22 gennaio 2019)

RISPOSTA. - Secondo una previsione sostanzialmente omogenea delle leggi che regolano gli ordini professionali, la funzione di vigilanza attribuita al Ministero sul funzionamento dei consigli e degli ordini professionali si estrinseca nel potere di scioglimento di un consiglio che non sia in grado di funzionare regolarmente (per qualsiasi ragione), ovvero quando sia trascorso il termine di legge senza che si sia provveduto all'elezione del nuovo consiglio, ovvero ancora quando il consiglio stesso, richiamato all'osservanza degli obblighi ad esso imposti, persista nel violarli. Simile sistema

è stato ritenuto legittimo dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 1 del 1968 (relativa in particolare all'ordine dei giornalisti), nella quale tra l'altro si legge che "il potere i Ministro è corollario del pubblico interesse al regolare funzionamento dei Consigli (...) sicché nessuna ingerenza è consentita all'esecutivo sull'attività amministrativa relativa agli iscritti, salva la implicita possibilità di segnalare fatti che possano giustificare il promovimento dell'azione disciplinare: nel che non si può riscontrare, in verità, nessun rischio di abuso".

Con particolare riferimento alla professione di architetto, questo Ministero esercita sull'ordine professionale esclusivamente una funzione di alta vigilanza, volta alla verifica del corretto funzionamento, ai sensi dell'art. 57 del regio decreto 23 ottobre 1925, n. 2537, recante "Approvazione del regolamento per le professioni d'ingegnere e di architetto", con la correlata possibilità di sciogliere il consiglio dell'ordine ove questo, chiamato all'osservanza dei suoi obblighi persista nel violarli o nel non adempierli, ovvero per altri gravi motivi.

Fatta tale premessa concernente l'esatto perimetro delle competenze ministeriali, il Ministero ha svolto un'istruttoria volta a verificare la sussistenza di situazioni patologiche, attestanti per ipotesi una forma di illegalità diffusa, che potessero eventualmente giustificare lo scioglimento dell'ordine nazionale degli architetti proprio con riferimento alla vicenda esposta.

Dall'istruttoria svolta è emerso che: 1) la domanda di partecipazione del dottor I., sottoscritta ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 2000, quanto ai titoli esplicitava "di essere in possesso del seguente titolo di studio: Diploma di Laurea in Scienze Politiche e delle Relazioni Internazionali (conseguito in data 26/03/2012 presso l'università degli studi Guglielmo Marconi con il seguente voto 103/110)", non specificando in modo esplicito la tipologia del titolo di studio (come invece richiesto nell'avviso di partecipazione); 2) il *curriculum* presentato congiuntamente alla domanda di partecipazione, e necessario per l'esame dei requisiti, prevedeva difformemente dal contenuto della domanda, quanto segue "Laurea I livello: Scienze Politiche e delle Relazioni Internazionali"; 3) la difformità relativa al titolo di studio tra la domanda e il *curriculum* era sfuggita per mero errore materiale all'addetto all'esame dei documenti.

L'errore appare effettivamente spiegabile in termini di negligenza tanto che anche il responsabile della procedura non ha rilevato la difformità e, quindi, esimi valutazione della commissione relativamente ai titoli contenuti nell'azione e ai requisiti contenuti nel *curriculum*. A conferma dell'assenza di una volontà di agevolare in modo illegittimo il dottor I., il consiglio dell'ordine interpellato sul punto ha rappresentato come non corrisponda al vero che il *curriculum* sia stato pubblicato sul sito *web* istituzionale, o meglio, che il *curriculum* pubblicato rechi solo la frase "laurea: scienze politiche e delle relazioni internazionali". In particolare, l'espressione "laurea triennale di classe L36" è una dicitura che non è presente né nella domanda

di partecipazione, né nel *curriculum* e tantomeno nel *curriculum* pubblicato su *internet*.

Tali circostanze di fatto, peraltro emergenti dai documenti allegati dal consiglio alla nota di chiarimenti, inoltrata a questo Ministero su esplicita richiesta, sembrano quindi attestare una situazione di negligenza nella gestione della procedura e non una volontà elusiva delle regole fissate nel bando di concorso. Di conseguenza non sembrano profilarsi elementi o ragioni idonee a provocare l'intervento del Ministero.

Il Ministro della giustizia

BONAFEDE

(29 marzo 2019)

IANNONE. - *Al Ministro della giustizia*. - Premesso che:

la camera penale di Nocera Inferiore ha indetto uno sciopero dei penalisti, dal 12 al 20 dicembre 2018;

sono state poste, tra le altre motivazioni, le difficoltà degli avvocati ad operare nel Tribunale nocerino a causa della cronica mancanza di magistrati e cancellieri;

tale situazione determina ritardi negli adempimenti amministrativi nonché nella regolare celebrazione dei processi, civili e penali, con evidente pregiudizio in danno degli avvocati e dei loro assistiti;

la pianta organica della Procura e del Tribunale di Nocera Inferiore è decisamente inadeguata rispetto al bacino di utenza, che risulta essere il più esteso nell'ambito del territorio del distretto di Salerno ed al conseguente numero di fascicoli pendenti; si aggiunga che la pianta organica, già sottodimensionata, non risulta neppure integralmente coperta;

la situazione strutturale non appare migliore di quella relativa alle piante organiche; gli avvocati sono costretti ad esercitare la propria professione in ambienti angusti e talvolta privi delle necessarie attrezzature. Le aule sono insufficienti e sottodimensionate;

per funzionare decorosamente e garantire una celere risposta di giustizia ai cittadini che ne fanno richiesta, il Tribunale nocerino avrebbe bisogno di un implemento dell'organico nella misura di almeno 10 nuovi sostituti procuratori, 7 magistrati giudicanti, 5 cancellieri per il settore penale e di 6 magistrati, 5 cancellieri e 5 ufficiali giudiziari per il settore civile;

tale allarmante situazione è stata certificata in una relazione pubblicata da "Il Sole-24 ore", secondo la quale il tribunale risulta penultimo, nella classifica dei tribunali d'Italia, posizionandosi al 139° posto su 140 tribunali oggetto di valutazione;

per tali motivi e per altre ragioni che attengono a dinamiche interne al foro, gli avvocati nocerini hanno richiesto un incontro, per il giorno 17 dicembre 2018, con i magistrati del locale Tribunale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle esposte precarie ed allarmanti condizioni di lavoro in cui gli operatori della giustizia sono obbligati a lavorare;

se intenda intervenire con azioni di competenza, al fine di adeguare gli *standard* qualitativi del Tribunale nocerino a quelli degli altri uffici giudiziari italiani ed eventualmente con quali azioni concrete ed immediate.

(4-00977)

(6 dicembre 2018)

RISPOSTA. - Non sfugge al Ministro la situazione della pianta organica degli uffici giudiziari di Nocera Inferiore, come degli altri uffici giudiziari del territorio nazionale, e pertanto va sottolineato che l'aumento della dotazione organica della magistratura si pone come momento essenziale nel perseguimento dell'obiettivo politico-istituzionale del Ministro per rendere più efficiente ed efficace il servizio giustizia. La convinzione che tale obiettivo non possa trovare compiuta attuazione senza adeguate risorse umane comporta come conseguenza la necessità di dotare l'ordine giudiziario di ulteriori consistenti professionalità che, distribuite tra merito e legittimità, garantiscano un'azione più efficace e confacente alle esigenze di sviluppo del Paese.

Va dunque rappresentato che l'art. 1, comma 379, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio per l'anno 2019), ha previsto l'aumento del ruolo organico del personale della magistratura ordinaria di 600 unità, disponendo che la tabella B allegata alla legge 5 marzo 1991, n. 71 (da ultimo modificata dall'art. 6 del decreto-legge 31 agosto 2016, n. 168, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 ottobre 2016, n. 197), è sostituita dalla tabella 2 allegata alla citata legge. Il medesimo comma ha stabilito, inoltre, che con uno o più decreti del Ministro della giustizia, da emanare entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore della legge, sentito il Consiglio

superiore della magistratura, sono rideterminate le piante organiche degli uffici giudiziari.

