

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 5 al 11 ottobre 2018)

INDICE

AGOSTINELLI: su misure per favorire la pratica dell'agricoltura sociale (4-00468) (risp. CENTINAIO, <i>ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali ed il turismo</i>)	Pag. 51	<i>agricole, alimentari e forestali ed il turismo</i>	69
ASTORRE, MARCUCCI: sui continui incendi e malfunzionamenti dei mezzi dell'Atac a Roma (4-00102) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	53	MINUTO: sul trasferimento di 700 allievi sottufficiali da Taranto a La Maddalena (4-00365) (risp. TRENTA, <i>ministro della difesa</i>)	74
AUGUSSORI ed altri: su disagi lungo la linea ferroviaria Milano-Piacenza (4-00191) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	57	RAUTI ed altri: sulle condizioni di impiego di militari nell'operazione "Strade sicure" (4-00531) (risp. TRENTA, <i>ministro della difesa</i>)	77
BOSSI Simone: sul ritardo nello svolgimento delle pratiche automobilistiche da parte della Motorizzazione civile di Cremona (4-00291) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	62	STEFANO: sulle conseguenze in Puglia del nuovo piano industriale di Enav (4-00344) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	81
CASTIELLO: sulla riscossione mediante ruoli esattoriali dei contributi da parte dei consorzi di bonifica (4-00321) (risp. CENTINAIO, <i>ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali ed il turismo</i>)	66	sulle conseguenze in Puglia del nuovo piano industriale di Enav (4-00345) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	83
DE BONIS ed altri: sulla gestione del consorzio di bonifica della Basilicata (4-00253) (risp. CENTINAIO, <i>ministro delle politiche</i>		TOSATO: sulle revisioni delle automobili storiche (4-00153) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	87

AGOSTINELLI. - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo.* - Premesso che:

l'agricoltura sociale è una pratica che, attraverso iniziative promosse in ambito agricolo e alimentare da aziende agricole e cooperative sociali, mira al reinserimento terapeutico di soggetti svantaggiati nella comunità e, al contempo, a produrre beni;

da un comunicato stampa del Coordinamento nazionale comunità di accoglienza (CNCA), si apprende che diverse organizzazioni del settore (Confagricoltura, Cia, Copagri, Forum nazionale agricoltura sociale, Rete delle fattorie sociali, CNCA, Capodarco e Legambiente) hanno scritto una lettera al Ministro in indirizzo per sollecitare la sua attenzione sull'agricoltura sociale;

le organizzazioni di categoria segnalano un'indagine conoscitiva del CREA (Consiglio per la ricerca in agricoltura e l'analisi dell'economia agraria), realizzata in collaborazione con la Rete rurale sull'agricoltura sociale, che ha messo in evidenza come negli ultimi 5 anni si sia assistito a una forte crescita del settore, anche grazie agli investimenti per oltre 21 milioni di euro, con attività di inserimento socio-lavorativo in favore delle fasce deboli della popolazione (disabili, disoccupati, detenuti, immigrati);

considerato che:

con la legge 18 agosto 2015, n. 141, recante "Disposizioni in materia di agricoltura sociale", è stato istituito presso il Ministero l'osservatorio nazionale sull'agricoltura sociale, con lo scopo di sviluppare reti di rapporti solidi diretti a creare un processo costruttivo e di crescita, anche attraverso la valorizzazione delle esperienze del territorio;

la legge rimanda la definizione dei requisiti minimi e delle modalità relativi alle attività ad appositi decreti del Ministero ad oggi non ancora emanati, e le organizzazioni di settore auspicano la loro adozione quanto prima;

le stesse organizzazioni auspicano, altresì, l'istituzione di un marchio nazionale per pubblicizzare le produzioni delle imprese agricole ope-

ranti nel settore dell'agricoltura sociale, in modo da sviluppare una coscienza sociale e favorire una crescita sostenibile e inclusiva in agricoltura;

infine, le citate sigle rappresentative chiedono che sia riavviato il dialogo con l'osservatorio,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno imprimere un'accelerazione procedurale per l'adozione dei decreti attuativi previsti della legge n. 141 del 2015.

(4-00468)

(3 agosto 2018)

RISPOSTA. - Si premette che le tematiche attinenti all'agricoltura sociale rappresentano un aspetto particolarmente rilevante per il Ministero. Si ritiene infatti che l'agricoltura sociale sia una fattiva risposta ai fabbisogni di *welfare* nelle aree rurali e costituisca un importante volano nei processi di coesione sociale ed economica, mediante azioni di integrazione delle categorie fragili della popolazione.

La legge 18 agosto 2015, n. 141, recante "Disposizioni in materia di agricoltura sociale", prevede che con decreto del Ministro, previa intesa in, sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano e acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, vengano definiti i requisiti minimi e le modalità relativi alle attività di cui al comma 1, ovvero le attività dell'agricoltura sociale esercitate dagli imprenditori agricoli, in forma singola o associata e dalle cooperative sociali di cui alla legge 8 novembre 1991, n. 381.

Il provvedimento ha acquisito l'intesa in seno alla Conferenza in data 21 dicembre 2017 e in data 15 gennaio 2018 lo schema di decreto è stato trasmesso al Senato della Repubblica e alla Camera dei deputati per l'acquisizione del parere che, tuttavia, non è stato reso in tempo utile prima dello scioglimento delle Camere.

Peraltro, questa amministrazione, conscia della rilevanza della tematica, ha invitato i componenti dell'osservatorio a predisporre mirati gruppi di lavoro, al fine di procedere alla stesura di "linee guida" che, ulteriormente, rafforzino il sistema dell'agricoltura sociale in chiave partecipativa e condivisa. In tal senso numerose sono le attività svolte (*workshop*, convegni, gruppi di lavoro tecnici).

In ultimo, si rassicura che, non appena ottenuto l'assenso dai competenti uffici parlamentari, il Ministro procederà alla firma del decreto.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo

CENTINAIO

(8 ottobre 2018)

ASTORRE, MARCUCCI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

in data 8 maggio 2018, nella città di Roma, si è verificata un'esplosione sull'autobus della linea 63 dell'Atac in via del Tritone che ha scatenato il panico tra i passeggeri e i passanti e bloccato il traffico nel centro storico;

a seguito della forte esplosione, il mezzo dell'Atac si è incendiato e si è alzata una densa colonna di fumo che ha reso l'aria della zona irrespirabile. L'incendio ha rischiato di allargarsi e di provocare ulteriori danni per via dello sversamento del gasolio contenuto nel serbatoio dell'autobus che ha invaso la sede stradale di via del Tritone fino a raggiungere piazza San Silvestro;

il tempestivo intervento delle forze dell'ordine e dei vigili del fuoco ha consentito di mettere in sicurezza la zona e di spegnere l'incendio;

a seguito dell'esplosione sul mezzo dell'Atac risulta ferita una persona e un negozio risulta seriamente danneggiato;

la Procura di Roma ha aperto immediatamente un'inchiesta sul fatto. L'ipotesi di reato, allo stato, è quella di "delitto colposo di danno", in tema di incolumità pubblica, disciplinato dall'articolo 449 del codice penale. Il procuratore aggiunto Nunzia D'Elia è in attesa di una prima informativa da parte dei vigili del fuoco per ricostruire quanto accaduto e si sta valutando se allargare l'inchiesta ad altri roghi avvenuti sui mezzi Atac;

la stessa azienda ha aperto un'indagine interna per accertare le ragioni dell'incendio sulla vettura andata completamente distrutta, in servizio dall'anno 2003;

tale vicenda evidenzia il pessimo stato di manutenzione del parco automezzi, che nel corso degli ultimi mesi sono stati al centro di diversi incidenti e di continui malfunzionamenti, con frequenti interruzioni del servi-

zio di trasporto. Dall'inizio del 2018, infatti, risultano altri 7 incendi sui mezzi dell'Atac di cui l'ultimo ad aprile in via di Portonaccio, mentre nel 2017 risultano almeno altri 10 incendi. Il numero dei malfunzionamenti e delle interruzioni di servizio di trasporto sono nettamente superiori alla media registrata dalle principali aziende di trasporto pubblico di superficie del Paese;

la mancata manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi dell'Atac è un fatto più volte denunciato e, alla luce dei più recenti accadimenti, è ora motivo di grave preoccupazione per l'incolumità dei cittadini e dei turisti, ed in particolare di coloro utilizzano i mezzi di trasporto pubblico per gli spostamenti quotidiani;

allo stato attuale, su 2.500 autobus a disposizione dell'azienda, circa la metà risulta inutilizzabile per le precarie condizioni di manutenzione e circa il 55 per cento degli interventi di riparazione non riesce a risolvere i problemi dei mezzi danneggiati. Gli autobus dell'Atac hanno una vita media di 12 anni,

si chiede di sapere:

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo sui fatti descritti;

se intenda richiedere all'Atac e rendere noto ai cittadini quale sia lo stato di manutenzione, di efficienza e sicurezza dei mezzi di trasporto pubblico di superficie dell'Atac e se vi siano, in ragione del livello di manutenzione, rischi per i cittadini e i turisti che li utilizzano per i loro spostamenti quotidiani;

se intenda richiedere all'Atac e rendere noto ai cittadini quali iniziative siano state intraprese dall'azienda per ridurre il fenomeno degli incendi sulle vetture e delle frequenti interruzioni del servizio di trasporto per altri guasti;

se, alla luce dei recenti accadimenti, ferme restando le ipotesi di reato formulate dalla Procura di Roma non ravvisi in capo agli amministratori e ai dirigenti dell'Atac evidenti responsabilità gestionali in relazione all'utilizzo quotidiano di mezzi privi dei requisiti di sicurezza e di adeguata manutenzione.

(4-00102)

(29 maggio 2018)

RISPOSTA. - Occorre premettere che la competenza in materia di programmazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale fa capo alla Regione Lazio e al Comune di Roma ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997. Infatti, la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale di questo Ministero riferisce che la società ATAC, con socio unico Roma capitale, ha in essere un contratto di servizio con la Regione per le linee regionali e un contratto con la Città metropolitana di Roma per i servizi di trasporto di superficie e per le linee metropolitane. Pertanto, i suddetti enti risultano essere i soggetti deputati al monitoraggio della qualità del servizio, nel rispetto dei relativi contratti e dei programmi di esercizio previsti.

Tuttavia, il trasporto pubblico locale costituisce una delle priorità del Governo, considerato che è sempre più avvertita la necessità di migliorare i servizi offerti ai cittadini. Nel mese di luglio 2018, nel corso dell'incontro presso questo Dicastero con il sindaco di Roma Virginia Raggi, sono stati affrontati diversi temi legati al rilancio del trasporto pubblico locale, a partire dall'ammodernamento delle infrastrutture: dalle linee metro alla "cura del ferro", dai nuovi tracciati tramviari fino alle ferrovie cosiddette ex concesse, senza tralasciare il rinnovo del parco rotabile.

Proprio in tema di rinnovo del parco autobus per il trasporto pubblico locale e regionale, per effetto della legge n. 147 del 2013, la Regione Lazio ha ricevuto finanziamenti statali pari a 39,4 milioni di euro, di cui 18 milioni destinati dalla stessa Regione a Roma capitale. Infine, il fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario ha assegnato alla Regione Lazio una quota di 575.485.931,75 euro per il 2018. Si ribadisce, inoltre, la massima attenzione di questo Dicastero affinché i servizi di trasporto pubblico siano sempre più efficienti e orientati alla soddisfazione dell'utenza in termini di sicurezza e affidabilità.

Quanto poi alla sicurezza del trasporto pubblico di Roma capitale, il sindaco, per il tramite della Prefettura di Roma, ha comunicato quanto segue.

È stato elaborato dalle strutture aziendali della società ATAC un piano antiaggressione conducenti aggiornato a luglio 2018. Il confronto tra il 2017 e il 2018 evidenzia una significativa riduzione delle aggressioni fisiche agli autisti del servizio di superficie, considerando anche le aggressioni verbali.

