

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 14 al 22 dicembre 2018)

INDICE

PRESUTTO ed altri: sulla realizzazione di alcune opere infrastrutturali nel porto di Napoli (4-00382) (risp. TONINELLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) Pag. 259

TOTARO: sul recupero del carcere Pozzale di Empoli (Firenze) (4-00526) (risp. BONA-FEDE, *ministro della giustizia*) 266

PRESUTTO, ANGRISANI, DE FALCO, DI MICCO, GAUDIANO, GIANNUZZI, LA MURA, ORTOLANI, RICCIARDI, SANTILLO, URRARO, VACCARO, PUGLIA. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

nel 2003 l'Autorità portuale di Napoli ha costituito con il Comune di Napoli e la Regione Campania una società di scopo, la Nausicaa SpA (capitale sociale di 4.729.776 euro così distribuito: 71,89 per cento Autorità; 11,2 per cento Comune; 16,91 per cento Regione) per programmare, progettare ed eseguire le opere infrastrutturali di riqualificazione del *waterfront* del porto di Napoli con il sostegno di finanza di progetto con risorse private;

nel 2004, a seguito di procedura di gara, la società Nausicaa SpA (poi trasformata in scpa) ha assegnato ad un raggruppamento di professionisti, coordinato dall'architetto M. Euvè di Parigi, il progetto di riqualificazione del *waterfront* portuale;

in data 5 giugno 2007 è stata sottoscritta una convenzione di incarico per 1.716.284,432 euro tra l'Autorità portuale ed il raggruppamento di professionisti coordinato dall'architetto;

in data 22 luglio 2009 è stato sottoscritto un primo atto aggiuntivo alla convenzione con i professionisti aggiornando l'importo delle prestazioni a 2.059.541,32 euro;

in data 7 luglio 2010 è stato sottoscritto un secondo atto aggiuntivo alla convenzione con i professionisti inserendo un ulteriore compenso di 250.000 euro più IVA, oltre al suddetto compenso di 2.059.541,32 euro;

con delibera del comitato dell'Autorità n. 29 del 5 novembre 2010 è stata richiesta la messa in liquidazione della società Nausicaa in quanto non ritenuta utile ai fini della gestione dell'opera di riqualificazione;

in data 18 dicembre 2012 è stata approvata la liquidazione della Nausicaa scpa con ripartizione del residuo capitale tra i soci, e all'Autorità portuale di Napoli è stato assegnato in natura il progetto definitivo di riqualificazione del *waterfront* per un controvalore di 1.614.266,51 euro;

in data 26 novembre 2013 è stato sottoscritto un ulteriore atto aggiuntivo tra l'Autorità portuale ed i progettisti per l'importo di 2.309.541,32 euro;

a seguito del decreto legislativo n. 169 del 2016 l'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale è subentrata alle funzioni dell'Autorità portuale di Napoli;

in data 15 novembre 2017 il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, dottor Pietro Spirito, ha affidato con delibera n. 267/2017, a trattativa negoziata, ai medesimi progettisti l'incarico per l'elaborazione del progetto esecutivo a fronte di un ulteriore importo di 260.000 euro, oltre ad IVA e oneri previdenziali;

i piani operativi triennali approvati progressivamente dall'Autorità portuale di Napoli tra il 2004 ed il 2015 prevedevano che le opere di riqualificazione del *waterfront* portuale, e, segnatamente, quelle per la costruzione di un *terminal* passeggeri alla calata Beverello, venissero eseguite con finanziamenti privati;

il piano operativo triennale 2016-2019 approvato nel 2017 dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale su proposta del presidente Spirito prevede, contrariamente a quanto indicato nei piani degli anni precedenti, che le opere sarebbero state finanziate con fondi pubblici e che i finanziamenti sarebbero stati richiesti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

il Ministero aveva disposto nel corso del 2017 un finanziamento per circa 20,5 milioni di euro in favore dell'Autorità per la costruzione del *terminal* passeggeri al molo Beverello, apponendo le risorse nel bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019, approvato con legge n. 232 del 2016;

la Corte costituzionale, con la sentenza n. 74 del 18 aprile 2018, ha dichiarato illegittimo l'art. 1, comma 140, della legge n. 232, "nella parte in cui non prevede un'intesa con gli enti territoriali in relazione ai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri riguardanti settori di spesa rientranti nelle materie di competenza regionale", facendo decadere, tra gli altri, il finanziamento richiamato concesso dal Ministero all'Autorità;