Pertanto v'è l'impegno, nell'ambito della già avviata procedura di revisione delle piante organiche dei magistrati, a dare giusto riconoscimento alle esigenze rappresentate dagli uffici giudiziari, tanto che, trasmesso nel mese di febbraio lo schema di decreto ministeriale per la rideterminazione della pianta organica degli uffici di legittimità al Consiglio superiore della magistratura per il dovuto parere, è stato istituito il 27 febbraio 2019 un tavolo tecnico per la rideterminazione delle piante organiche degli uffici di merito, il cui lavoro sta procedendo speditamente.

Parimenti, con riferimento alla situazione di carenza di personale amministrativo, profonda è la convinzione che necessiti assicurare a tutti gli uffici giudiziari risorse di personale adeguate a fronteggiare gli onerosi carichi di lavoro, anche sotto il profilo della suddivisione delle qualifiche rivestite, tanto è vero che, con la legge n. 145 questo Ministero è stato autorizzato, in aggiunta alle capacità assunzionali previste a legislazione vigente, ad assumere con contratto a tempo indeterminato personale amministrativo non dirigenziale, nell'arco del triennio 2019-2021, per un contingente di circa 3.000 unità.

Tuttavia merita di essere segnalato l'impegno profuso dall'amministrazione per compensare il progressivo depauperamento del personale determinatosi a seguito dell'interruzione dei concorsi per quasi un ventennio.

Anche il Tribunale di Nocera Inferiore come la Procura si sono giovati di nuove assunzioni, attuate sia con le procedure di mobilità, obbligatoria o volontaria, che si sono succedute negli ultimi anni, sia mediante concorso pubblico.

Segnatamente, per quanto attiene al concorso a 800 posti di assistente, non sembra inopportuno sottolineare che con lo scorrimento della graduatoria, da ultimo attuato con l'assunzione nei giorni 18, 19 e 20 febbraio 2019, degli ulteriori 213 idonei, sono complessivamente 6 le unità di personale assegnate al Tribunale e 6 unità alla Procura dal 2018 ad oggi. Tenuto altresì conto dell'innesto di nuove forze lavorative nel territorio dell'intero distretto della Corte di appello (288 unità), il Tribunale potrà continuare a beneficiare di ulteriori unità di personale, come risulta che abbia già fatto, in via temporanea e strettamente connessa con esigenze contingenti, mediante il ricorso, da parte degli organi di vertice distrettuale, all'applicazione di personale ai sensi dell'art. 14 dell'accordo sulla mobilità interna del 27 marzo 2007.

Nelle more dell'attuazione delle politiche di implementazione del personale, tale istituto rappresenta il più rapido strumento di redistribuzione

delle risorse umane disponibili nell'ambito del distretto, la cui utilità è facilmente intuibile soprattutto allo stato attuale.

Il Ministro della giustizia

BONAFEDE

(29 marzo 2019)

LANIECE. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

sulla strada statale di collegamento internazionale fra Italia e Svizzera, i lavori di sistemazione della strada statale 27, tra Etroubles (Aosta) e l'innesto autostrada per il traforo del Gran San Bernardo sono stati affidati, mediante appalto integrato all'ATI Lauro SpA/ Impresa De Giuliani S.r.l;

i lavori furono consegnati in via definitiva il giorno 7 luglio 2011 e, in virtù dei tempi contrattuali delle sospensioni e delle proroghe, dovevano concludersi entro maggio 2016;

durante l'esecuzione degli scavi in galleria si sono registrati dissesti dovuti alla natura geologica dell'ammasso da attraversare, con evidenze riscontrate anche in superficie e che hanno interessato fabbricati presenti sulla verticale della galleria;

è stato necessario eseguire ulteriori indagini e studi progettuali che hanno determinato il rallentamento nell'avanzamento dei lavori;

superate le problematiche di natura tecnica e riavviato a pieno regime il cantiere, è emersa successivamente la sofferenza economica dell'appaltatore, sfociata nel procedimento di concordato preventivo pendente tuttora presso il Tribunale di Vercelli;

le difficoltà economiche dell'impresa ne hanno limitato l'operatività e determinato l'inadempienza degli obblighi contrattuali nei confronti dell'ANAS che è stata costretta a disporre la risoluzione contrattuale;

considerato che:

è in corso ad oggi la progettazione delle opere rimanenti da eseguire e di quelle necessarie al completamento di quelle eseguite, attività queste propedeutiche ad una nuova procedura finalizzata al riappalto dei lavori;

per tali attività ANAS non può che procedere secondo quanto stabilito dalle procedure ordinarie previste dal decreto legislativo n. 50 del 2016 con tempistiche attuative non coincidenti con le reali esigenze del territorio amministrato;

è importante promuovere una rapida ripresa dei lavori ed una conseguente ultimazione degli stessi, così da consentire, finalmente, di eliminare il traffico dei mezzi pesanti dagli abitati di Etroubles e Saint-Oyen;

l'assoluta necessità di tale opera risiede infatti nella pericolosità dei due tratti interni dei Comuni di Etroubles e Saint-Oyen;

nel Comune di Saint-Oyen il tratto interno della strada statale 27 ha una larghezza minima della carreggiata, che rende impossibile il passaggio contemporaneo di due mezzi pesanti e pregiudica notevolmente la sicurezza dei pedoni nonché l'integrità delle abitazioni;

tali problematiche sono ancor più accentuate nel periodo invernale in presenza di neve che, seppur sgomberata, riduce ulteriormente la larghezza della carreggiata;

nel Comune di Etroubles il tratto interno è caratterizzato da un tornante posto al termine di una lunga discesa rettilinea con una pendenza del 10 per cento che è stato teatro di innumerevoli e gravissimi incidenti, alcuni dei quali purtroppo mortali;

nel corso degli anni sono state aumentate sensibilmente le segnaletiche di pericolo e sono stati posizionati degli impianti semaforici con lo scopo di ridurre la velocità di percorrenza del tratto interessato, ma rimane inalterata la pericolosità del tratto stradale in particolar modo per i mezzi pesanti;

le caratteristiche dell'attuale percorso della strada statale 27 comportano quindi un costante pericolo che può essere definitivamente scongiurato solo con l'ultimazione dei lavori della variante in oggetto;

tenuto conto che a giudizio dell'interrogante:

la corrente situazione di chiusura del cantiere, oltre alla immutata pericolosità dei tratti interni oggetto di variante, comporta un grave pregiudizio all'opera stessa ed una situazione paesaggistico-ambientale potenzialmente critica;

le condizioni del cantiere, con particolare riferimento alle opere di galleria, sono, in seguito alla chiusura operata dalla ditta appaltatrice Lauro SpA, di totale abbandono e di potenziale pericolo, a causa di copiose infil-

trazioni idriche soggette a periodici drenaggi precauzionali e conseguentemente in costante accumulo all'interno delle opere;

tale accumulo idrico, oltre ad arrecare un inevitabile ammaloramento delle opere stesse, risulta essere giusta fonte di preoccupazione in merito alla stabilità del versante a monte degli abitati e costituisce un ulteriore elemento circa l'assoluta necessità di una pronta ripresa dei lavori di variante;

oltre alle opere di cantiere incomplete, insistono, sui territori dei comuni, le occupazioni temporanee di aree per lo stoccaggio del materiale di risulta degli scavi di galleria, che costituiscono un deturpamento del paesaggio e recano grave danno ad una piccola comunità montana, che si sostiene grazie alla promozione di un turismo legato alla natura dei paesaggi alpini;

lo stoccaggio dei materiali inerti insiste su terreni privati destinati alla produzione di foraggio e per il pascolo del bestiame creando un danno al settore zootecnico;

tali occupazioni temporanee avrebbero dovuto terminare, in seguito ad un ripristino dei pascoli, già nel 2016 e, seppure l'ANAS abbia sempre garantito l'indennizzo pattuito in sede di concertazione nel luglio del 2011, pare evidente come il protrarsi di queste occupazioni stia compromettendo il mantenimento delle aziende zootecniche interessate;

in questo contesto di zootecnia di alta montagna, che già presenta innumerevoli avversità, una drastica diminuzione delle aree di produzione di foraggio costituisce un serio problema economico per un intero settore produttivo locale;

i cumuli del materiale di risulta degli scavi creano un danno ambientale legato alle polveri provenienti dalle grandi quantità di smarino depositate, e quindi è necessario, al momento della ripresa dei lavori, operare immediatamente per una sensibile riduzione dei volumi di inerti stoccati negli anni precedenti onde evitare un incremento della produzione di polveri,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di questa problematica;

quali siano le tempistiche per la predisposizione di un nuovo appalto comprensivo di nuova progettazione;

se il Ministro non ritenga necessario far valutare dal Consiglio dei ministri la decretazione delle procedure d'urgenza per la predisposizione di

un nuovo appalto ed ogni ulteriore azione per una rapida ultimazione della variante alla strada statale 27 del Gran San Bernardo.