Con riferimento alle iniziative atte a garantire la sicurezza dei cittadini, ATAC ha attivato un piano complessivo di interventi e, in particolare, da settembre 2017 ha pubblicato 76 gare per un importo complessivo di 126 milioni di euro, di cui 49 concluse e 35 aggiudicate, per complessivi 30 milioni.

Nel primo semestre 2018, ATAC ha pubblicato gare per un valore di circa 48 milioni di euro al fine di far fronte al considerevole fabbisogno manutentivo accumulato negli ultimi 5 anni. Tra le gare, suddivise in varie tipologie industriali, sono state previste: la fornitura pluriennale di ricambi per sistema di trazione (motori); le manutenzioni straordinarie della flotta degli autobus (con impatto su oltre 760 mezzi); i servizi di manutenzione degli impianti di aria condizionata per l'intera flotta; la fornitura e l'installazione di impianti antincendio sulla flotta bus Mercedes (circa 400 mezzi).

In particolare, con riferimento alla funzionalità dell'aria condizionata, per il 2018 ATAC ha esperito e assegnato una gara suddivisa in 4 lotti per l'affidamento dei servizi di manutenzione ordinaria e correttiva degli impianti di climatizzazione. Per quanto concerne gli estintori, la verifica semestrale è svolta regolarmente come da obbligo di legge. ATAC ha precisato che, in caso di danni derivanti da qualsiasi tipo di incidente, è attiva la polizza assicurativa dei veicoli per i conducenti oltre alla copertura per responsabilità civile.

In merito, poi, alle aggressioni perpetrate a danno dei conducenti dei mezzi e del personale addetto al controllo dei titoli di viaggio, la Prefettura di Roma ha evidenziato quanto segue. Il 10 marzo 2017 è stato armato un atto d'intesa tra Questura di Roma e ATAC che contemplava la possibilità di servizi congiunti anche a bordo dei mezzi.

Di recente, su richiesta del sindaco e dei vertici aziendali, la problematica è stata posta all'attenzione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica il quale, nella seduta del 28 marzo 2018, ha deciso di procedere all'attivazione dei seguenti interventi: previsione di mirati servizi straordinari di controllo a cura delle Forze di polizia sulle tratte maggiormente gravate dal fenomeno; realizzazione, in favore degli autisti, di corsi formativi a cura del personale della Polizia di Stato per la gestione del conflitto, corsi ad oggi in via di espletamento; verifica, a cura della Regione, della possibilità di prevedere, con apposita norma, il riconoscimento della qualifica di agenti di pubblica sicurezza ai verificatori ATAC; adozione, da parte del personale viaggiante, di un nuovo applicativo denominato "Where ARE U" collegato al numero unico di emergenza 112. Il sistema, attualmente in uso, consente di accelerare i tempi di segnalazione e intervento al ricorrere di situazioni di criticità.

Il Comitato ha inoltre dato parere positivo, per i profili di stretta competenza afferenti alla tutela dell'ordine pubblico, sul progetto per l'adozione di un sistema di videosorveglianza a bordo delle vetture. Successivamente la problematica è stata affrontata anche in sede di comitato metropolitano; nella riunione dell'8 maggio è stato concordato di valutare, con rappresentanti della Procura della Repubblica per i minorenni, l'eventuale adozione di provvedimenti nei confronti dei genitori dei minori autori di aggressioni o danneggiamenti ai danni dei veicoli.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(5 ottobre 2018)

AUGUSSORI, ARRIGONI, BORGHESI, BOSSI Simone, BOSSI Umberto, CALDEROLI, CANDIANI, CANTU', CENTINAIO, FAGGI, IWOBI, PELLEGRINI Emanuele, PERGREFFI, PILLON, PIROVANO, RIVOLTA, ROMEO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

in data 16 maggio 2018 la circolazione ferroviaria sulla linea Milano-Piacenza è stata sospesa per più di un giorno con decine di treni bloccati e annullati, a causa del deragliamento di un locomotore, pesante 40 tonnellate, trainato da un treno in transito nella stazione di Lodi;

Rfi ha annunciato alle ore 10.50 la sospensione della circolazione sulla linea e tutti i passeggeri in arrivo e in partenza si sono riversati su mezzi alternativi (il solo treno Frecciabianca proveniente dalla dorsale adriatica e diretto a Milano centrale aveva a bordo 230 passeggeri). Solo alle ore 14.00 la linea è stata riaperta, ma su un solo binario, con ritardi medi di 20 minuti e solo nella tarda mattinata del 17 maggio c'è stata la completa riapertura;

l'incidente fortunatamente non ha causato feriti ed il pronto intervento dei Vigili del fuoco e della Polizia ferroviaria ha permesso di mettere in sicurezza tutta l'area senza pericoli, ma, nonostante questo, la circolazione è ripresa dopo più di 24 ore: una tempistica incredibilmente lunga, che ha costretto i passeggeri ad interminabili attese e a spostamenti alternativi improvvisati;

i disagi maggiori sono stati vissuti dai numerosi pendolari, che transitano regolarmente su quella linea, che hanno assistito inermi agli annullamenti, ai ritardi, alle variazioni di percorso causati dalla circolazione a senso unico alternato. Questi "problemi eccezionali" si sono aggiunti ai

"problemi di ordinaria amministrazione" che fin dall'alba si sono presentati, prima con un inconveniente tecnico all'infrastruttura e poi con un guasto agli impianti;

le cause tecniche alla base dell'incidente sono oggetto di indagine da parte della Polizia ferroviaria, per chiarire se siano dipese dall'infrastruttura o da una scarsa manutenzione del locomotore, ma la frequenza con cui si registrano deragliamenti più o meno gravi sulle linee ferroviarie, lombarde e non solo, è quanto meno preoccupante;

a prescindere comunque dalle cause alla base dell'incidente, è a parere degli interroganti inaccettabile che si interrompa il servizio ferroviario per più di 24 ore su una linea così importante,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti urgenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per garantire la sicurezza dei cittadini lombardi, che usufruiscono regolarmente del trasporto pubblico ferroviario e che assistono con troppa frequenza ad incidenti, più o meno gravi, sulla linea ferroviaria;

quali siano le motivazioni che hanno provocato una tempistica così lunga per il ripristino della circolazione sulla linea Milano-Piacenza, che ha creato innumerevoli disagi ai pendolari e ai passeggeri tutti, rimasti bloccati negli spostamenti ferroviari per più di un giorno.

(4-00191)

(5 giugno 2018)

RISPOSTA. - Preliminarmente, riguardo agli aspetti sulla sicurezza dei cittadini, occorre richiamare l'articolo 8 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, che stabilisce che ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi. La norma chiarisce inoltre che resta impregiudicata responsabilità di ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, detentore, fornitore di servizi o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro.

Ai sensi dell'articolo 6, comma 2, lettera *p*), l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) è incaricata di impartire ai gestori delle infrastrutture e alle imprese ferroviarie direttive, raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine agli accorgimenti e procedure necessarie e utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria. In ottemperanza a tale quadro normativo, il 15 gennaio 2018 l'ANSF, sulla scorta delle risultanze della propria attività di supervisione, aveva già impartito una raccomandazione a tutti gli operatori ferroviari, chiedendo di mettere in atto le azioni necessarie a garantire un efficace presidio dei processi manutentivi di competenza, prevedendo anche specifiche attività di *audit* sui fornitori esterni di servizi di manutenzione.

Con riferimento all'evento citato, i primi rapporti informativi inviati dagli operatori ferroviari convergono nell'indicare come causa dell'incidente il cedimento di un cuscinetto della boccola del secondo asse di una locomotiva D245, in fase di trasferimento tra differenti località di servizio in composizione ad un treno, il cui bloccaggio ha causato la rottura del fusello e il successivo deragliamento.

A seguito di tale incidente l'ANSF ha richiamato le imprese ferroviarie interessate ad

attuare un controllo straordinario sullo stato manutentivo delle sale montate e dei carrelli dei locomotori D245, con un particolare approfondimento sullo stato dei cuscinetti delle boccole. Nella medesima nota è stato evidenziato che il trasferimento di tali locomotive in composizione ai treni, in quanto autorizzate da ANSF esclusivamente alla circolazione in ambito località di servizio per attività di manovra, sia valutato di volta in volta, tenendo conto delle caratteristiche dei veicoli.

Nonostante i controlli straordinari effettuati dalle imprese abbiano evidenziato, su un limitato numero di locomotive, non conformità relative allo stato del grasso all'interno del corpo boccola, non sufficientemente rilevanti da pregiudicarne la funzionalità, è stata disposta un'intensificazione di tali controlli nel piano di manutenzione.

In osservanza alle raccomandazioni ANSF, ciascun operatore interessato, a seguito di specifiche analisi, ha adottato le opportune misure per il trasferimento dei propri veicoli da una località di servizio ad un'altra in composizione ai treni, misure che saranno riportate nelle disposizioni particolari di circolazione di ciascun tipo di locomotiva come previsto dal decreto ANSF n. 1/2015.

Si evidenzia altresì che la materia degli incidenti ferroviari, oltre che dall'ANSF, è trattata, per quanto di competenza, anche dalla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime di questo Ministero, che ha fatto presente che dall'inizio dell'anno in Lombardia si sono verificati

5 svii (circa il 13 per cento del numero totale 2018) e di aver avviato due inchieste su incidenti per deragliamenti op svii: 1) Pioltello, 25 gennaio 2018, con parallela indagine anche sullo svio che è avvenuto a Fossacesia l'8 gennaio 2018 (svio di treno merci in stazione); 2) Portomaggiore, 2 luglio 2018 (svio di treno merci in stazione).

Per quanto riguarda l'attività del gestore della rete ferroviaria, nei mesi scorsi gli uffici ministeriali avevano già avviato un approfondimento in materia di attività di manutenzione nell'ambito della direzione territoriale di Milano di Rete ferroviaria italiana; in merito, il gestore ha riferito che lo stato dell'infrastruttura ferroviaria viene sistematicamente monitorato, sia attraverso l'attività di verifica diretta del personale, sia attraverso l'uso di tecnologie, per il mantenimento delle condizioni di efficienza e sicurezza. Le attività del processo manutentivo, organizzate in cicli operativi regolari e proceduralizzati, sono pianificate ed eseguite dalle strutture competenti del gestore medesimo, mediante personale specializzato, dotato di specifica idoneità ed abilitazione di sicurezza.

Inoltre, RFI ha riferito che i controlli dello stato dell'infrastruttura ed in particolare le visite alla linea, la verifica delle rotaie e delle quote dei deviatoi, rientrano tra le attività di manutenzione ordinaria relativi agli interventi all'armamento e alle opere civili. Altresì, il gestore ha riferito che per quanto riguarda l'attività di manutenzione ordinaria, straordinaria, interventi per la sicurezza e *upgrading* svolte nell'ambito dell'intera direzione territoriale di Milano, nel 2016 e 2017 sono stati spesi complessivamente circa 900 milioni di euro. In particolare, sulla linea Alessandria-Piacenza, nello stesso periodo la cifra si attesta su circa 23 milioni di euro, di cui circa 9 milioni per armamento, corpo stradale ed opere civili. Ad ogni modo, occorre assicurare che gli aspetti della sicurezza del trasporto e dell'esercizio ferroviario sono costantemente presidiati dagli uffici competenti di questo Ministero, anche attraverso le attività di finanziamento dei programmi di investimento e manutenzione dell'infrastruttura per mezzo dei contratti di programma con il gestore.

In merito, poi, alla dinamica dell'evento RFI riferisce che alle ore 10.54 del 16 maggio 2018 il treno merci 62649 Milano smistamento-Casalpusterlengo di MercItalia Rail (MIR) è sviato in ingresso nella stazione di Lodi. Lo svio è avvenuto mentre il treno veniva ricevuto sul binario 1 di stazione a Lodi; a seguito dello svio, il treno arrestava la marcia sul deviatoio 8a di Lodi, ingombrando la sagoma limite del binario di corsa pari (binario 3), rendendo pertanto non percorribili né il binario dispari né il binario pari. A seguito di ciò la circolazione dei treni tra le stazioni di Tavazzano (esclusa) e Lodi (inclusa) è rimasta interrotta fino alle ore 14.00 dello stesso giorno con ripercussioni sui treni a lunga percorrenza regionali e merci.