nonostante la cancellazione dei finanziamenti pubblici, il comitato di gestione dell'Autorità, su proposta del presidente Pietro Spirito, ha approvato repentinamente modifiche al bilancio preventivo 2018 dell'Autorità, già approvato dal Ministero stesso, per trasferire fondi propri dell'Autorità in favore delle opere per la costruzione del *terminal* passeggeri e si è adoperato per adottare tutti gli atti di gara per la selezione degli operatori economici;

considerato che:

il decreto legislativo n. 169 del 2016, recante la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, nasce, tra l'altro, dall'esigenza di modernizzare le strategie infrastrutturali della portualità italiana, anche su impulso della nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), disciplinata con regolamento (UE) n. 1315/2013;

il decreto legislativo n. 228 del 2011, recante "Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche", ha imposto, in materia di "valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche" l'analisi dei rapporti tra costi e benefici quale strumento indispensabile per la valutazione preventiva della convenienza economica di significativi interventi pubblici in ambito portuale, laddove pianificati, in accordo con gli indirizzi nazionali ed europei (modello ACB DG-REGIO, 2014);

tale analisi è comunque obbligatoria per gli "interventi prioritari", previsti dal piano regolatore di sistema portuale, da inserire nel documento pluriennale di pianificazione, ai sensi dell'art. 201 del decreto legislativo n. 50 del 2016;

a seguito del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 3 agosto 2012, recante "Attuazione dell'articolo 8, comma 3, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, in materia di linee guida per la valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche e del Documento pluriennale di pianificazione degli investimenti in opere pubbliche", sono state approvate le linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche;

gli strumenti obbligatori di programmazione e pianificazione delle infrastrutture portuali sono i piani regolatori portuali ed i piani regolatori di sistema portuale (art. 5 della legge n. 84 del 1994, come modificato dal decreto legislativo n. 169 del 2016), i piani operativi triennali (art. 9, comma 3, della stessa legge n. 84 del 1994) ed il programma triennale delle opere pubbliche (art. 21 del decreto legislativo n. 50 del 2016);

l'ANAC (Autorità nazionale anticorruzione) ha più volte censurato alle stazioni appaltanti (ed anche direttamente all'Autorità sistema portuale del Tirreno centrale) comportamenti che, eludendo gli strumenti di pianificazione e programmazione, portano a definire procedure di urgenza anche con assegnazioni dirette e procedure negoziate ad operatori economici, in dispregio ai principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, e pubblicità;

il piano regolatore portuale vigente nel porto di Napoli, quale strumento prioritario nell'ambito della programmazione delle infrastrutture, risale al decreto ministeriale n. 2478 del 27 aprile 1958 mentre il nuovo piano del 2012 (adottato con delibera n. 20 del 29 settembre 2012 del comitato portuale) non è stato mai definitivamente approvato non avendo l'Autorità di sistema portuale ad oggi trasmesso gli atti richiesti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

l'analisi del rapporto tra costi e benefici di cui al decreto legislativo n. 228 del 2011, inviata dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale al Ministero, non poteva tener conto che i finanziamenti per la costruzione del *terminal* passeggeri al molo Beverello provenissero dallo storno di finanziamenti di altre opere prioritarie e già previste nel piano operativo triennale 2017-2019;

considerato inoltre che, per quanto risulta:

il porto di Napoli richiede in via urgente e prioritaria investimenti per la manutenzione delle banchine e delle infrastrutture portuali che, in molte parti, sono notevolmente deficitarie e corrono il rischio di incidere sulla funzionalità del porto nonché sulla pubblica e privata incolumità;

i costi per gli affidamenti per le attività di servizi di ingegneria ed architettura al raggruppamento che nel 2003 (ovvero da oltre 15 anni) si è aggiudicata la progettazione delle opere di riqualificazione del *waterfront* portuale di Napoli, anche assegnati attraverso l'istituto della trattativa negoziata, appaiono agli interroganti esorbitanti e comunque violerebbero quanto disposto dal decreto legislativo n. 50 del 2016 e dalle indicazioni fornite dall'ANAC,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda assumere le opportune iniziative al fine di verificare i contenuti dell'analisi del rapporto tra costi e benefici inviata dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale al Ministero in merito all'esecuzione delle opere di costruzione di un *terminal* passeggeri alla calata Beverello nel porto di Napoli, anche in ossequio a quanto indicato dal decreto legislativo n. 228 del 2011, dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 agosto 2012 e dalle linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche;

se non intenda inoltre analizzare la condotta e la legittimità dell'operato dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale sia in riferimento a quanto disposto dal decreto legislativo n. 50 del 2016, sia in riferimento all'opportunità di distogliere risorse destinate ad interventi prioritari per dar corso ad un'opera che, a parere degli interroganti, certamente non appare in-

dispensabile per la funzionalità delle esistenti infrastrutture, e da altre che abbisognano di urgenti interventi manutentivi;

se, per l'esecuzione delle opere, l'Autorità abbia diligentemente e prioritariamente esplorato la possibilità di ricorrere a finanziamenti privati, stante anche il divieto, imposto dall'art. 6, comma 11, della legge n. 84 del 1994, alle suddette Autorità di svolgere operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse, con la conseguenza che le opere dovranno comunque essere affidate in gestione, in regime di concessione, a soggetti privati.