(4-00885)

(20 novembre 2018)

RISPOSTA. - In relazione al quesito attinente alle tempistiche per la predisposizione di un nuovo appalto comprensivo di nuova progettazione dei lavori di sistemazione della strada statale 27, con mirato riguardo al tratto compreso fra Etroubles (Aosta) e l'innesto autostradale per il traforo del Gran San Bernardo, si riferisce che, a seguito dell'ammissione alla procedura di concordato preventivo del precedente appaltatore Lauro SpA decretata dal Tribunale di Vercelli in data 13 febbraio 2017 ed alla rescissione contrattuale intrapresa dalla stessa ANAS il 26 maggio 2017, il nuovo appaltatore, subentrando nell'esecuzione del contratto, ha chiesto di eseguire in via preliminare accertamenti di tipo tecnico e contabile.

ANAS prevede di completare la progettazione e dare corso alla successiva gara d'appalto entro il secondo trimestre 2019.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(28 marzo 2019)

LONARDO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

nel mese di ottobre 2018 un nuovissimo Boeing 737 Max 8, che trasportava 181 passeggeri e otto membri di equipaggio, è precipitato in mare, mentre si stava dirigendo verso la città di Pangkal Pinang, sull'isola di Bangka (Indonesia);

il 9 marzo 2019, un nuovo Boeing 737 Max 8 della Ethiopian Airlines si è schiantato mentre era in volo tra Addis Abeba e la capitale del Kenya, Nairobi, causando la morte di 157 persone, tra cui 8 italiani;

Cina, Etiopia e Indonesia hanno già deciso di mettere a terra tutti i velivoli Boeing 737 Max;

il Codacons ha chiesto alle autorità italiane di attivarsi immediatamente per garantire la sicurezza dei voli, attraverso il blocco categorico di tutti i decolli dei Boeing 737 Max dagli scali italiani e di avviare verifiche urgenti circa la formazione dei piloti, fino a che non saranno chiarite in modo ufficiale le cause del disastro;

la compagnia Air Italy, con sede a Olbia, avrebbe già nella propria flotta il modello di velivolo protagonista dell'incidente,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di assumere ogni opportuna iniziativa volta a bloccare le compagnie che hanno in uso la stessa tipologia del Boeing 737 Max, onde garantire le norme di sicurezza per i passeggeri, tenendo anche conto che già alcuni Paesi hanno scelto di fermare tali aeromobili.

(4-01407)

(19 marzo 2019)

RISPOSTA. - In merito alle iniziative poste in essere a tutela della sicurezza dei passeggeri in seguito al tragico incidente aereo del 10 marzo 2019 in Etiopia, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), ai sensi dell'articolo 70 del regolamento (UE) 2018/1139, ha disposto la chiusura dello spazio aereo italiano a tutti i voli commerciali operati con velivoli modello Boeing 737-8 Max-e 737-9 Max dalle ore 20 del 12 marzo. Pertanto, a titolo precauzionale e in attesa delle risultanze delle indagini in corso, gli aeromobili appartenenti a questo modello non possono operare da e per gli aeroporti nazionali fino a nuove comunicazioni. ENAC ha quindi invitato le compagnie aeree operative da e per gli aeroporti nazionali che utilizzano tali velivoli a riprogrammare i voli cercando di ridurre al minimo i disservizi per i passeggeri e fornendo tutte le informazioni necessarie nel rispetto dei regolamenti comunitari di settore.

L'Ente, in sinergia con il Ministero, continuerà a seguire l'evolversi della situazione con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(28 marzo 2019)

NENCINI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

il piano pluriennale delle opere pubbliche ANAS, approvato nell'agosto 2016 dal CIPE, prevedeva la realizzazione del tratto Guinza-Mercatello ovest del tracciato della E78 che collega le città di Siena ed Arezzo in Toscana ed Urbino e Fano nelle Marche. Tale piano inseriva l'opera di intervento e completamento a due corsie della galleria Guinza, con ipotesi di finanziamento a valere sulle risorse del fondo unico ANAS e dell'importo stimato di 59,31 milioni di euro. L'ultimazione della progettazione e l'appalto lavori era previsto entro il dicembre 2018;

stante il perdurare delle gravi difficoltà di circolazione di persone e merci su quell'importante opera di collegamento stradale e nelle more del previsto completamento delle opere di ripristino nel pieno rispetto delle norme di sicurezza, i sindaci di Mercatello sul Metauro, Urbino, Peglio, Borgo Pace e la vice presidente della Regione Marche chiedevano l'istituzione nella galleria esistente di un senso unico alternato fino al completamento delle opere di sistemazione costate circa 60 milioni di euro;

la risposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, giunta solo il 22 novembre 2018 e sconosciuta ai precedenti Governi, è stata categorica: non sarà mai possibile consentire la percorrenza di traffico pesante e leggero in una galleria di 6 chilometri di lunghezza senza sbocchi né vie di uscita laterali. È stata inoltre rigettata la proposta di ANAS e Regione Marche della realizzazione di un cunicolo parallelo di sicurezza, con una spesa prevista di circa 70 milioni, al fine di consentire l'apertura contestuale della galleria a doppio senso;

rimane ora sul tappeto la proposta, avanzata da ANAS su sollecitazione della Regione Marche, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della messa in opera di una seconda galleria, parallela a quella esistente, al fine di risolvere un'annosa e delicata questione che impatta negativamente sull'economia del territorio, attraverso il finanziamento di un progetto di raddoppio della galleria al costo previsto di 310 milioni di euro,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno attivarsi al fine di inserire nel contratto di programma ANAS e Ministero 2016-2020 un ulteriore finanziamento, non inferiore a 310 milioni di euro, corrispondente alla richiesta inoltrata da parte di ANAS al fine di consentire il raddoppio dell'attuale galleria della Guinza.

(4-00940)

(28 novembre 2018)

RISPOSTA. - A seguito dell'inserimento del completamento a due corsie della galleria "della Guinza" sulla E78 nel contratto di programma 2016-2020, per un importo di 59,3 milioni di euro, ANAS ha sviluppato il progetto definitivo per l'apertura al traffico della galleria con installazione impianti e opere civili di connessione con la viabilità esistente.