I suddetti binari risultavano interrotti fino al completamento dei rilievi dell'autorità giudiziaria che, dalle ore 13.00 circa, ha permesso i primi

accertamenti da parte dei tecnici di RFI. Queste ultime verifiche venivano completate alle ore 14.00 circa, con il nullaosta alla ripresa della circolazione con la possibilità di utilizzo del binario pari nella tratta Lodi-Tavazzano (binario unico nella tratta Tavazzano-Lodi-Secugnago) e i binari 4 e 5 di Lodi stazione.

Contestualmente, interveniva a Lodi il carro soccorso di Trenitalia per l'avvio delle operazioni di recupero e spostamento del carro sviato. Nello specifico il carro soccorso, chiamato alle ore 11.30 circa, è partito dalla stazione di Milano Greco ed è arrivato in stazione di Lodi alle ore 16.00 circa; l'equipaggio ha valutato che per spostare il mezzo sviato era necessario posizionarlo su carrelli provvisori che avrebbero consentito di manovrarlo sul binario di servizio attiguo al punto di svio. L'operazione, che doveva concludersi secondo le previsioni del personale di Trenitalia intorno alle ore 24.00 del 16 maggio, si protraeva sino alle ore 8.00 del 17 per problematiche riscontrate nel posizionamento dei carrelli. Per tutta la durata delle operazioni, i ritardi dei treni risultavano dell'ordine dei 60 minuti, ma con la ripresa del 100 per cento del traffico lunga percorrenza e del 90 per cento del traffico regionale.

Dalle ore 8.30 del 17 maggio i tecnici RFI, dopo verifiche del tratto di binario precedentemente occupato dal carro soccorso, hanno ripristinato e riattivato anche il binario dispari della tratta Tavazzano-Lodi con l'istituzione di un rallentamento a 40 chilometri orari in ambito Lodi (estesa di 260 metri durato fino al 28 maggio) in attesa degli interventi definitivi notturni (per limitare le soggezioni alla circolazione treni). Con tale scenario, la circolazione dei treni, nella giornata del 17 maggio è stata caratterizzata da ritardi sensibilmente ridotti (entro i 15 minuti) rispetto al giorno precedente. Con l'ultimazione degli interventi effettuati dai tecnici RFI, nella notte tra il 17 e il 18 maggio, alle ore 4.00 del giorno 18 è stato riattivato anche il binario di corsa pari della stazione di Lodi (binario 3) con la conseguente ripresa della normale circolazione.

Di seguito i provvedimenti di circolazione adottati da RFI per ciascuna delle macro fasi sopra descritte.

Fase 1, dalle ore 10.54 alle ore 14.00 del 16 maggio, intera tratta Lodi-Tavazzano interrotta (effettiva durata dell'interruzione totale della linea), con: treni a lunga percorrenza soppressi o deviati via Voghera-Piacenza; treni regionali Trenitalia Emilia soppressi o limitati a Piacenza-Bologna e sostituiti con bus; treni regionali Trenond Mantova soppressi o limitati a Codogno; treni regionali Piacenza-Greco soppressi e sostituiti con bus; treni suburbani S1 soppressi o limitati a Rogoredo, Melegnano o Tavazzano; treni merci soppressi o deviati.

Fase 2, dalle ore 14.00 del 16 alle ore 9.00 del 17 maggio, circolazione a binario unico tratta Tavazzano-Lodi-Secugnago con soli binari 4 e 5

di Lodi attivi, con: treni a lunga percorrenza regolari con ritardi per circolazione a binario unico (50 minuti); treni suburbani S1 attestati a Lodi binario 5 limitati a Melegnano o Tavazzano; treni regionali Piacenza-Greco regolari con ritardi per circolazione a binario unico (soppressioni puntuali); treni regionali Mantova-Milano regolari con ritardi per circolazione a binario unico; treni regionali Bologna o Piacenza-Milano regolari con ritardi per circolazione a binario unico (soppressioni puntuali a Piacenza); treni merci deviati o cancellati.

Fase 3, dalle ore 9.00 del 17 alle ore 4.00 del 18 maggio, circolazione a doppio binario tratta Tavazzano-Lodi a seguito della riattivazione del binario dispari con treni pari che percorrono itinerari alternativi in ambito di Lodi; dallo svio alla riattivazione a doppio binario sono passate 22 ore, compreso l'intervento del carro soccorso che è durato circa 20 ore da quando è stato richiesto, con: ripresa dell'intera offerta di treni a lunga percorrenza e regionale con cancellazioni puntuali di alcuni treni regionali di rinforzo; ripresa della circolazione del traffico merci; ritardi entro i 15 minuti.

Fase 4, dalle ore 4.00 del 18, ripresa completa della circolazione con rallentamento su binario dispari a Lodi fino al 28 maggio.

Per ogni fase descritta è stata fornita apposita informazione audio e video al pubblico.

Da ultimo, RFI riferisce di aver istituito specifica commissione d'inchiesta che è tuttora in corso.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(5 ottobre 2018)

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

si protraggono ormai da tempo i problemi legati agli incredibili ritardi per lo svolgimento degli esami di guida, sia teorici che pratici, per gli allievi di tutte le autoscuole della provincia di Cremona dovuti principalmente ad una carenza di personale della Motorizzazione, ed in particolare degli esaminatori, il cui numero è diminuito in seguito ai pensionamenti senza essere reintegrato;

le pratiche automobilistiche, che prima venivano evase in un paio di settimane, ora richiedono una media di 2 mesi, i tempi di attesa dal foglio

rosa all'esame di guida si sono raddoppiati attestandosi intorno ai 5 mesi, le revisioni patenti sono in netto arretrato, così come le lettere di azzeramento dei punti della patente o i duplicati, anche se in alcuni casi la Motorizzazione ha solo il compito di controllare le pratiche evase dalle autoscuole;

i disagi sono vissuti da tutti i cittadini utenti ed hanno ripercussioni su molte categorie di lavoratori, in primo luogo sulle autoscuole, che non possono garantire tempi rapidi per lo svolgimento dell'esame di guida a causa di mancanza di esaminatori e che, per tale causa, registrano un aumento continuo di clienti che si rivolgono ad altre province;

le autoscuole, che già si trovano, in seguito alla liberalizzazione dell'attività e alla mancanza di prezzi concordati, ad affrontare i problemi legati alla concorrenza selvaggia, devono anche fare i conti con la carenza di personale nelle pubbliche amministrazioni che condizionano negativamente lo svolgimento del lavoro,

si chiede di sapere:

come il Ministro in indirizzo intenda garantire il diritto ad un servizio di qualità a tutti i cittadini che si avvalgono regolarmente, per motivi personali e professionali, dei servizi della Motorizzazione civile di Cremona e, in particolar modo, come intenda intervenire per risolvere i gravi disagi che le autoscuole stanno vivendo a causa dei problemi legati alla carenza strutturale di personale;

inoltre, se non ritenga opportuno favorire un atto di autoregolamentazione interna da parte dei titolari delle autoscuole in materia di determinazione dei prezzi dei servizi offerti, ai fini dell'applicazione di prezzi unitari su tutto il territorio regionale.

(4-00291)

(27 giugno 2018)

RISPOSTA. - Occorre premettere che, con decreto ministeriale 4 agosto 2014, sono stati rimodulati il numero e i compiti degli uffici dirigenziali di livello non generale, nell'ambito degli uffici dirigenziali di livello generale della struttura organizzativa del Ministero di cui al regolamento emanato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 72 del 2014. In particolare, l'articolo 10 prevede che l'Ufficio 4, Motorizzazione civile di Brescia svolga anche le attività di coordinamento delle sezioni di Cremona, Mantova e Pavia, un tempo uffici autonomi.

Attualmente, presso la sede di Cremona, risultano in servizio 15 unità, di cui nessun ingegnere. In particolare: una unità riprenderà a breve servizio dopo un lungo periodo di sospensione facoltativa di natura disciplinare; un'unità è assente per aspettativa; 3 unità usufruiscono dei benefici previsti dalla legge n. 104 del 1992; 9 unità sono abilitate a svolgere le funzioni di esaminatore e tra questi solo 3 sono disponibili in orario straordinario; una sola unità è abilitata a svolgere funzioni tecniche. Sia il personale esaminatore che quello tecnico svolge anche ordinariamente compiti di ufficio, quali sportelli al pubblico, controlli amministrativi e contabili, predisposizione dei turni, rilascio di autorizzazioni.

Considerato che la provincia di Cremona ha una popolazione di circa 359.000 abitanti e l'utenza specializzata è composta da circa 32 autoscuole e circa 34 studi di consulenza, la maggiore criticità è data dall'impossibilità di soddisfare pienamente le richieste di operazioni tecniche ed esami. In proposito, si precisa che le operazioni di revisione e di collaudo vengono al momento prenotate per il mese di ottobre 2018.

La situazione delle prenotazioni degli esami di guida e così riassumibile: gli esami *quiz* per privatisti ed autoscuole vengono prenotati per il mese di ottobre 2018; gli esami pratici per il conseguimento della patente di categoria A vengono prenotati al limite della scadenza semestrale così come quelli per il conseguimento delle patenti di categoria C, D ed E; gli esami pratici per il conseguimento della patente di categoria B vengono prenotati entro 3-4 mesi a Cremona ed entro 4-5 mesi nella provincia.

Da una statistica della compagine locale dell'associazione nazionale autoscuole UNASCA del 3 luglio 2018, relativa alle richieste di esami ancora da evadere, risultavano 2 pratiche in scadenza a luglio, 17 ad agosto e 120 a settembre.

Senza dubbio la produttività dell'ufficio, considerata la carenza di personale, non è più adeguata allo *standard* necessario per consentire l'ordinario espletamento delle procedure. È pur vero che le criticità sottolineate non sono insuperabili, l'apporto di poche unità aggiuntive di personale sarebbe sufficiente a riportare il sistema in equilibrio in breve tempo; tuttavia, va considerato che, tranne rare eccezioni, la generalità degli uffici del Nordovest (23), a partire dall'ufficio di Brescia che coordina la sede di Cremona, si trovano a loro volta in stato di grave carenza di personale e quindi possono fornire supporto operativo in via del tutto parziale, inoltre, i pochi uffici non in sofferenza hanno una collocazione geografica incompatibile per una proficua collaborazione. Per far fronte a tale situazione si sta intervenendo a livello organizzativo utilizzando in supporto personale proveniente principalmente dalle sedi di Lodi, Brescia e Pavia nonché attraverso l'impiego di due operatori alla settimana che verranno messi a disposizione dalla sede centrale di Roma, impiego questo in via di definizione.

Particolarmente critica è poi la situazione relativa a quelle attività tecniche di maggiore specializzazione (esami ADR, collaudi o revisioni di autobus, cisterne, partecipazione alla commissione medica patenti, eccetera), dove è prescritta la competenza esclusiva della figura professionale dell'ingegnere, figura assente presso la sede di Cremona e che costringe l'ufficio a continue ricerche di disponibilità presso altri uffici per assicurare livelli di servizio essenziali, anche in considerazione che in tale area geografica sono presenti numerose imprese di trasporto specializzate. Si registra, infatti, una migrazione dell'utenza interessata verso gli uffici limitrofi come Piacenza e Lodi, costretti a gestire carichi operativi aggiuntivi che determinano necessariamente un allungamento dei tempi di attesa.

L'attività operativa viene anche soddisfatta facendo massiccia ricorso al lavoro straordinario prestato sia dal personale dell'ufficio che da quello in supporto, il quale ha sempre dimostrato massima dedizione e disponibilità. Inoltre, da tempo, dipendenti incardinati in uffici limitrofi prestano servizio presso la motorizzazione di Cremona; infatti, 2 delle 15 unità in servizio svolgono la loro attività in posizione di trasferimento temporaneo da altri uffici territoriali del Dipartimento trasporti. In aggiunta, alcune attività in materia di coordinamento, affari generali, bilancio e risorse umane sono svolte dalla sede madre di Brescia, in quanto Cremona opera come semplice sezione non dirigenziale dell'ufficio motorizzazione di Brescia.

Va anche ricordato che questo Ministero ha partecipato, negli anni 2016 e 2017, alla procedura di riallocazione, svolta in attuazione delle leggi n. 56 del 2014 e n. 190 del 2014, dei dipendenti soprannumerari delle Province, della Croce rossa italiana e del Corpo forestale dello Stato; con tale procedura è stata data ai dipendenti in esubero la possibilità di scegliere in quale ufficio, tra quelli resi disponibili dalle amministrazioni interessate al trasferimento, essere assegnati. Tale procedura ha consentito a questo Ministero di assumere 107 dipendenti sull'intero territorio nazionale, di cui 1 nella sede di Cremona.

Si segnala, poi, che in virtù delle disposizioni di cui all'articolo 1, commi da 565 a 570, della legge n. 205 del 2017, che ha previsto l'assunzione di personale a tempo indeterminato presso questa amministrazione, tale situazione di evidente criticità potrà essere attenuata. Infatti è stato recentemente bandito un concorso per la figura professionale di funzionario ingegnere, di cui 5 destinati all'ufficio della motorizzazione di Brescia e per le relative sezioni di Cremona, Mantova e Pavia. Si segnala anche l'intenzione del Ministero di valutare ogni utile iniziativa affinché i posti messi a concorso possano essere incrementati.

Da ultimo, in merito alle tariffe praticate, va ricordato che la liberalizzazione del settore consente a ciascuna autoscuola di praticare le tariffe che ritiene remunerative per la propria attività; al riguardo, la competente Direzione generale è stata interessata per i necessari approfondimenti.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(5 ottobre 2018)

CASTIELLO. - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

l'art. 21 del regio decreto 13 febbraio 1933, n. 215, aveva conferito ai consorzi di bonifica il potere di riscossione dei contributi obbligatori loro dovuti, e da loro stessi stabiliti, a mezzo di ruoli esattoriali esecutivi;

col decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 179, l'anzidetto art. 21 è stato abrogato e, pertanto, i consorzi di bonifica sono stati privati del potere di riscossione coattiva a mezzo di ruoli esecutivi dei contributi;

i contribuenti non sono più giuridicamente obbligati, in caso di contenzioso, a convenire i consorzi di bonifica davanti alle commissioni tributarie, ma sono i consorzi stessi a doversi sobbarcare l'onere di convenire i contribuenti inadempienti in giudizio;

i consorzi di bonifica hanno reagito alla soppressione dell'antico privilegio di riscossione coattiva ignorando la legge che lo ha abolito, persistendo nella riscossione dei contributi tramite ruoli esattoriali esecutivi, arrecando, con tale sopruso, grave disagio ai contribuenti;

la situazione di illegalità appare ancor più grave e intollerabile se si ha presente che i consorzi di bonifica, a quanto risulta, neppure hanno accettato di partecipare alla rottamazione delle cartelle esattoriali, esasperando, anche sotto tale profilo, i rapporti con i contribuenti che di tale beneficio non hanno potuto giovare;

l'operato dei consorzi, oltre a violare la legge con l'esercizio abusivo del potere di riscossione coattiva dei contributi, viola anche il principio di equità, regola fondamentale dell'ordinamento amministrativo interno e dell'ordinamento comunitario, cui si deve obbligatoria osservanza ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni e integrazioni,

si chiede di conoscere quali iniziative si intenda assumere per garantire il rispetto da parte dei consorzi di bonifica del decreto legislativo n. 179 del 2009, che ha disposto, a favore dei contribuenti, la soppressione del potere di riscossione dei contributi mediante ruoli esattoriali esecutivi.

(4-00321)

(10 luglio 2018)

RISPOSTA. - L'assunto dell'interrogante in ordine ad una presunta abrogazione dell'articolo 21 del regio decreto n. 215 del 1933, testo unico per il settore dei consorzi di bonifica, che sancisce come alla riscossione dei contributi si proceda con le disposizioni sull'esazione delle imposte dirette, è suscettibile di essere confutato in forza di argomentazioni che afferiscono sia alle norme che si sono succedute nel tempo sia alla giurisprudenza sul tema.

Il decreto legislativo n. 179 del 2009 costituisce attuazione della legge n. 246 del 2005, recante "Semplificazione e riassetto normativo per l'anno 2005", e della legge n. 9 del 2009, recante "Misure urgenti in materia di semplificazione normativa", coerentemente all'esigenza di procedere ad una mirata razionalizzazione volta a cassare disposizioni datate e ripetitive. Il citato decreto identificava le disposizioni precedenti al 1° gennaio 1970 per le quali si riteneva indispensabile che permanessero in vigore, e tra queste il citato articolo 21 non è compreso. Viene fatto salvo da tali attività, nelle sue norme basilari, il citato testo unico che, armonicamente alle linee guida definite dalla Conferenza Stato-Regioni il 18 settembre 2008, individua i principi fondamentali in materia, cui deve informarsi la potestà legislativa regionale concorrente, giusta articolo 117, comma terzo, della Costituzione.

Orbene, la mancata indicazione dell'articolo 21 del testo unico nell'elenco di cui all'allegato 1 del decreto legislativo n. 179 del 2009, secondo l'assunto dell'interrogante equivarrebbe all'abrogazione dello stesso, comportando conseguentemente la decadenza del sistema di imposizione e di riscossione dei contributi consortili, ma questo assunto non appare condivisibile.

La procedura legislativamente sancita a livello nazionale e regionale, che disciplina l'imposizione contributiva dei consorzi di bonifica, prevede: a) l'elaborazione da parte del consorzio del piano di classifica che sancisce criteri ed indici di beneficio derivati ai consorziati dalle attività del consorzio; b) l'individuazione, nel bilancio, delle spese di gestione finalizzate alla gestione delle opere e al funzionamento del consorzio; c) il riparto tra i consorziati delle predette spese secondo gli indici di beneficio; d) l'elaborazione dei ruoli. La *ratio* sottesa al sistema impositivo dei contributi si fonda quindi sull'esistenza di un beneficio scaturente dalle attività svolte dal

consorzio che si incardina su un sistema normativo statale e regionale, ad oggi vigente, che individua la sua fonte negli articoli 860 e 864 del codice civile.

L'art. 860 sancisce l'obbligo, a carico dei proprietari dei beni situati nei comprensori dei consorzi di bonifica, al pagamento dei contributi nella spesa per l'esecuzione, la manutenzione e l'esercizio delle opere pubbliche di bonifica in relazione al vantaggio che i medesimi ne traggono, mentre l'articolo 864 specifica che i contributi *de quibus* sono esigibili con le norme e i privilegi stabiliti per l'imposta fondiaria.

Non v'è dubbio, quindi, che le norme del codice civile rimangano in vigore, quand'anche si ritenga che sia venuto meno l'articolo 21 del predetto testo unico che pur riproduce le norme codicistiche, e ciò è confortato anche dal dispositivo dell'art. 14, comma 17, del decreto legislativo n. 246 del 2005 che sancisce la vigenza delle: "a) disposizioni contenute nel codice civile, nel codice penale (...) ed in ogni altro testo normativo che rechi nell'epigrafe l'indicazione codice ovvero testo unico; c) le disposizioni tributarie".

Pertanto, in forza delle norme del codice civile e stante la natura del testo unico, non v'è abrogazione di norme riferite alla riscossione dei contributi consortili.

Peraltro, lo stesso decreto legislativo n. 246 del 2005, facendo salve le disposizioni tributarie, ammette la riconferma della legittimità del sistema di riscossione dei contributi consortili che, per espresso disposto normativo, costituiscono oneri reali e hanno natura tributaria, venendo riscossi con le stesse modalità previste per la riscossione delle imposte dirette mediante ruoli esattoriali.

In tal senso v'è, peraltro, giurisprudenza costante, *inter alia*: Cassazione, sezioni unite civili, sentenze n. 1985/00, n. 4057/00, n. 4077/00, n. 4159/00, n. 4176/00, n. 4183/00, n. 4260/00, n. 4270/00, n. 4273/00, n. 4274/00, n. 4275/00, n. 4276/00, n. 5506/00, n. 5507/00, n. 5508/00, n. 5514/00, n. 5576/00, n. 5577/00).

Altresì, la riscossione tramite ruoli dei contributi di bonifica è riconfermata dall'articolo 17, comma 3, del decreto legislativo n. 46 del 1999.

Si evince dunque come il precetto normativo intenda disciplinare nel senso della continuità la procedura e le modalità di riscossione delle entrate (inclusi i contributi consortili) che già venivano rimosse mediante ruolo sin dalla fase originaria.

Tale interpretazione è stata autorevolmente confermata dalla Corte di cassazione, sezione V, nella sentenza n. 8371 del 5 aprile 2013, cui hanno

fatto seguito le conformi pronunzie Cassazione civile, sezione V, 11 giugno 2014, n. 13165, e 25 giugno 2014, n. 14407.

È stato infatti espressamente riconosciuto che, ai sensi dell' art. 21 del citato testo unico, alla riscossione dei contributi consortili si provvede con le norme che disciplinano l'esazione delle imposte dirette e l'art. 17 del decreto legislativo n. 46 del 1999 (pur prevedendo che si effettua mediante ruolo la riscossione delle entrate dello Stato, anche diverse dalle imposte sui redditi, e di quelle degli altri enti pubblici, anche previdenziali, esclusi quelli economici) al comma 3 stabilisce esplicitamente che "Continua, comunque, ad effettuarsi mediante ruolo la riscossione delle entrate già riscosse con tale sistema in base alle disposizioni vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto".

Concludendo, quand'anche si volesse ritenere abrogato l'articolo 21 citato, è indubitabile che i consorzi di bonifica debbano ancora continuare a riscuotere i contributi di bonifica tramite ruolo, avvalendosi degli agenti della riscossione, tanto più che la stessa Corte di cassazione continua a far riferimento all'art. 21, ritenendolo evidentemente in vigore (ordinanza della Corte di cassazione, sezioni unite 20 febbraio 2017, n. 4309, e sentenze n. 13165 dell'11 giugno 2014, n. 3594 del 14 febbraio 2014, n. 8371 del 5 aprile 2013 e n. 21797 del 5 dicembre 2012).