Sul progetto, il consiglio superiore dei lavori pubblici il 7 febbraio 2019 ha trasmesso ad ANAS il parere non favorevole n. 61/2018; tuttavia si è in attesa della specialistica valutazione di merito della commissione permanente gallerie e dei pareri degli enti competenti, tra cui il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Successivamente ANAS provvederà a rielaborare nuovamente studi e progetti per la realizzazione dell'opera, compreso l'utilizzo con regolamentazione del traffico con ciclo semaforico. Si assicura che questo Ministero seguirà con attenzione il prosieguo dell'*iter*.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(28 marzo 2019)

PRESUTTO, ORTOLANI, ACCOTO, PESCO, PIRRO, PELLEGRINI Marco, DELL'OLIO, GALLICCHIO, TURCO, LANZI, ANASTASI, NATURALE, RICCIARDI, QUARTO, VACCARO, PUGLIA, TRENTACOSTE, MATRISCIANO, LOMUTI, GAUDIANO, LEONE, BOTTO, GARRUTI, ANGRISANI, LANNUTTI, DI NICOLA, DI GIROLAMO, MARINELLO, MAUTONE, DI MICCO, DRAGO, GUIDOLIN, D'ANGELO, ABATE, GIANNUZZI, CROATTI, CASTELLONE, LUCIDI, DE LUCIA, DONNO. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

con delibera n. 626/2008, l'Autorità portuale di Napoli (ora Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale) approvava il progetto esecutivo della darsena di levante dell'importo complessivo di 154.000.000 euro di cui 123.047.877,60 per lavori a base di appalto (120.549.780,42 euro per lavori soggetti a ribasso d'asta, e 2.498.097,18 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso) oltre alle somme a disposizione;

a seguito dell'aggiudicazione definitiva all'associazione temporanea di imprese Trevi SpA, è stato stipulato il contratto d'appalto n. 6604 del 12 ottobre 2011, registrato il 18 ottobre 2011 all' Agenzia delle entrate Napoli 3 al n. 452/2 per l'importo di 85.376.070,94 euro al netto del ribasso d'asta del 31,25 per cento sull'importo dei lavori;

considerato che, risulta agli interroganti:

dagli elementi riportati a consuntivo nella relazione finale e nel certificato di collaudo (approvato con delibera n. 74 del 5 marzo 2018), si evince l'andamento anomalo dell'appalto e, in particolare, vengono in rilievo i seguenti profili di violazione del codice degli appalti (decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni e integrazioni): anomala dilatazione dei tempi contrattuali e disapplicazione delle penali; mancata dichiarazione della fattispecie normativa nella delibera n. 183/2015, cioè della variante; reiterata procedura di accordo bonario *ex art.* 240 del decreto legislativo n. 163 del 2006 ed evidente incompatibilità di alcuni membri della commissione *ex art.* 240; atto aggiuntivo n. 6902/2012: violazione della *par condicio* dei partecipanti alla gara;

in particolare Trevi si è aggiudicata l'appalto offrendo una consistente riduzione dei tempi previsti in progetto: 480 giorni rispetto a 1.020. Nel corso dell'esecuzione dei lavori si sono accumulati ritardi che hanno comportato l'ultimazione dei lavori dopo ben 1.700 giorni. Tuttavia, la stazione appaltante non ha applicato le penali previste dal contratto ma ha, addirittura, concesso diverse proroghe non rispondenti al reale andamento degli eventi documentati in atti;

ad ogni giorno di ritardo corrisponde una penale contrattualmente prevista di circa 54.851,65 euro pari allo 0,5 per mille dell'importo contrattuale divenuto di 109.703.307,34 euro. Le penali complessive non possono superare il 10 per cento dell'importo contrattuale pari a circa 10.900.000 euro (ai sensi dell'art. 145 del decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010) che equivale ad un ritardo di massimo 200 giorni. Anziché avviare la risoluzione del contratto per grave inadempimento, l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale ha rinunciato a tale credito con un grave danno erariale;

il progetto definitivo aveva ottenuto tutte le autorizzazioni prescritte dalla normativa (tra cui anche quella da parte della commissione di valutazione di impatto ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare). Il progetto esecutivo, validato e posto a base di gara, ha presentato, invece, gravi difformità rispetto a quello definitivo in merito al materiale da utilizzare per il riempimento dell'intercapedine della cassa di colmata. Nel progetto definitivo era previsto l'utilizzo del materiale di cava. In quello esecutivo, invece, veniva previsto il riutilizzo del materiale proveniente dalla demolizione del molo e, quindi, a costo zero. Tale riutilizzo del materiale costituiva, tra l'altro, un elemento premiante in sede di valutazione dell'offerta presentata in sede di gara;

invece, dalla "necessità di rimodulare il bilancio delle terre", come riportato nella relazione del responsabile unico del procedimento allegato alla delibera n. 183/2015, sembra emergere proprio la necessità di rimediare

a tali difformità progettuali, tra l'altro mai contestate dall'Autorità di sistema portuale. La variante approvata con delibera n. 183 del 3 giugno 2015 è costata circa 17 milioni di euro;

inoltre la prima proposta di accordo bonario, presentata in data 30 maggio 2016 dalla commissione nominata con delibera n. 437 del 29 dicembre 2015, conteneva una richiesta di circa 9.900.000 euro non ritenuta accoglibile dal responsabile unico del procedimento e dal direttore dei lavori (relazione congiunta del 31 maggio 2016) in quanto basata su elementi non riscontrabili e non rispondenti al reale andamento degli eventi documentati;

dalla relazione si può desumere anche la reale entità economica della prima proposta di accordo bonario che viene quantificata in ben oltre 20.000.000 euro. A conclusione della procedura, l'Autorità di sistema portuale ha emesso in data 12 settembre 2016 due delibere che, sebbene distinte, si riferiscono proprio agli elementi non accoglibili descritti nella relazione. Con la delibera n. 286/2016 si riconosce all'associazione temporanea di imprese Trevi un importo di 5.537.476,54 euro per accordo bonario e, contestualmente, con la delibera n. 287 del 12 settembre 2016 viene ratificata la concessione di una proroga del tempo utile contrattuale di ben 428 giorni (ben superiore al massimo consentito di 200 giorni). Nell'esito finale, tra l'altro, risulta evidente la dicotomia tra le posizioni del direttore dei lavori, contrario alle proroghe, e il responsabile unico del procedimento, che finisce per concederle. Tutto ciò si traduce in un mancato risparmio e credito per l'Autorità di circa 23.476.506,20 euro (penale giornaliera moltiplicata per 428 giorni). A tacitare le ulteriori richieste, l'Autorità ha, infine, approvato con delibera n. 46 del 20 febbraio 2016 una transazione riconoscendo all'associazione temporanea di imprese un ulteriore importo di 1.550.817,52 euro oltre alla mancata applicazione della penale;

per la nomina dei componenti della commissione per l'accordo bonario, di cui alla delibera n. 437/2015, sono emersi palesi e diversi profili di incompatibilità tra cui anche alcuni rilevati anche dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con parere n. 0026724 del 5 ottobre 2016;

altresì, l'atto aggiuntivo rep. n. 6902 del 24 dicembre 2012 ha comportato una riduzione della soglia di computo degli stati di avanzamento lavori da 8 milioni a 5 milioni di euro e ha riconosciuto il pagamento del 50 per cento del materiale a piè d'opera. Ciò si traduce in una violazione della *par condicio* nei confronti delle altre imprese partecipanti che hanno presentato la propria offerta sulla base dell'obbligo di contabilizzazione ogni 8 milioni di lavori eseguiti e senza che fosse prevista alcuna anticipazione del 50 per cento dei pagamenti per il materiale acquistato;

l'anomala e controversa gestione dell'appalto ha comportato un maggior costo dell'opera di ben 24 milioni di euro, una rinuncia del credito per mancata applicazione di penali di circa 11 milioni, e un risultato finale

che non risponde alle aspettative iniziali, in quanto è stata realizzata una cassa di colmata non rispettosa dei limiti di permeabilità del tufo imposti dalla normativa e, quindi, parzialmente inidonea all'accoglimento dei materiali del dragaggio e suscettibile di recare pregiudizio alla salubrità dell'ambiente,

si chiede di sapere:

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ritenga di verificare la condotta e la legittimità dell'operato dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale in riferimento a quanto disposto dal decreto legislativo n. 163 del 2006;

se intenda adoperarsi per sollecitare l'intervento dell'ANAC per i profili di competenza in relazione agli esiti dell'istruttoria avviata sull'appalto di cui al fascicolo n. 3739/2016, nonché l'intervento della Procura della Corte dei conti per la valutazione dei danni erariali derivanti dalla condotta dell'Autorità;

se il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare intenda adoperarsi per valutare l'inquinamento ambientale che deriverebbe dalla dispersione di sostanze inquinanti dovuta alla parziale permeabilità della vasca di colmata;

se siano state rilasciate autorizzazioni in variante al decreto di VIA già emesso per consentire l'utilizzo della seconda vasca di colmata;

se ad oggi, considerate le autorizzazioni rilasciate, sia possibile l'utilizzo della cassa di colmata a bassa permeabilità per contenere sabbie provenienti dai fondali del porto di Napoli e se sia possibile inserirvi il materiale dragato dal porto di Napoli, notoriamente molto inquinato.