Il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo

CENTINAIO

(8 ottobre 2018)

DE BONIS, LOMUTI, GALLICCHIO, PETROCELLI. - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* - Premesso che:

la Basilicata, con legge regionale 11 gennaio 2017, n. 1, e successive modificazioni, ha fissato la nuova disciplina in materia di bonifica integrale, irrigazione e tutela del territorio;

l'articolo 2, comma 1, stabilisce che, ai fini della pianificazione, realizzazione e gestione della bonifica, dell'irrigazione e della tutela e valorizzazione del territorio rurale, l'intero territorio regionale è classificato "di bonifica" e costituisce un unico comprensorio di bonifica, sul quale è istituito un unico "consorzio di bonifica della Basilicata";

l'importanza di tale organo si evince chiaramente dal disposto del successivo articolo 6, che sancisce le sue funzioni, tra le quali meritano par-

ticolare menzione l'elaborazione ed attuazione dei piani di riordino fondiario, la progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture civili strettamente connesse con le opere di bonifica e di irrigazione, la vigilanza sulle opere di bonifica e irrigazione, l'accertamento e la contestazione delle violazioni previste dalle disposizioni di polizia in materia di opere idrauliche e di bonifica, nonché all'erogazione delle relative sanzioni;

è bene inoltre ricordare che, ai sensi dell'articolo 5, al consorzio sono altresì attribuite funzioni nell'ambito della realizzazione di opere minori necessarie ai fini della bonifica che, ai sensi del regio decreto 13 febbraio 1933, n. 215, e successive modifiche ed integrazioni, sono di competenza dei proprietari dei fondi e per loro obbligatorie. Difatti, ai sensi del comma 2 dell'articolo dell'art. 5, i proprietari possono affidare al consorzio l'esecuzione, la manutenzione e l'esercizio di tali opere ed altresì quelle di miglioramento fondiario volontario;

è pertanto evidente il ruolo strategico che tale ente riveste ai fini dello sviluppo e della corretta gestione del territorio della regione;

l'articolo 14 (commi da 3 a 5) della legge regionale stabilisce che il consorzio è costituito tra i proprietari degli immobili situati nell'ambito del perimetro di contribuenza di cui al comma 1, che la partecipazione al consorzio è obbligatoria e che la qualifica di consorziato si intende acquisita con l'iscrizione delle proprietà immobiliari nell'ambito del perimetro di contribuenza. Infine, l'articolo fissa le specifiche funzioni dei consorziati, che eleggono gli organi consortili, in conformità con la legge regionale e con lo statuto del consorzio, sono tenuti al pagamento dei contributi consortili ed esercitano tutte le attività e funzioni stabilite dalla presente legge e dall'ordinamento interno del consorzio;

considerato che:

come segnalato da molteplici quotidiani locali la gestione delle attività del consorzio ha difettato della trasparenza che dovrebbe caratterizzare l'andamento di tutti gli enti della pubblica amministrazione;

difatti, in vista delle prossime elezioni del 15 luglio, diverse organizzazioni di agricoltori indipendenti hanno richiamato l'attenzione su una serie di criticità che stanno caratterizzando la presentazione delle liste, lamentando in particolare la mancata pubblicazione sul sito del consorzio degli atti e dei documenti di riferimento;

a certificare tale mancanza vi è anche una perizia del Dipartimento di ingegneria elettrica e dell'informazione del Politecnico di Bari che, in data 11 giugno 2018, ha attestato l'assenza sul sito ufficiale del consorzio di informazioni riguardanti il procedimento elettorale, compresa l'assenza degli elenchi degli aventi diritto al voto e la presenza nella lista degli aventi diritto

di soggetti deceduti. È stata inoltre constatata un'altra grave inadempienza, ossia la mancata pubblicazione dello statuto. Ai sensi dell'articolo 13, comma 3, della legge regionale n. 1 del 2017, esso deve essere obbligatoriamente pubblicato anche sul sito *internet* del consorzio;

la legge 18 giugno 2009, n. 69, e successive modificazioni, che fissa disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile, all'articolo 32, rubricato "Eliminazione degli sprechi relativi al mantenimento di documenti in forma cartacea", stabilisce, al comma 5, che a decorrere dal 1° gennaio 2011 e, nei casi di cui al comma 2, dal 1° gennaio 2013, le pubblicazioni effettuate in forma cartacea non hanno effetto di pubblicità legale,

si chiede di sapere quali misure di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare al fine di garantire il rispetto dei principi di trasparenza, democraticità e buon andamento nell'ambito della gestione del consorzio di bonifica della Basilicata.

(4-00253)

(21 giugno 2018)

RISPOSTA. - In relazione a quanto rappresentato dall'interrogante, che invoca iniziative di questo Dicastero per garantire il rispetto dei principi di trasparenza e buon andamento della gestione del consorzio di bonifica della Basilicata, si eccepisce, in primo luogo, che le competenze del Ministero non comportano un controllo sulla gestione dei consorzi di bonifica, atteso che si tratta di enti istituiti dalle Regioni, cui sole spetta il controllo sulla gestione di tali consorzi e sul rispetto delle prerogative di trasparenza e correttezza nelle funzioni loro riconosciute. In ogni caso, questo Ministero ha richiesto comunque al consorzio dettagliate informazioni riguardo alle vicende evidenziate, che sono state tempestivamente offerte e che di seguito si riportano.

Il consorzio, per quanto attiene agli atti asseritamente viziati da mancanza di pubblicità, ha affermato di aver provveduto all'integrale loro pubblicazione, così come pure ha rappresentato le ragioni oggettive che hanno determinato le criticità correlate alla lista degli aventi diritto al voto. Gli atti del procedimento elettorale che risultano pubblicati sul sito del consorzio di bonifica della Regione Basilicata sono: a) la deliberazione commissariale n. 143/2018 del 2 maggio 2018, "Assemblea dei consorziati: convocazione in data 15 luglio 2018 delle ditte aventi diritto per l'espressione del voto (atto n.s.c.)" pubblicata l'11 viaggio 2018; b) la deliberazione commissariale n. 135/2018 del 2 maggio 2018, "Elenco degli aventi diritto al voto approvato con delibera consortile n. 53 del 01 marzo 2018: accoglimento istanza/ricorso avanzata dalla ditta FORMINO Rosa (atto n.s.c.)",

pubblicata l'11 maggio 2018; c) la deliberazione commissariale n. 53/2018 del 1° marzo 2018, "Assemblea dei consorziati: approvazione elenco degli aventi diritto al voto (da ruoli di contribuenza anno 2017 emessi dai consorzi di bonifica disciolti con legge regionale 11 gennaio 2017 n. 1 (atto n.s.c.)", pubblicata il 29 marzo 2018.

In ordine allo statuto del consorzio, quest'ultimo evidenzia che la legge regionale n. 1 del 2017, recante "Nuova disciplina in materia di bonifica integrale, irrigazione e tutela del territorio", ha classificato l'intero territorio regionale come territorio di bonifica, un unico comprensorio di bonifica in cui è istituito un unico consorzio di bonifica denominato "consorzio di bonifica della Basilicata". Al riguardo, l'art. 34, comma 5, lett. a), della legge regionale chiarisce che "l'attività del nuovo Consorzio verrà regolato dallo statuto del disciolto Consorzio di bonifica di Bradano e Metaponto vigente al 31.12.2017, salvo che per le norme in contrasto con la presente legge". Lo statuto del disciolto consorzio di bonifica di Bradano e Metaponto, è da sempre pubblicato nel sito del consorzio di bonifica della Basilicata presso la sezione "amministrazione trasparente", sottosezione "disposizioni generali", sottosezione "atti generali", indi "statuti e leggi regionali".

Per quanto poi attiene alla presenza di soggetti "deceduti" negli elenchi degli aventi diritti al voto il consorzio ha rappresentato mirate argomentazioni che di seguito si espongono.

Il piano consortile determina il perimetro di contribuenza che individua le proprietà immobiliari beneficiarie dall'attività di bonifica e irrigazione. L'articolo 14 della legge regionale n. 1 del 2017 specifica che il consorzio è costituito tra i proprietari degli immobili situati nel perimetro di contribuenza, che la partecipazione al consorzio è obbligatoria e che la qualifica di consorziato si intende acquisita con l'iscrizione delle proprietà immobiliari nell'ambito del perimetro di contribuenza. I consorziati sono tenuti al pagamento dei contributi consortili ed eleggono gli organi consortili, in conformità della citata legge regionale e dello statuto del consorzio. Presso quest'ultimo è istituito il catasto consortile in cui sono inseriti, in base ai dati acquisiti dalle Agenzie del territorio, tutti gli immobili situati nel perimetro di contribuenza, talché il consorzio acquisisce i dati immobiliari, con le relative proprietà ed eventuali titolari di diritti reali di godimento, dall'Agenzia del territorio.

L'art. 16 della stessa legge regionale, nel disciplinare il diritto di voto, dispone che ogni consorziato che goda dei diritti civili e che sia iscritto nei ruoli di contribuenza e sia in regola con il pagamento dei tributi consortili, ha diritto ad un voto. La contribuenza consortile che attribuisce il diritto di voto viene desunta dai ruoli del consorzio relativi all'anno precedente a quello in cui il consorzio indice le elezioni che, nelle vicende descritte, è l'anno 2017.

L'articolo 15 della legge regionale n. 39 del 2017, al comma 4, stabilisce che l'elenco delle ditte aventi diritto al voto venga stilato in forza dell'elenco delle ditte iscritte nell'ultimo ruolo di contribuenza formulato dai disciolti consorzi di bonifica (di: Bradano e Metaponto; di Vulture alto Bradano; di alta val d'Agri). Orbene la formazione dei ruoli relativi all'anno 2017, correlatamente ai ruoli emessi dai tre citati consorzi messi in liquidazione dalla legge regionale n. 1 del 2017, presi come base per formare l'elenco degli aventi diritto al voto, è stata effettuata sulla base degli aggiornamenti catastali effettuati entro il 31 dicembre 2016, acquisiti presso l'Agenzia del territorio o direttamente dai singoli consorziati, ove da questi di volta in volta prodotti.

Quindi eventuali incongruenze, quali quelle oggetto di doglianza, relative all'iscrizione nel ruolo di contribuenza di ditte decedute, secondo quanto il consorzio ritiene, possono ascrivere al mancato aggiornamento dei dati dell'Agenzia delle entrate e, comunque alla mancata richiesta di volturazione da parte degli aventi causa. In ogni caso, tali incongruenze possono trovare soluzione con la pubblicazione della delibera che approva l'elenco degli aventi diritto al voto, in quanto con tale pubblicazione, l'interessato può chiedere l'inclusione del proprio nominativo (documentando la legittimazione del suo diritto di proprietà o di altro diritto reale di godimento intervenuto nel frattempo) entro il termine di 30 giorni dalla pubblicazione delle ditte consorziate.

Premesso quanto sopra, il consorzio dichiara che, con delibera consortile n. 53 del 1° marzo 2018, ha approvato l'elenco degli aventi diritti al voto. La delibera, unitamente all'elenco, è stata fatta oggetto di regolare pubblicazione anche presso l'albo consortile e presso gli albi pretori dei Comuni interessati, così come di detta pubblicazione è stata data comunicazione ai consorziati mediante affissione di manifesto murale in cui era ben evidenziato che entro 30 giorni era possibile presentare opposizioni. I ricorsi presentati ad esito della pubblicazione sono stati definiti con delibera consortile n. 135 del 26 aprile 2018. Successivamente, con delibera n. 143 del 2 maggio 2018 è stata stabilita la data del 15 luglio 2018 per la convocazione delle ditte consorziate e l'elezione dei membri dell'assemblea consortile, descrivendo modalità e termini di presentazione delle liste dei candidati e approvando il manifesto murale da affiggere nei comuni interessati.

Le citate delibere sono state pubblicate nel sito "amministrazione trasparente" del consorzio di bonifica della Basilicata.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo

CENTINAIO

(8 ottobre 2018)

MINUTO. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso che:

da articoli di stampa del 18 giugno 2018, pubblicati ad esempio su "La Nuova Sardegna" e "Cronache Tarantine", è emerso che dal mese di settembre, 700 allievi verranno trasferiti dalle scuole sottufficiali di Taranto alle scuole militari di La Maddalena divisi in 4 incorporamenti annui da 160-180 giovani, tra Marina militare e Capitaneria di porto, appartenenti alle categorie di nocchieri, nocchieri di porto e tecnici di macchine;

risulterebbe esserci la sottoscrizione di un accordo, presumibilmente tra Ministero della difesa ed ente locale; non si hanno, invece, notizie di accordi con la Regione Puglia e tanto meno con la Provincia e il Comune di Taranto;

il trasferimento recherebbe un danno all'immagine e avrebbe una forte ricaduta negativa sull'economia locale della città di Taranto (operatori culturali, commercianti, albergatori, tassisti, ristoratori, eccetera), le cui competenze in campo militare sono da sempre note, e creerebbe notevoli disagi alle famiglie dei 700 allievi, prevalentemente meridionali, sia per le difficoltà a raggiungere la Sardegna in occasione dei giuramenti, sia sotto il profilo economico;

risale a circa 4 anni fa la decisione di trasferire i corsi dei volontari in ferma prefissata di un anno (VFP1) dall'allora "Maricentro" Taranto a "Mariscuola", al fine di razionalizzare le risorse economiche ed umane;

la città di Taranto è dotata di modernissime strutture militari, sempre efficienti, con *campus* universitario sviluppato su di un'area di 32 ettari, con 41 edifici, 8 chilometri quadrati di aree verdi, 24 chilometri quadrati tra viali, piazzali e altre aree disponibili, oltre a 5,7 chilometri quadrati occupati dagli edifici per la didattica, con 66 aule, 34 laboratori attrezzati e un'aula magna da 534 posti;

inoltre, il comprensorio ex Maricentro potrebbe ospitare ampiamente i 700 allievi distribuiti in 4 corsi, qualora le scuole sottufficiali di Taranto non fossero abbastanza capienti a causa di un aumento dovuto a qualche eventuale decina di militari stranieri;

giova evidenziare che, fino a circa 15 anni fa, quando fu abolita la leva obbligatoria, ogni mese venivano arruolati oltre 1.200 militari presso il Maricentro;

una maggiore presenza di militari sull'isola de La Maddalena comporta la dislocazione di qualche decina di militari in servizio permanen-

te e delle rispettive famiglie e tale possibilità sta creando forte preoccupazione per il personale della Marina;

a parere dell'interrogante, sarebbe auspicabile che il Ministero assumesse iniziative finalizzate anche alla ristrutturazione e all'utilizzo di caserme come l'ex Maricentro,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo confermi la decisione del trasferimento di 700 allievi dalle scuole sottufficiali di Taranto a La Maddalena;

per quali motivi manchi un accordo con Regione Puglia e enti locali;

se sia in previsione l'ampliamento delle tabelle organiche del personale in servizio permanente, non dirigente, nei prossimi 12 mesi sull'isola de La Maddalena, e di quali categorie e grado;

se intenda riconsiderare tale trasferimento, deciso dal Governo allora in carica, tenuto conto del danno economico che potrebbe portare sulla città pugliese e sulla popolazione: cittadini che per oltre 130 anni hanno ospitato la forza armata nel pieno centro della città, e che oggi con l'eventuale trasferimento dei 700 VFP1 si vedrebbero fortemente danneggiati.

(4-00365)

(17 luglio 2018)

RISPOSTA. - Il trasferimento dei corsi per volontari in ferma prefissata annuale, tecnicamente definiti "VFP1", dalla sede di Taranto a quella de La Maddalena è un provvedimento programmato dalla Marina militare, di concerto con il comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, allo scopo di riequilibrare le attività dei due istituti di formazione in modo da sfruttarne appieno le capacità in termini di personale, infrastrutture ed apparecchiature didattiche. Il provvedimento, infatti, procede nella duplice direzione di rilanciare, valorizzandola, la struttura sarda (anche in attuazione del protocollo d'intesa stipulato tra l'amministrazione della difesa e la Regione Sardegna il 18 dicembre 2017) e di decongestionare, nell'immediato, l'istituto tarantino, in previsione di un incremento significativo e permanente in termini di presenza militare.

Il ribilanciamento avrà inizio da settembre 2018, con l'incorporamento presso la scuola de La Maddalena delle prime aliquote di VFP1, e sarà limitato alla sola categoria "nocchiere di porto": per i volontari a ferma

prefissata annuale non è, infatti, prevista la categoria "tecnico di macchine" e, quanto alle altre categorie e specialità, non vi sarà trasferimento di alcun corso.

Si tratta, in buona sostanza, di 4 corsi annuali di 4 settimane per 160 allievi ciascuno, per un totale di circa 700 militari il cui ricollocamento sarà ampiamente compensato da futuri afflussi che incrementeranno la presenza del personale militare nella città pugliese, sia in termini quantitativi che temporali. In particolare, a Mariscuola Taranto a partire dal 2019 si avrà un incremento in termini di personale VFP1 (appartenente al corpo equipaggi militari) e di corsi per sottufficiali. Inoltre, saranno organizzati corsi di qualificazione per circa 100 militari appartenenti a equipaggi delle unità navali di Marine militari di Paesi amici da costruire presso i cantieri italiani, tanto da rendere, per numerosi anni a venire, la scuola sottufficiali e il centro addestramento aeronavale i futuri poli formativi per il personale estero in tutte le attività che vedranno impegnata la forza armata.

In cifre, a Taranto affluiranno annualmente circa 2.500 corsisti a fronte di una media di circa 2.300 dei precedenti 4 anni; in termini temporali, a fronte di un decremento di 3.990 giorni di corsi, determinato dal trasferimento a La Maddalena, si avrà un incremento di 7.170 giorni.

Non ultimo, va ricordato che Taranto, in virtù della propria rilevanza strategica, è stata individuata quale sede di assegnazione di nave "Cavour", e vi saranno assegnate 6 delle 10 fregate multiruolo (FREMM) una volta completato il programma.

Dal punto di vista degli organici, non vi saranno incrementi di personale presso Mariscuola de La Maddalena; i nuovi carichi di lavoro saranno, infatti, disimpegnati ricorrendo all'impiego di 15 sottufficiali del ruolo marescialli, selezionati tra quanti si sono particolarmente distinti nell'ambito del loro corso, che saranno inviati in missione per 5 settimane presso la struttura sarda (analogo provvedimento sarebbe stato attuato su Taranto, qualora la formazione del personale VFP1 si fosse tenuta in sede).

In conclusione, si può sicuramente ritenere che il complesso dei provvedimenti *in itinere*, così come quelli pianificati nel breve e medio periodo, rendono assolutamente infondato ogni timore di una ridotta presenza militare nell'area tarantina e del conseguente impatto sull'indotto economico locale; al contrario, essi andranno senz'altro a consolidare il ruolo di Taranto quale realtà fondamentale per la nostra Marina militare. Si evidenzia che comunque, all'atto del reimpiego, si farà anche attenzione alla provenienza geografica dei VFP1.

Il Ministro della difesa

TRENTA

(5 ottobre 2018)

RAUTI, BALBONI, BERTACCO, DE BERTOLDI, GARNERO SANTANCHE', IANNONE, LA PIETRA, LA RUSSA, RUSPANDINI, URSO. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso che:

la legge n. 125 del 2008, e successive modificazioni e integrazioni, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 92 del 2008, recante "Misure urgenti in materia di pubblica sicurezza", ha messo a disposizione dei prefetti delle Province comprendenti aree metropolitane o ad alta densità di popolazione un contingente delle forze armate, al fine di vigilare su siti sensibili, nonché di coadiuvare le forze di polizia nel pattugliamento delle città interessate;

l'operazione "Strade sicure" svolge un'attività di prevenzione e di contrasto alla criminalità e di deterrenza alla minaccia terroristica;

durante l'anno 2017 si è registrato un impiego di circa 7.000 unità dell'Esercito articolate su 13 comandi di raggruppamento per un totale di 53 piazze provinciali, di 287 siti vigilati, 165 itinerari pattugliati e 18 centri di accoglienza presieduti;

dall'inizio dell'operazione, il contingente ha contribuito alla prevenzione degli episodi di criminalità, garantendo la sicurezza della popolazione, con l'arresto di oltre 15.500 persone, l'identificazione di quasi 2.930.000 individui, e finanche col sequestro di oltre 2,2 tonnellate di sostanze stupefacenti;

considerato che:

a tale contingente devono essere garantite idonee condizioni di lavoro e sistemazione ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge n. 86 del 2001 il quale dispone che il personale possa essere impegnato fino ad un massimo di 120 giorni all'anno e per non più di 12 ore giornaliere, salvo il verificarsi di comprovate ed inderogabili esigenze di carattere operativo e che devono essere garantiti al personale il recupero delle energie psicofisiche e comunque la fruizione di adeguati turni di riposo;

il servizio connesso all'operazione risulta articolato su turni di 6 ore continuative, a cui vanno ad aggiungersi gli spostamenti da e per l'obiettivo assegnato, con tempi decisamente più lunghi rispetto ai normali servizi di guardia svolti nelle caserme, generalmente della durata massima di 2 ore;

l'articolazione ordinaria dell'orario di lavoro garantisce un equilibrio psicofisico del personale impiegato, evitando l'incidenza di naturali e

fisiologici cali di attenzione e, comunque, le norme istitutive dell'operazione "Strade sicure" non autorizzano alcuna deroga all'ordinario orario di servizio;

ritenuto che, pur non essendo intenzione degli interroganti attribuire alcuna responsabilità all'organizzazione delle forze armate, alla luce del fatto che da dicembre 2017 ad oggi sono 3 i militari impegnati nell'operazione che si sono tolti la vita e che 150 militari hanno ufficialmente rivelato, tramite i loro avvocati, di essere provati fisicamente e psicologicamente dalle condizioni di lavoro e talvolta dai doppi turni dovuti alla carenza di organico, si ritiene necessario approfondire il tema del benessere psicofisico del personale assegnato,

si chiede di sapere:

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

se gli alloggi assegnati al personale siano idonei a garantirne il benessere psicofisico;

se l'equipaggiamento e le dotazioni di servizio siano adeguate ai compiti assegnati;

se l'articolazione dei turni di servizio rispetti il limite delle 36 ore settimanali contrattualmente previste e se le indennità retributive previste per la partecipazione all'operazione vengano tempestivamente corrisposte;

se ritenga adeguato l'equipaggiamento fornito (arma lunga e mezzi Lince) mutuato dall'impiego in teatro operativo e non adeguato all'impiego in contesto urbano.

(4-00531)

(11 settembre 2018)

RISPOSTA. - Preme sottolineare, in premessa, la costante azione di sensibilizzazione che le forze armate attuano nei confronti dei responsabili a ogni livello gerarchico, specificamente mirata alla salvaguardia del benessere psicofisico degli effettivi ed alla loro integrità fisica e morale. Tale azione è attentamente indirizzata ad individuare ogni atteggiamento indicatore di possibile disagio, allo scopo di intervenire, con ogni consentita tempestività e attraverso specifiche misure di sostegno psicologico, nella prevenzione di eventuali comportamenti anomali che possano addirittura sfociare in atti di autolesionismo. Ciò nella triste considerazione che anche queste ultime, malaugurate espressioni, mai del tutto alienabili dai compor-

tamenti umani, affondano sovente nella profondità di problematiche individuali che prescindono dalla vita militare e dal tipo di servizio svolto.

La tutela della salute del proprio personale, militare e civile, è certamente un tema caro al Ministero: è un dovere e una responsabilità verso chi serve il Paese con grande dedizione e verso le loro famiglie. Questa è, e deve continuare ad essere, una priorità assoluta e posso assicurare che l'azione dell'amministrazione va proprio in questa direzione.

In tale ottica, non sono mai venuti meno e mai mancheranno l'attenzione e la sensibilità, né il costante e determinato impegno del Dicastero; impegno che ha portato alla recente costituzione di uno specifico tavolo tecnico interforze, con il compito di affrontare in maniera dettagliata una tematica così delicata e complessa.

Con particolare riferimento all'operazione "Strade sicure", lo Stato maggiore dell'Esercito ha avviato, da circa 2 mesi, un'attività (*stress management*) per valutare e controllare una situazione di eventuale alterazione dell'equilibrio psicofisico sia prima dell'impiego che durante che al termine.

Il Ministro ha preso a cuore fin dall'insediamento la situazione dei militari che partecipano a "Strade sicure", chiedendo un approfondimento sulle loro condizioni di lavoro e, trattandosi di una tematica che riveste per lei una notevole rilevanza, è personalmente andata a visitare alcune postazioni di militari impegnati nell'operazione sul territorio di Roma.

Su indirizzo del Ministro, recepito dal capo di Stato maggiore dell'Esercito, è stato anche avviato uno studio per rivedere, con il consenso delle autorità di pubblica sicurezza locali, le modalità esecutive del servizio, dando maggiore risalto alle attività di tipo dinamico rispetto a quelle statiche, nei luoghi dove non esiste esigenza di controllo statico 24 ore al giorno e 7 giorni su 7.