(4-00818)

(7 novembre 2018)

RISPOSTA. - Per quanto di stretta competenza, sulla base delle informazioni acquisite dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Allo stato dell'istruttoria in corso, l'Autorità ha comunicato di aver riscontrato significative non conformità alla norma in seno alla procedura di accordo bonario, in tal senso confermando gli spunti di osservazione specificatamente evidenziati nell'atto di sindacato ispettivo.

Nello specifico, le criticità rilevate attengono ai seguenti profili: incompatibilità dei commissari della commissione di accordo bonario; correttezza dei tempi di avvio del procedimento di accordo bonario in relazione agli importi delle riserve; congruità degli importi riconosciuti all'impresa esecutrice. Ciascuno dei profili è suscettibile di segnalazione alla Procura della Repubblica della Corte dei conti ed in tal senso si procederà qualora dette risultanze saranno convalidate dall'esito dell'*iter* in atto.

Per quanto concerne, poi, l'analisi delle varianti in corso d'opera, che hanno determinato un incremento dell'importo dei lavori stimato di oltre il 30 per cento circa, pari cioè al valore del ribasso economico offerto dall'impresa in sede di gara, ANAC ha ritenuto utile avviare un'apposita ispezione, nel corso della quale sono stati acquisiti elementi conoscitivi e documentali relativi all'espletamento del contratto di appalto.

In particolare, sono stati esaminati gli atti concernenti le procedure di affidamento, l'istruttoria inerente all'ammissibilità delle varianti approvate, la verifica della coerenza tra i costi delle opere ed i tempi di esecuzione aggiuntivi ed il collegamento del progetto in variante con il progetto posto a base di gara. L'esito di tale accertamento ha consentito all'Autorità di rilevare profili di anomalia anche con riguardo al cronoprogramma di esecuzione dei lavori, dal momento che la data stimata per la conclusione dei lavori ha subito un notevole slittamento rispetto alle originarie previsioni, tanto che i tempi di lavorazione risultano pressoché triplicati in ragione delle proroghe concesse.

A motivo delle numerose criticità emerse e della vastità dei rami d'indagine avviati, ANAC ha disposto l'unificazione di tali istruttorie pendenti in un unico procedimento.

L'istruttoria così riunificata, che sconta a monte una dilazione del termine previsto per la conclusione del procedimento, sarà a breve completata e sottoposta al consiglio dell'Autorità affinché valuti, nel rispetto del vigente regolamento di vigilanza, la comunicazione delle risultanze alle parti.

Si coglie l'occasione per ribadire che questo Ministero avrà cura di adempiere, con tempestività, alle determinazioni che saranno assunte dal predetto consesso nell'atteso pronunciamento, ivi incluso il prospettato coinvolgimento della magistratura contabile.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(28 marzo 2019)

RAMPI. - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che

secondo la relazione, relativa all'anno 2018, presentata dalla presidente del Tribunale di sorveglianza di Milano, Giovanna Di Rosa, in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario 2019, permane nel distretto una preoccupante carenza del personale, sia per quel che riguarda i magistrati, sia per quel che riguarda, soprattutto, il personale amministrativo;

quanto all'organico della magistratura, senza entrare nel dettaglio che nella relazione ben descrive il disagio sopportato nel periodo preso in esame (dal 1° luglio 2017 al 30 giugno 2018) con scoperture che sono arrivate anche al 30 per cento, la situazione attuale è caratterizzata dalla mancanza di due magistrati all'Ufficio di Sorveglianza di Milano; a questa scoperta vanno aggiunte le assenze dal servizio extraferiali, dovute a motivi di salute od altro, assenze anche per lunghi periodi;

quanto al personale amministrativo, l'organico ha registrato il passaggio da una iniziale carenza di 12 posti su 45 complessivi (corrispondente a circa il 27 per cento) ad una carenza più ridotta, pari al 20 per cento, a seguito dell'arrivo di quattro assistenti giudiziari di nuova nomina, vincitori dell'ultimo concorso espletato dal Ministero della giustizia, i quali hanno portato a 36 le presenze effettive (su 45 posti), tenendo sempre in conto le riduzioni di personale che si registrano per malattia, per i benefici dovuti alla legge n. 104 del 1992 (7 unità) e di riduzione dell'orario di lavoro per *part time* (1 unità);

oltre alla cronica insufficienza di risorse umane, il Tribunale di sorveglianza di Milano deve fare i conti anche con la logistica e, quindi, con una grave carenza di risorse materiali, che riguardano innanzitutto gli spazi assegnati, di ampiezza del tutto insufficiente e non conformi a criteri di adeguatezza e decoro e ciò riguarda anche le sedi degli uffici di sorveglianza di Pavia e Varese; a questo disagio si aggiunge la gravissima insufficienza di fondi per la gestione degli automezzi sia in termini di manutenzione che per l'acquisto del carburante;

considerato che:

il Tribunale di sorveglianza di Milano è fra i più importanti d'Italia in termini di carichi di lavoro in quanto ben 13 istituti penitenziari ricadono nella giurisdizione dei tre uffici di sorveglianza del distretto: Milano, con gli istituti di Bollate, Opera, San Vittore, Monza e Lodi; Pavia, con gli istituti di Vigevano, Pavia e Voghera; Varese, con gli istituti di Busto Arsizio, Como, Lecco, Sondrio e Varese; in totale, negli istituti del distretto, al 31 gennaio 2019, erano "ospitati" ben 6.940 detenuti a fronte di una capienza regolamentare di 5.147 posti e quindi con un sovraffollamento pari al 135 per cento per cento, sovraffollamento che raggiunge anche il 197 per cento per cento nel carcere di Como;

il carico di lavoro affrontato nel periodo 1° luglio 2017 - 30 giugno 2018 dal Tribunale di sorveglianza di Milano e dagli uffici di sorveglianza di Milano, Pavia e Varese, può essere così riassunto in termini numerici: riguardo all'attività collegiale svolta dal Tribunale, i procedimenti definiti sono stati 12.115; riguardo, invece, all'attività monocratica, i procedimenti definiti dall'Ufficio di sorveglianza di Milano sono stati ben 37.403, mentre l'Ufficio di Pavia ne ha esitati 7.083 e quello di Varese 11.293: 67.894 procedimenti lavorati ed esitati da soli 18 magistrati di sorveglianza, compreso il presidente, il che vuol dire che nel 2018 ciascuno dei 18 magistrati si è fatto carico in media di 3.772 procedimenti, senza tener conto delle altre incombenze previste dalla legge, come quella riguardante il dovere di visitare gli istituti per verificare le condizioni di detenzione;

nonostante questa mole immensa di lavoro, il Tribunale di sorveglianza di Milano è riuscito a migliorare la produttività quanto a procedimenti definiti rispetto a quelli sopravvenuti, produttività accresciutasi di una quota pari al 20 per cento per cento rispetto all'anno precedente ed è il secondo incremento registrato nell'ultimo biennio (il precedente era stato pari al 10 per cento per cento);

la funzione istituzionale svolta dalla magistratura di sorveglianza è centrale nel percorso di rieducazione del condannato e quindi fondamentale anche ai fini della sicurezza della società esterna,

si chiede di sapere cosa intenda fare il Ministro in indirizzo e in quali tempi, per ripristinare gli organici, sia della magistratura di sorveglianza, sia del personale amministrativo in servizio presso il Tribunale di sorveglianza di Milano e negli uffici di sorveglianza di Milano, Pavia e Varese.

(4-01307)

(25 febbraio 2019)

RISPOSTA. - Non sfugge al Ministro la situazione della pianta organica degli uffici giudiziari di Milano, come degli altri uffici giudiziari del territorio nazionale, e va sottolineato come l'aumento della dotazione organica della magistratura si ponga quale momento essenziale nel perseguimento dell'obiettivo politico-istituzionale del Ministro per rendere più efficiente ed efficace il servizio giustizia. La convinzione che tale obiettivo non possa trovare compiuta attuazione senza adeguate risorse umane comporta come conseguenza la necessità di dotare l'ordine giudiziario di ulteriori consistenti professionalità che, distribuite tra merito e legittimità, garantiscano un'azione più efficace e confacente alle esigenze di sviluppo del Paese.