Entrando nello specifico, gli assetti delle forze armate, a premessa dell'impiego, svolgono uno specifico addestramento (cosiddetto approntamento delle forze) che li prepara e li qualifica all'assolvimento della missione, nel rispetto di quanto previsto da specifica direttiva di forza armata. In merito alla pianificazione dell'impiego, gli avvicendamenti sono programmati annualmente prevedendo la rotazione semestrale dei reparti. La maggior parte dei siti prevede una sorveglianza di 24 ore con turnazione di tipo "in quinta", ovvero, turni di 6 ore svolti da 5 squadre, a rotazione; quindi, ogni squadra effettua un servizio di 6 ore continuative al giorno, con un riposo di 24 ore tra un turno e l'altro, mentre usufruisce di un giorno intero alla settimana libero dal servizio per il recupero delle energie psicofisiche. Anche in altre tipologie di servizio che non prevedono la sorveglianza continua di 24 ore, a tutto il personale è garantito, comunque, un riposo non inferiore alle 12 ore giornaliere.

L'attuale modalità di turnazione e di fruibilità di pause, consolidata in parecchi anni di attività congiunta con le forze dell'ordine, risulta essere adeguata all'assolvimento della missione, salvo il verificarsi di comprovate e inderogabili esigenze di carattere operativo che sono opportunamente regolate, anche in termini di compensazione a titolo oneroso o in ore di recupero. Le squadre sono costituite da un numero adeguato di personale per consentire a tutti di fare, a turno, piccole pause, assicurando così la continuità del servizio e un elevato livello di attenzione.

Per quanto riguarda l'aspetto relativo alla retribuzione, l'indennità onnicomprensiva per il personale che presta servizio "fuori sede" (fuori dal comune della sede stanziata) ammonta a 26 euro al giorno lorde a persona, mentre per quello "in sede" a 13 euro al giorno lorde, cui si aggiungono le ore di straordinario remunerato (nel limite medio mensile di 14 ore e 30 minuti) e il recupero compensativo per le ore eccedenti.

Per quanto attiene alla corresponsione delle indennità e la tempistica, il competente centro unico stipendiale dell'Esercito (CUSE) ha chiarito che i reparti di appartenenza trasmettono le previste segnalazioni a i servizi amministrativi del centro unico stipendiale che, a loro volta, provvedono all'inserimento dei dati mediante l'utilizzo dell'applicazione informatica denominata "Unificato Web"; tali dati vengono successivamente inviati al sistema NoiPA, struttura deputata all'elaborazione dei cedolini e alla liquidazione dei relativi trattamenti economici entro 2 mesi dall'inserimento delle variazioni stipendiali.

L'equipaggiamento, l'armamento e i veicoli da utilizzare vengono definiti dall'autorità provinciale di Polizia di Stato, d'intesa con i comandanti militari, tenuto conto della sensibilità dei siti, della loro ubicazione e di altri elementi di valutazione. In esito alla revisione effettuata su indicazione del Ministro e dal capo di Stato maggiore dell'Esercito, sono state stabilite 3 tipologie di configurazione da adottare sulla base della situazione informativo-operativa del momento e tutte garantiscono il rapporto ottimale tra mobilità e protezione (precedentemente l'assetto previsto era unico, indipendentemente dal contesto e dalla minaccia). Per garantire, inoltre, al personale di affrontare in maniera più agevole le diverse condizioni climatiche, è stato consentito, d'estate, l'uso della mimetica in versione estiva con manica alzata. Per l'inverno, al fine di una maggiore protezione in presenza di condizioni climatiche estreme, nei siti sprovvisti di ripari sono state installate adeguate strutture per mitigare gli effetti degli agenti atmosferici, senza inficiare l'efficacia del servizio. In assenza di tali strutture, il personale può salire a bordo del mezzo di servizio, uno alla volta e a turno, in modo da mantenere sempre sotto adeguato controllo il sito da vigilare.

Il vitto e l'alloggio per il personale impiegato fuori dalla propria sede di servizio sono garantiti, prioritariamente, presso strutture militari con *standard* comuni a tutte le installazioni del territorio nazionale e, qualora

non presenti o disponibili, presso strutture alberghiere o presso enti esterni all'amministrazione.

Tenuto conto che il numero di militari impegnati è aumentato dall'inizio dell'operazione, l'Esercito ha avviato da tempo una serie di progetti di ristrutturazione delle caserme adibite all'alloggiamento del personale, proprio allo scopo di migliorarne le condizioni di permanenza, sebbene temporanee.

Prima di concludere, si ribadisce che i militari impiegati nell'operazione "Strade sicure" svolgono un'attività delicata, a diretto contatto con la popolazione, prevalentemente in aree abitate e in luoghi aperti al pubblico, e si ritiene doveroso ringraziare il personale coinvolto, la cui presenza sul territorio ha consentito, dall'inizio dell'attività, di raggiungere i risultati di rilievo richiamati in premessa dagli interroganti.

Il Ministro della difesa

TRENTA

(9 ottobre 2018)

STEFANO. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

il piano industriale di Enav è stato presentato dal consiglio di amministrazione dell'ente all'indomani della data fissata delle elezioni per il rinnovo del Parlamento italiano, in un momento in cui vige la *vacatio* delle Camere e il Governo in carica può gestire solo l'ordinaria amministrazione;

dal consiglio di amministrazione, contestualmente a un bilancio che segna nuovamente utili *record* e ratifica un ulteriore incremento del dividendo "premium", è stato approvato un progetto di ristrutturazione dei servizi, articolato in due fasi, e che prevede il ridimensionamento di 44 dei 49 impianti Enav, l'accorpamento quindi degli stessi e la centralizzazione della produzione in due "super centri" individuati in Roma e Milano;

tale decisione comporterebbe, per la sola Puglia, la perdita di circa 200 posti di lavoro ad alta tecnologia per effetto della chiusura del controllo di avvicinamento Apulia, che serve gli aeroporti di Bari e Brindisi, e del centro *radar* di Brindisi (Brindisi ACC);

la scelta temporale con la quale si intende procedere a questo riordino suscita perplessità in ragione del fatto che si prevede per prima la chiu-

sura di Brindisi ACC, il controllo di avvicinamento Apulia e tutti i restanti avvicinamenti del Sud Italia, e solo successivamente ad un arco di tempo individuato in 5-10 anni, si prevede analoga operazione a carico di Padova ACC, facendo sembrare quindi l'operazione che interessa il Mezzogiorno d'Italia come una sorta di censurabile "laboratorio" per testare gli effetti di questo riordino;

tale riordino prevede il trasferimento dell'intera forza lavoro di Brindisi ACC a Roma, il mantenimento comunque di una struttura di proprietà della società a Brindisi per implementare il centro di controllo di torre da remoto, dove i servizi del traffico aereo su aeroporti quali Pescara e Brindisi - Papola verrebbero forniti, attraverso telecamere e sensori, da personale non fisicamente presente nei suddetti luoghi ma "a distanza" e infine l'investimento necessario ad approntare il nuovo "super centro" di Milano. Tutti elementi che vanno a costituire un sensibile aggravio di spesa senza l'altrettanta certezza dei previsti guadagni;

l'implementazione di un nuovo centro per torri di controllo "da remoto" a Brindisi non è incompatibile, ma complementare ai servizi attualmente erogati e può contribuire all'eventuale ampliamento dell'occupazione in questi servizi accessori, come lo è stato la sala simulazione implementata per gli sviluppi tecnologici per 8 unità del territorio, diplomate del locale istituto aeronautico "Carnaro";

Enav ha in corso un piano, con decorrenza il 24 maggio 2018, che attribuisce ulteriori quote di spazio aereo all'ACC di Brindisi e apre nuove settorizzazioni, con particolare attenzione alla gestione dei picchi di maggior traffico, e che richiederebbe l'assunzione di nuovo personale controllare;

questo piano di riordino andrebbe di fatto a sottrarre ulteriori posti di lavoro in un territorio in cui tasso di disoccupazione è elevato, e a cui si aggiungerebbero quelli dell'Aeronautica militare costituenti il servizio di coordinamento e controllo;

tra i centri di controllo di ENAV SpA, quello di Brindisi è ad oggi il più produttivo in termini di ricavi prodotti per unità di personale impiegato, nonché da anni protagonista di incrementi di volato, e conseguentemente di fatturato, a doppia cifra;

da un punto di vista strettamente tecnico, il trasferimento di questi servizi potrebbe essere controproducente, perché potrebbe venire fortemente limitata la sicurezza garantita dalla ridondanza della copertura radio *radar* che in questi anni è stata necessaria a sopperire alle non infrequenti avarie di vario genere verificatesi a Roma ACC,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti e se non ritengano necessario intraprendere, ciascuno per le proprie competenze, iniziative volte a far riconsiderare le disposizioni che interessano i servizi erogati dal centro *radar* di Brindisi alla luce degli elementi addotti in premessa.

(4-00344)

(10 luglio 2018)

STEFANO. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

con il precedente atto di sindacato ispettivo 3-00001 l'interrogante ha inteso porre all'attenzione dei Ministri in indirizzo le criticità riguardo alle determinazioni assunte nel piano industriale di Enav, presentato dal consiglio di amministrazione dell'ente in data 5 marzo 2018, che prevedono un profondo e radicale progetto di ristrutturazione dei servizi di controllo dei voli, in particolar modo con la centralizzazione in due "super centri" di controllo d'area individuati in Roma e Milano;

da un punto di vista sia tecnico che di sicurezza, il trasferimento e l'accorpamento di questi servizi potrebbe essere controproducente, perché potrebbe limitare fortemente la sicurezza garantita dalla cosiddetta ridondanza della copertura radio *radar* che in questi anni è stata necessaria a sopprimere alle non infrequenti avarie di vario genere verificatesi a Roma ACC (area control center);

l'ultimo guasto in ordine cronologico che ha interessato l'area di controllo di Roma è avvenuto il 1° luglio 2018 con un primo blocco alle ore 10.30 e un secondo alle ore 13.00, che nei fatti si è tradotto in un blocco del centro *radar* più grande d'Italia, lasciando a terra tutti i voli in procinto di decollare e facendo atterrare, tramite dispositivo di riserva, gli aerei già in volo;

durante il *black out* di Roma ACC, un controllore del traffico aereo di Roma impegnato in una telefonata registrata con un collega di Brindisi ACC ha riconosciuto come il centro pugliese, in queste fasi critiche, assuma una funzione strategica e importantissima definendolo "l'unica salvezza";

durante l'avaria dei sistemi *radar* di Roma, il centro di Brindisi è chiamato ad allargare il *range* dei suoi *radar* per assistere i voli nell'area di Roma, oltre a mettere in *holding* (ossia in attesa a circuitare su punti nell'area di Brindisi) i voli che avrebbero dovuto interessare l'area di Roma,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti riportati;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti non ritenga necessario ripristinare adeguate condizioni nel sistema di controllo del traffico aereo, che consentano ai controllori di svolgere il loro lavoro con strumenti adeguati alla complessità sempre crescente con cui ci si deve interfacciare, riconsiderando quindi le disposizioni di accorpamento per motivi di sicurezza;

se il Ministro dell'economia e delle finanze non ritenga necessario ripensare la natura dell'ente ENAV, considerata la difficile armonizzazione tra la funzione pubblica che spetta a questo ente e la natura di società con scopo di lucro, e quindi proiettata prioritariamente a produrre utili.

(4-00345)

(10 luglio 2018)

RISPOSTA.^(*) - Con riferimento agli atti di sindacato ispettivo 4-00344 e 4-00345, cui si risponde congiuntamente in quanto vedono su analogo argomento, l'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) riferisce quanto segue.

Il piano industriale approvato il 12 marzo 2018 dal consiglio di amministrazione delinea le priorità strategiche in termini di progetti e investimenti, e rappresenta un'importante evoluzione tecnologica e operativa che consentirà alla società di gestire il traffico aereo con un nuovo modello organizzativo, migliorando *performance*, produttività e competitività e continuando, al contempo, a garantire i massimi livelli di sicurezza.