Va dunque rappresentato che l'art. 1, comma 379, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio per l'anno 2019), ha previsto l'aumento del ruolo organico del personale della magistratura ordinaria di 600 unità, disponendo che la tabella B allegata alla legge 5 marzo 1991, n. 71, da ultimo modificata dall'art. 6 del decreto-legge 31 agosto 2016, n. 168, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 ottobre 2016, n. 197, è sostituita dalla tabella 2 allegata alla legge n. 145. Il medesimo comma ha stabilito, inoltre, che con uno o più decreti del Ministro della giustizia, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge, sentito il Consiglio superiore della magistratura, sono rideterminate le piante organiche degli uffici giudiziari.

Pertanto v'è l'impegno, nell'ambito della già avviata procedura di revisione delle piante organiche dei magistrati, a dare giusto riconoscimento alle esigenze rappresentate dagli uffici giudiziari, tanto che, trasmesso nel mese di febbraio lo schema di decreto ministeriale per la rideterminazione della pianta organica degli uffici di legittimità al Consiglio superiore della magistratura per il dovuto parere, è stato istituito il 27 febbraio 2019 un tavolo tecnico per la rideterminazione delle piante organiche degli uffici di merito, il cui lavoro sta procedendo speditamente.

Parimenti, con riferimento alla situazione di carenza di personale amministrativo, profonda è la convinzione che necessiti di assicurare a tutti gli uffici giudiziari risorse di personale adeguate a fronteggiare gli onerosi carichi di lavoro, anche sotto il profilo della suddivisione delle qualifiche rivestite, tanto è vero che, con la legge n. 145 questo Ministero è stato autorizzato, in aggiunta alle capacità assunzionali previste a legislazione vigente, ad assumere con contratto a tempo indeterminato personale amministrativo non dirigenziale, nell'arco del triennio 2019-2021, per un contingente di circa 3.000 unità. Tuttavia merita di essere segnalato l'impegno profuso dall'amministrazione per compensare il progressivo depauperamento del personale determinatosi a seguito dell'interruzione dei concorsi per quasi un ventennio.

Anche il Tribunale di sorveglianza di Milano si è giovato di nuove assunzioni, attuate sia con le procedure di mobilità, obbligatoria o volontaria, che si sono succedute negli ultimi anni, sia mediante concorso pubblico.

Segnatamente, per quanto attiene al ben noto concorso a 800 posti di assistente giudiziario, non sembra inopportuno sottolineare che, con lo scorrimento della graduatoria da ultimo attuato con l'assunzione nei giorni 18, 19 e 20 febbraio 2019, degli ulteriori 213 idonei, sono complessivamente 5 le unità di personale assegnate all'ufficio di sorveglianza di Milano dal 2018 ad oggi, ed una all'ufficio di sorveglianza di Pavia.

Tenuto altresì conto dell'innesto di nuove forze lavorative nel territorio dell'intero distretto della Corte di appello, il Tribunale potrà continua-

re a beneficiare di ulteriori unità di personale, come risulta che abbia già fatto, in via temporanea e strettamente connessa con esigenze contingenti, mediante il ricorso, da parte degli organi di vertice distrettuale, all'applicazione di personale ai sensi dell'art. 14 dell'accordo sulla mobilità interna del 27 marzo 2007. Nelle more dell'attuazione delle politiche di implementazione del personale, tale istituto rappresenta il più rapido strumento di redistribuzione delle risorse umane disponibili nell'ambito del distretto, la cui utilità è facilmente intuibile soprattutto allo stato attuale.

Il Ministro della giustizia

BONAFEDE

(29 marzo 2019)

RICCIARDI, DI GIROLAMO, ANGRISANI, CASTELLONE, FERRARA, CORBETTA, LANNUTTI, AUDDINO, ROMANO, LEONE, DE LUCIA, CORRADO, DESSI', GAUDIANO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

il 6 agosto 2018 l'esplosione di un'autocisterna sulla A14 all'altezza di Bologna ha causato gravi danni alle persone, alle cose e alle infrastrutture (autostrada e tangenziale) con inevitabili problemi per la viabilità;

la tragedia, causata dal tamponamento di un *tir* a danno di un'autocisterna carica di gpl, ha provocato ben 145 feriti e un morto;

l'assessore per la protezione civile del Comune di Bologna ha stimato in 10 milioni di euro i danni causati dall'evento;

considerato che, per quanto risulta:

i massimali della polizza di assicurazione di responsabilità civile auto corrispondono agli importi massimi che l'impresa assicuratrice del veicolo responsabile di un evento lesivo può eventualmente pagare (in forza delle condizioni di polizza previamente stipulate dall'assicurato) in caso di incidente. I massimali possono essere di entità variabile (potendo oscillare fino a cifre di 10, 20 o 50 milioni di euro) o addirittura illimitati;

a fronte di ben 464 richieste di risarcimento, "Allianz" in data 5 settembre 2018 ha comunicato agli organi di stampa di aver parzialmente liquidato, ad oggi, 124 danneggiati,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, nel rispetto e indipendentemente dalle indagini della magistratura, intenda istituire una com-

missione tecnica al fine di: appurare quali siano gli esiti degli accertamenti peritali e di ogni altra eventuale verifica in ordine all'assetto (regolamentare o meno) dei mezzi coinvolti nonché alla regolarità (o meno) delle dimensioni, delle condizioni e della consistenza del materiale trasportato; vigilare sul corretto espletamento delle verifiche e delle stime operate dai periti incaricati dalle assicurazioni e dalle parti danneggiate nonché sul regolare adempimento degli accertamenti da sinistro; constatare se i valori del danno economico causato dall'incidente sia coerente con le stime.

(4-00863)

(15 novembre 2018)

RISPOSTA. - Il trasporto di merci pericolose su strada è regolamentato dalla direttiva 2008/68/CE, recepita nell'ordinamento nazionale dal decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, che ne disciplina dettagliatamente ogni profilo, dalla classificazione all'imballaggio e confezionamento, dalla certificazione dei mezzi di trasporto alle operazioni di carico e scarico, nonché la formazione del personale deputato al trattamento di merci pericolose in ciascuna fase del trasporto, ivi incluso il conducente del veicolo.

Nell'ambito di tale cornice normativa, con riguardo al quesito circa la possibile istituzione di una commissione tecnica che, indipendentemente dall'attività inquirente, di natura penale, valuti le risultanze degli accertamenti peritali esperiti in sede civilistica, si riferisce che la ricognizione delle cause dell'incidente è stata oggetto di un mirato approfondimento da parte del comitato consultivo apparecchiature a pressione, riunitosi il 28 gennaio 2019 presso gli uffici della Direzione generale della motorizzazione. Nel corso dell'incontro l'evento dannoso è risultato inquadrabile, quanto alle cause, tra gli incidenti stradali di tipo "ordinario" i cui profili di drammaticità sono stati implementati dalla circostanza che, sfortunatamente, entrambi i veicoli coinvolti nel tamponamento trasportavano materiali infiammabili (gas e solventi).

Alla luce delle considerazioni tecniche effettuate, il comitato, in linea con le indicazioni di livello europeo contenute nell'Working party on the transport of dangerous goods (WP 15) dell'United Nations economic commission for Europe (UNECE), competente per la regolamentazione del trasporto internazionale delle merci pericolose su strada, ha stabilito di non procedere all'acquisizione di ulteriori elementi di valutazione.