In realtà, il piano non prevede ridimensionamenti ma una diversa articolazione delle strutture operative a livello nazionale. Attualmente ENAV gestisce il traffico aereo nazionale da 4 centri di controllo (Roma, Milano, Padova e Brindisi), che assistono gli aerei in fase di rotta, e da 45 torri di controllo in altrettanti aeroporti, dalle quali vengono gestiti decolli, atterraggi e movimentazione al suolo degli aeromobili. Infine, il servizio di avvicinamento nelle fasi di salita e discesa degli aeromobili viene svolto in parte dai centri di controllo, per i maggiori aeroporti nazionali, e in parte da alcune torri di controllo. Il nuovo modello operativo prevede, a regime, il consolidamento dei 4 centri di controllo sulle due sedi di Roma e Milano (che già attualmente da sole gestiscono il 71 per cento dello spazio aereo

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

nazionale e il 65 per cento del traffico di rotta) e l'assorbimento delle attività di avvicinamento dei 12 aeroporti su 45 che ancora gestiscono questo servizio in sede locale. I centri di controllo di Brindisi e Padova verranno gradualmente trasformati in due *hub* per la gestione da remoto di 26 aeroporti.

Gli investimenti in tecnologia e formazione previsti nel piano sono molto significativi: infatti il piano approvato include investimenti complessivi per circa 650 milioni di euro nei primi 5 anni. La realizzazione completa del piano avverrà in un arco temporale di 10 anni, tenendo conto di numerose variabili, tra cui la disponibilità delle strutture strumentali alla sua implementazione.

Dal punto di vista del personale, il piano, pur conseguendo importanti efficienze operative, non produrrà esuberi né a livello locale né a livello nazionale; il nuovo modello operativo richiederà infatti solo, in talune circostanze, una diversa distribuzione delle risorse sul territorio, comportando alcuni trasferimenti in linea con quanto accade già oggi per far fronte alle necessità di formazione, sviluppo professionale e diversa distribuzione dei carichi di lavoro. A questo proposito vale la pena evidenziare che nell'arco degli ultimi 3 anni i trasferimenti sul territorio del gruppo hanno coinvolto più di 600 persone.

Per quanto concerne, in particolare, il personale in servizio presso l'ACC di Brindisi, il piano prevede che in parte i dipendenti saranno professionalizzati per essere impiegati nel centro di gestione "torri remote" da realizzarsi presso il medesimo sito, in parte andranno fisiologicamente in quiescenza per maturata anzianità di servizio e, infine, soltanto la restante parte verrà interessata dai trasferimenti, generati dalla riorganizzazione dei servizi presso i centri di area di Roma e Milano, peraltro con significative contestuali opportunità di crescita professionale.

In questo contesto, il centro di Brindisi sarà trasformato e riqualificato nel primo grande *hub* europeo deputato a gestire, da remoto, un numero elevato di torri di controllo con tecnologie d'avanguardia e personale altamente qualificato. Si tratta, dunque, di un'opportunità straordinaria e di grande visibilità per il territorio anche a livello europeo, proprio in quanto l'*hub* pugliese sarà una delle prime strutture ad avere le predette caratteristiche, che permettono di erogare contemporaneamente la fornitura di diversi servizi aeroportuali, con incremento della flessibilità e di conseguenza della capacità del sistema aeroportuale complessivo e del relativo indotto.

In tal modo, ENAV si pone nel solco del *trend* internazionale di accorpamento dei centri di controllo e di implementazione della tecnologia di *remote tower* già avviato in altri Paesi europei, come per esempio in Germania, dove si è passati da 6 a 4 centri di controllo, o in Gran Bretagna, dove si è passati da 4 a 2. In Svezia sono già 2 gli scali gestiti in remoto da un'unica sala oltre alla torre remota di Ornskoldsvik attivata nel 2015. In

Germania, a Leipzig, sono 3 le torri di controllo in fase di sperimentazione e una di queste, all'aeroporto di Saarbrücken, sta per diventare operativa; sono in corso di remotizzazione anche aeroporti ad alto traffico, quali il London City airport e Dresda. Sull'aeroporto di Budapest è in corso la fase di transizione alla torre remota.

Come già indicato, le trasformazioni previste nel piano aumenteranno significativamente la capienza operativa del servizio offerto da ENAV a tutto vantaggio degli aeroporti, dell'utenza e delle compagnie aeree; tale maggiore efficienza nella gestione dei flussi di traffico aereo consentirà anche la riduzione delle tariffe, creando maggiore attrazione per le compagnie aeree, a beneficio dei territori e dell'intero Paese.

Quanto al riposizionamento del servizio di avvicinamento degli immobili presso i centri di controllo d'area, ENAV sottolinea che tale architettura è già operativa proprio nei centri di controllo di Milano e Roma, che al presente gestiscono la fornitura del servizio di controllo di avvicinamento per i maggiori aeroporti italiani; l'ACC di Milano per gli aeroporti di Linate, Malpensa e Bergamo e l'ACC di Roma per gli aeroporti di Fiumicino, Ciampino e, dal 24 maggio 2018, anche Olbia. Sotto tale profilo, l'attuazione del piano non interesserà esclusivamente i centri di controllo di avvicinamento ubicati nel Sud Italia, ma tutti gli aeroporti dello spazio aereo italiano. Anche in tal caso, l'azione di ENAV è in analogia con quanto avviene presso altri *provider* di servizi della navigazione aerea europei, posto che il settore del controllo del traffico aereo ragiona necessariamente, considerata la sua natura, con logiche anche sovranazionali.

Circa, poi, le prestazioni dell'ACC di Brindisi, ENAV precisa che, a fronte dei ricordati volumi di traffico degli ACC di Roma e di Milano, lo stesso gestisce l'11 per cento del traffico aereo di rotta nazionale. Un traffico, peraltro, di solo attraversamento, dal momento che nello spazio aereo di competenza del centro non vi sono grandi *hub* aeroportuali. L'incremento dei volumi di traffico gestito dall'ACC di Brindisi rispecchia, in proporzione, la crescita registrata nei flussi di traffico in tutto lo spazio aereo italiano.

Infine, ENAV ritiene di dover evidenziare che la sicurezza delle operazioni è l'elemento imprescindibile e fondante della propria *mission*; pertanto, qualsiasi programma di sviluppo ed evoluzione del sistema ATM viene elaborato in linea con quanto previsto dalla vigente normativa comunitaria e nazionale, garantendo *in primis* il pieno mantenimento dei livelli di sicurezza e di qualità del servizio. Sia la copertura radio che quella *radar* vengono garantite tenendo in considerazione i volumi di spazio aereo da controllare, con l'impiego di siti radio ricetrasmettenti e testate *radar* dislocate sul territorio. Dunque ENAV ritiene non ci sia alcuna correlazione tra l'accorpamento delle strutture operative e la ridondanza della copertura *radar*, che rimarrà immutata. Ed invero, questo *network* integrato, supportato da linee di comunicazione ridondanti, garantisce la trasmissione dei segnali

necessari a qualsiasi centro di controllo, nel caso specifico quello di Roma, senza alcun compromesso per la qualità e per la sicurezza delle operazioni.

Ciò è vero anche per quanto concerne l'inconveniente richiamato dall'interrogante occorso presso la sala *radar* dell'ACC di Roma Ciampino il 1° luglio 2018. In tale occasione, precisa sempre ENAV, si è verificato un rallentamento del sistema che consente l'elaborazione e la trasposizione sui supporti tecnologici di ausilio al controllore delle informazioni presenti nei piani di volo e il dato *radar* non è mai venuto meno sul sistema principale né sul sistema di *backup*.

In particolare, l'inconveniente tecnico è stato limitato a due successive micro interruzioni del sistema per complessivi 5 minuti, tra le ore 10.50 e le ore 13.00. In queste 2 ore il servizio è stato garantito dal sistema di *backup* entrato immediatamente in funzione e dall'alta professionalità dei controllori del traffico aereo; durante tale occorrenza, il centro di controllo di Brindisi non ha fatto da *backup* al centro di controllo di Roma. L'episodio, conclude ENAV, non ha avuto alcun impatto sui livelli di sicurezza, e i ritardi che si sono verificati su alcuni scali sono stati limitati.

Da ultimo, per quanto riferisce l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), il progetto di ENAV, configurandosi come una variazione al sistema funzionale, sarà oggetto di apposita preventiva valutazione dei rischi da parte dello stesso ENAC, in ottemperanza alla normativa europea.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(5 ottobre 2018)

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

la normativa vigente in materia di revisioni periodiche dei veicoli di interesse storico e collezionistico, costruiti prima del 1° gennaio 1960, prevede che tali revisioni debbano essere effettuate dagli uffici della Motorizzazione civile;

la norma, ribadita nella circolare ministeriale 4 ottobre 2010, prot. n. 79260, intende tutelare i veicoli da possibili danni dovuti ai metodi di controllo degli impianti di frenata utilizzati dalle officine private, non compatibili con la vetustà dei veicoli;

con circolare 19 gennaio 2018 prot. 4862 la Direzione generale delle infrastrutture e dei trasporti ha inviato una comunicazione all'ufficio Motorizzazione civile di Firenze e agli uffici della direzione generale del Centro Italia specificando che "non si ravvisano ostatività affinché la revisione di tali veicoli venga effettuata oltre che presso gli Uffici della Motorizzazione Civile anche presso i Centri di Revisione autorizzati, stante la validità legale dell'operazione, che ne autorizza la circolazione e ne attesta il positivo superamento di tutte le verifiche previste";

a quanto risulta all'interrogante, gli uffici delle direzioni generali del Nord est, del Nord ovest e del Sud non operano secondo questa indicazione, creando, nei fatti, disparità di trattamento fra i cittadini di diverse città,

si chiede di sapere se sia stata inviata una circolare ministeriale a tutti gli uffici della Motorizzazione del territorio nazionale che ricalchi il contenuto di quella inviata agli uffici della direzione generale del Centro Italia in data 10 gennaio 2018 e come il Ministro in indirizzo intenda rendere noto a tutti gli uffici competenti che è possibile effettuare le revisioni periodiche dei veicoli di interesse storico e collezionistico costruiti prima del 1° gennaio 1960, oltre che presso gli uffici della Motorizzazione civile, anche presso i centri di revisione autorizzati.

(4-00153)

(29 maggio 2018)

RISPOSTA. - Il decreto ministeriale 17 dicembre 2009 disciplina i requisiti dei veicoli di interesse storico e collezionistico, come individuati e classificati all'articolo 60 del codice della strada, per l'iscrizione nei relativi registri, nonché per la loro riammissione in circolazione e la revisione periodica. Il decreto stabilisce, tra l'altro, i criteri per l'accertamento dell'adeguato modo di conservazione, le modalità per la verifica delle prescrizioni di sicurezza nonché le prescrizioni per la loro circolazione su strada.

Lo stesso demanda all'esclusiva competenza degli uffici della motorizzazione civile la revisione dei veicoli in esso stesso contemplati e costruiti prima del 1° gennaio 1960; tale previsione fu a suo tempo partecipata e condivisa con i registri storici di cui al citato articolo 60 del codice della strada.

In tale contesto, si evidenzia che la nota n. 4862 del 19 gennaio 2018 della Direzione generale territoriale del centro è stata successivamente sospesa con nota n. 865 dell'8 marzo 2018, riallineando così le revisioni di

questi veicoli alle procedure recate dal citato decreto ministeriale 17 dicembre 2009 e relative circolari applicative.

L'eventuale diversa previsione della possibilità di sottoporre tali veicoli a revisione anche presso le officine di autoriparazione autorizzate necessita infatti di specifica rivisitazione del decreto. A tal fine, considerato che quanto proposto potrebbe facilitare le procedure per la revisione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, i competenti uffici del Ministero sono stati incaricati di approfondire la questione per individuare una possibile soluzione che possa venire incontro alle esigenze segnalate.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(5 ottobre 2018)