Si coglie l'occasione per evidenziare che, ad ogni buon fine, il Ministero sensibilizzerà gli enti locali affinché monitorino la tempestività dei risarcimenti da parte della compagnia assicurativa.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(28 marzo 2019)

SACCONE. - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

da circa 50 anni presso il consolato generale d'Italia di Stoccarda esiste un punto di ristoro, che si rese necessario per la forte presenza di italiani nella zona (circa 250.000);

il consolato è luogo fondamentale per la comunità italiana presente a Stoccarda, e si trova in una zona sprovvista di servizi quali bar, supermercati, ristoranti, mentre gli Italiani che ricorrono al consolato devono trascorrervi varie ore per sbrigare le pratiche loro necessarie;

dal febbraio 2013, il punto ristoro è in concessione ed è divenuto, grazie anche a notevoli lavori di manutenzione e ammodernamento dei locali, un luogo importante per gli Italiani che devono espletare pratiche al consolato, oltre che per gli stessi dipendenti e per quelli del vicino consolato spagnolo;

la concessione è scaduta il 15 febbraio 2019, e non è stata attivata nessuna procedura per il suo rinnovo e nemmeno per un nuovo bando volto alla nuova assegnazione del punto ristoro;

di fatto, il console, dopo sollecito del concessionario, ha fatto sapere allo stesso e anche ai dipendenti che il punto ristoro chiuderà allo scadere della concessione;

il console avrebbe addotto una serie di motivazioni che, a parere dell'interrogante, risultano contraddittorie;

infatti, veniva annunciato il probabile trasferimento del consolato, dato che la sede attuale non corrisponderebbe alle esigenze di lavoro richieste. Ma anche se alla fine il trasloco non avvenisse, ha asserito il console, il punto di ristoro andrebbe smantellato e non ricostruito per ragioni di sicurezza;

infine, il console ha affermato, in evidente contraddizione con quanto ricordato, che forse nel 2020 sarebbe stato pubblicato un altro bando per dare in concessione il punto di ristoro;

il 16 ottobre 2018, inoltre, il console ha convocato una riunione, comunicando agli impiegati la volontà di non rinnovare la concessione per il punto di ristoro;

questa decisione risulta avere causato sconcerto anche tra gli stessi impiegati e funzionari del consolato;

per avere chiarimenti molti cittadini si sono rivolti al Comites di Stoccarda, che, però, non ha risposto, pur avendo competenze, quanto meno consultive, nella difesa degli interessi dei nostri connazionali all'estero;

appare, quindi, molto probabile la chiusura del punto ristoro del consolato italiano a Stoccarda, cosa assolutamente non auspicabile e fortemente dannosa;

non appare comprensibile, a parere dell'interrogante, l'esplicita opposizione del console allo stesso mantenimento del punto di ristoro interno al consolato. Occorre, ribadire, infatti, che detto punto di ristoro è stato, ed è, molto importante per i cittadini che devono sbrigare le loro pratiche nel consolato, pratiche che, ovviamente, richiedono la presenza nella struttura per molte ore;

tra l'altro, risulta all'interrogante che vi sarebbe da parte del console stesso la volontà di sostituire il punto ristoro con una semplice macchina distributrice di bevande e alimenti. Non si può non osservare come questa eventuale scelta sia rischiosa anche per la sicurezza dei locali. Una macchina abbandonata a sé stessa potrebbe causare incidenti, anche gravi, sui quali sarebbe ben difficile intervenire prontamente, mancando l'indispensabile elemento umano;

è stato anche affermato che l'imminenza delle elezioni europee rende impossibile, per i tempi ristretti, l'emanazione di un nuovo bando. Non si comprende, sempre a parere dell'interrogante, quale possa essere il legame tra le elezioni e l'eventuale emanazione del nuovo bando per la nuova concessione del punto di ristoro,

si chiede di sapere:

quali iniziative di sua competenza intenda intraprendere il Ministro in indirizzo per evitare che il punto di ristoro venga chiuso, privando così i cittadini italiani che ricorrono ai servizi del consolato di un sito importante ed utile, non solo per le esigenze materiali, ma anche per contatti personali, sempre difficili in altri luoghi della città;

se, inoltre, al Ministro risulti la auspicabile volontà del consolato italiano a Stoccarda di indire, anche dopo le elezioni europee di maggio, un nuovo bando per la concessione di un punto di ristoro che, come detto più volte, è di grande importanza per i cittadini che devono affrontare anche 300 chilometri per giungere al consolato per adempiere alle pratiche necessarie alla loro attività quotidiana.

(4-01254)

(19 febbraio 2019)

RISPOSTA. - L'atto di concessione stipulato dal consolato generale per il locale ristoro di 14 metri quadri, comprensivo di ulteriori 10 metri quadri esterni antistanti facenti parte del cortile interno al consolato, firmato il 14 gennaio 2013, è venuto a scadenza naturale lo scorso 15 febbraio 2019. Nel 2013 l'affidamento della concessione era stato preceduto da una gara pubblica per il periodo massimo consentito dalla norma di 6 anni.

Ben prima della scadenza della concessione, il consolato generale a Stoccarda aveva informato il Ministero sull'opportunità di non rinnovare la concessione, motivando tale decisione con ragioni di sicurezza, in base alla necessità di approfondire aspetti legati al controllo degli accessi, garantire la sicurezza degli stessi connazionali e razionalizzare i flussi di pubblico. La sede riceve infatti quotidianamente un intenso afflusso di connazionali e che aumenterà verosimilmente in vista delle prossime tornate elettorali (elezioni europee nel 2019, rinnovo dei Comites nel 2020). Pertanto, nelle more di un rafforzamento delle misure di sicurezza passiva del consolato generale, tale afflusso non consente di ipotizzare allo stato attuale l'affidamento di una nuova concessione.

La presenza del punto di ristoro attraeva molti connazionali, al di là della necessità di richiedere servizi, inducendoli a stazionare a lungo all'interno della struttura consolare e creando non poche difficoltà nella regolazione degli accessi e nel controllo della sicurezza della sede. La gestione degli accessi alla struttura del locale ristoro è difatti senza previo controllo, in quanto, per la sua collocazione logistica, si può accedere liberamente senza necessariamente dover fruire di servizi consolari, rendendo più difficile lo sforzo di controllo interno e di verifica sulle effettive richieste di servizi da parte dei connazionali in consolato. Da parte della sede è invece in corso da tempo uno sforzo rilevante per far sì che i tempi di permanenza per i connazionali *in loco* si vadano via via riducendo, grazie anche a tutta una serie di procedure su cui la competente DGIT sta operando attraverso sistemi di snellimento (sistema di prenotazione *on line*, portale "Fast IT", ricorso ai contatti a distanza e ai servizi telematici) e che puntano proprio nella direzione di evitare che i consolati diventino punti di assembramento per i connazionali.

Va segnalato che i luoghi di incontro per i connazionali a Stoccarda (capoluogo del Land) e nei dintorni sono numerosi, essendo presente nella circoscrizione un forte associazionismo, punto legittimo di riferimento per la collettività.

Per tali motivi, nel breve-medio periodo il ricorso a distributori automatici a disposizione del pubblico, come peraltro diffuso e frequente in tutti gli uffici pubblici in Germania, rientra nell'ottica dei servizi accessori forniti a miglior tutela della sicurezza.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale

MERLO

(4 aprile 2019)

VALENTE. - *Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

i prezzi al consumatore dei carburanti sull'isola di Ischia (Napoli) da diversi anni sono sensibilmente più alti rispetto a quelli praticati nell'area continentale della provincia Napoli, nelle altre isole della regione e del Paese, oltre che rispetto alla media nazionale;

questa situazione d'eccezione in passato è stata riconosciuta dalle autorità competenti come da resoconti di stampa; nel 2007 fu la Guardia di finanza ad avviare accertamenti su tutti i distributori dell'isola su delega dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm);

nel 2010, come si apprende da agenzie di stampa ("Ansa"), fu sempre l'Autorità garante che emanò una nota indirizzata al sindaco di Forio (Ischia) informandolo dell'avvio di un procedimento di verifica dei prezzi applicati dai distributori dell'isola; la nota rappresentava inoltre che, qualora se ne fossero riscontrati gli estremi, sarebbero state applicate le disposizioni di cui alla legge n. 287 del 1990, recante norme e sanzioni in materia di tutela della concorrenza e del mercato;

ancora in data 15 marzo 2015 il quotidiano ischitano "Il Golfo" pubblicava la notizia che gli uomini della Guardia di finanza di Ischia eseguirono una vasta operazione di controllo ai distributori di carburante sull'isola; dalle verifiche operate vennero riscontrate irregolarità in circa metà dei distributori presenti nei comuni isolani per inadempienze relative all'obbligo di comunicazione dei prezzi di vendita praticati al pubblico e delle successi-

ve variazioni, secondo quanto previsto dall'attuazione dell'articolo 51 della legge n. 99 del 2009;

nei giorni recenti, come si evince dal portale "Osservaprezzi carburanti" del Ministero dello sviluppo economico, un ulteriore rialzo del prezzo dei carburanti è stato riscontrato nei 10 distributori di carburante dell'isola nel mese di maggio 2018, con picchi di 40 centesimi a litro in più rispetto alla media nazionale; tale aumento risulta stabile, almeno fino ad oggi, anche nel mese di giugno;

considerato inoltre che:

nonostante sull'isola di Ischia operino tre società petrolifere, i prezzi del carburante non risultano in alcun modo suscettibili di un regime concorrenziale;

secondo quanto riferito il 28 agosto 2010 per conto della Figisc Anisa (Federazione italiana gestori impianti stradali carburanti) dal segretario provinciale Claudio Burani, "Il prezzo dei carburanti per uso autotrazione nell'Isola d'Ischia, rispetto a quelli praticati dalle società nell'area continentale di Napoli, non tiene conto delle reali spese di trasporto per le isole, in quanto queste vengono assorbite quasi del tutto dalle stesse società";

pur in presenza di impianti serviti e *self service*, questo non comporta un prevedibile adeguamento del prezzo del carburante all'utente durante gli orari notturni e di chiusura dei distributori in considerazione del venire meno del costo di gestione del personale,

si chiede di sapere:

se ai Ministri in indirizzo siano noti gli esiti dei procedimenti di accertamento avviati nel corso degli anni recenti da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato;

quali siano le cause di un andamento dei prezzi dei carburanti nell'isola di Ischia non assimilabile alle dinamiche registrate nel resto d'Italia, isole comprese;

quali iniziative, ciascuno per quanto di competenza, ritengano opportune per appurare quanto descritto, e verificare l'esistenza di un eventuale accordo sui prezzi tra gli operatori.

(4-00229)

(19 giugno 2018)

RISPOSTA. - Con riferimento al primo quesito, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, sentita in merito, ha comunicato che si è occupata dei prezzi dei carburanti distribuiti in rete sull'isola di Ischia, in due occasioni.

In particolare, con una prima segnalazione, pervenuta il 29 gennaio 2007, veniva denunciato un livello di prezzi praticati presso gli impianti di distribuzione carburanti più alto rispetto alla media nazionale pubblicata allora dal Ministero, nonché la mancanza sull'isola di impianti *self-service*. In data 21 maggio 2008, l'Autorità archiviava la segnalazione, dal momento che dagli approfondimenti svolti non era emersa una generalizzata politica di *over pricing* ovvero di omogeneità dei prezzi da parte dei gestori. In proposito, era emerso che i livelli di prezzo praticati sull'isola risultavano influenzati dai prezzi consigliati dalle compagnie petrolifere, più elevati rispetto a quelli destinati a punti vendita presenti sul continente (con specifici differenziali di prezzo locali e per le isole), e da una tassazione regionale aggiuntiva. Inoltre, era emerso che erano i diversi gestori di impianti presenti sull'isola a praticare politiche di prezzo diversificate.

Successivamente, in un secondo caso, la segnalazione pervenuta all'Autorità in data 15 aprile 2011 lamentava che, nei mesi precedenti, senza alcuna apparente giustificazione legata ai costi di trasporto via mare, i prezzi dei carburanti per autotrazione distribuiti in rete sull'isola di Ischia fossero aumentati e che la differenza tra i prezzi dell'isola e la media nazionale fosse di circa 15 centesimi di euro al litro. Invero, anche in questa circostanza l'Autorità, con l'ausilio della Guardia di finanza, ha svolto accertamenti preistruttori dai quali è emerso che i prezzi dei carburanti sull'isola erano effettivamente più elevati rispetto ai prezzi praticati nel resto del Sud Italia, in ragione di una serie di fattori estranei alle scelte delle compagnie petrolifere, quali il costo di trasporto del carburante sull'isola e l'addizionale regionale vigente in Campania per la benzina. Tuttavia, dall'indagine condotta, l'Autorità ha ritenuto che le caratteristiche strutturali del mercato della distribuzione di carburanti sull'isola di Ischia (un mercato geograficamente ristretto, connotato da elevata trasparenza e da un numero limitato di operatori) fossero tali da rendere molto probabile la riconducibilità di tali comportamenti al raggiungimento di un equilibrio collusivo tacito sul mercato, non perseguibile ai sensi della disciplina *antitrust*. Pertanto l'Autorità, nell'adunanza del 25 gennaio 2012, ha disposto l'archiviazione della segnalazione.

L'Autorità ha confermato, quindi, che in entrambi i casi in cui aveva approfondito la situazione dei prezzi dei carburanti sull'isola di Ischia aveva deciso di archiviare le segnalazioni principalmente per le motivazioni descritte, ossia per la mancanza di evidenza di collusione e dell'assenza di omogeneità di prezzi sull'isola, nonché per l'individuazione di altri fattori che incidono sul livello dei prezzi praticati sull'isola rispetto alle medie nazionali (tra i quali: la tassazione regionale, il mercato ristretto, i costi di trasporto eccetera).

In merito alla tassazione, si ricorda che in Campania vige un'accisa regionale aggiuntiva sulla benzina (rideterminata in 0,02582 euro per litro di benzina), di conseguenza, un eventuale confronto con i prezzi medi nazionali dovrebbe in ogni caso tener conto di una maggiore componente fiscale per circa 2,6 centesimi al litro.

Riguardo alla specifica situazione sull'isola di Ischia, sulla base dei dati raccolti dall'osservatorio prezzi carburanti del Ministero, oggi emerge che sull'isola sono presenti 10 impianti, dislocati tra i 6 comuni presenti (4 ad Ischia, uno a Barano d'Ischia, 2 a Forio, uno a Casamicciola, uno a Lacco Ameno e uno a Serrara Fontana). Tali impianti fanno capo a ditte diverse in qualità di gestori ed espongono insegne diverse: 4 ENI, 2 Total Erg (ora API-IP), uno Esso e 3 pompe bianche indipendenti (queste ultime con prezzi tendenzialmente meno costosi).

Le quotazioni minime e massime rilevate nei vari punti vendita (pur superiori alle medie nazionali, anche tenendo conto della maggiore tassazione) presentano in ogni caso una variabilità sul territorio isolano, sia in termini di differenziali *self* e servito, sia in termini di *range* tra prezzi minimi e massimi (*range* che oscillano tra gli 8 e i quasi 10 centesimi all'interno della stessa isola), consentendo quindi ai consumatori una possibilità di ricerca di convenienza (che potrebbe essere maggiormente sfruttata anche per innescare ulteriori meccanismi concorrenziali).

Di conseguenza occorre prendere atto che continuano a perdurare elementi di ristrettezza del mercato, dal punto di vista sia dell'offerta che della domanda, nonché fattori di scarsa possibilità di risentire della concorrenza del mercato sul continente, oltre ai costi di trasporto aggiuntivi che contribuiscono a determinare la situazione descritta.

Si osserva, inoltre, che l'osserva prezzi carburanti è il sito del Ministero che permette di consultare in tempo reale i prezzi di vendita dei carburanti effettivamente praticati presso gli impianti di distribuzione situati nel territorio nazionale, così come comunicati dai gestori dei punti di vendita settimanalmente o nei casi di aumenti infrasettimanali.

Per quanto di competenza, si osserva dunque che l'attività di monitoraggio ed informazione al consumatore rappresenta ad oggi un importante passo avanti verso uno degli obiettivi fondamentali del Ministero: la valorizzazione della trasparenza nei mercati e, in particolare, nel mercato dei carburanti, come contributo necessario alla politica di tutela dei consumatori. Ulteriori spinte alla concorrenzialità potrebbero, altresì, provenire in futuro da una maggiore diffusione di carburanti alternativi, sia in termini di diffusione dei veicoli circolanti sia in termini di strutture di rifornimento.

Il Vice ministro dello sviluppo economico

GALLI

(28 marzo 2019)