(4-00382)

(17 luglio 2018)

RISPOSTA. - In merito all'origine del progetto *waterfront* del porto di Napoli, occorre premettere che nel luglio 2003 l'Autorità portuale di Napoli costituiva con la Regione Campania, il Comune e la Provincia di Napoli, una *holding* pubblica denominata Nausicaa, con il compito di progettare e realizzare la riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli.

Il progetto, acquisito nell'ottobre 2010 dall'Autorità portuale, si fonda sui seguenti interventi, inseriti nel programma biennale delle opere 2013-2015:

a) recupero e valorizzazione dell'edificio c.d. degli ex Magazzini Generali, opera progettata nel 1949 dall'architetto Marcello Canino; b) realizzazione di parcheggi sotterranei; c) *strip* commerciale (c.d. *filtering line*) tra via Marina e il porto; d) riqualificazione area di accoglienza Beverello.

A seguito dei diversi commissariamenti dell'ente portuale, non, è stato però avviato alcun intervento per la riqualificazione del *waterfront*.

La riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli Calata Beverello è un lotto funzionale del più ampio progetto di riqualificazione descritto. Nel suo insieme il progetto, basato sull'idea progettuale vincitrice del concorso internazionale del 2004, si propone di realizzare una rivitalizzazione dell'intero fronte del porto, che si collega più direttamente alla città antica, a partire da molo San Vincenzo sino a piazza Mercato. Il primo intervento consiste nel miglioramento dei servizi al passeggero e riguarda la realizzazione di un nuovo *terminal* passeggeri del molo Beverello, che rappresenta il principale *hub* del porto di Napoli per l'approdo degli aliscafi e dei traghetti che servono il traffico passeggeri da e per le isole del Golfo. Il costo di questa fase è pari 17,5 milioni di euro; mentre l'intero progetto ha un costo di 20,5 milioni, interamente finanziato da questo Ministero.

La Corte costituzionale, con sentenza n. 74 del 18 aprile 2018, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, nella parte in cui non prevede un'intesa con gli enti territoriali in relazione al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri riguardanti settori di spesa rientranti nelle materie di competenza regionale. Per dare comunque avvio alla realizzazione delle opere, l'Autorità portuale ha tuttavia ritenuto possibile il finanziamento della spesa anche con fondi propri.

Il progetto ha superato l'*iter* previsto ed è in corso la gara, che ha visto la presentazione di 13 offerte da parte delle imprese e che saranno valutate da una commissione di docenti universitari già nominati dall'Autorità portuale, chiamata a scegliere l'offerta economicamente più vantaggiosa.

La realizzazione di questo lotto funzionale è prioritaria data la necessità di razionalizzare e qualificare i flussi di traffico da e per le isole, anche attraverso un'offerta congrua e differenziata di servizi ai viaggiatori ad oggi fortemente carente. Il *waterfront* del porto vuole essere infatti luogo di collegamento tra il porto e la città e di potenziamento dello sviluppo urbano, nel solco delle più recenti esperienze di *waterfront redevelopment*.

Tutte le attività sono realizzate in parallelo rispetto al progetto della nuova stazione marittima del molo Beverello. I fondi impegnati per la realizzazione della nuova stazione marittima sono residui non spesi che rischiavano la perenzione, per effetto della paralisi della *governance* che ha inivluppato lo scalo partenopeo per quasi un decennio.

Circa la possibilità di ricorrere a finanziamenti privati, non risultano valutazioni da parte dell'Autorità di sistema. Con la realizzazione del nuovo *terminal*, da un lato si doterà l'area portuale di nuovi servizi ai passeggeri e dall'altro si offrirà alla città un diverso assetto urbano nel rapporto con il mare, anche attraverso il collegamento delle strutture previste con la galleria pedonale proveniente dalla stazione Municipio/Porto della Metropolitana, costruendo così un primo passo verso l'apertura del porto alla città e la riappropriazione del porto da parte della città.

La realizzazione del nuovo *terminal* passeggeri della calata Beverello per l'approdo degli aliscafi che servono il traffico passeggeri da e verso le isole del Golfo riguarda la razionalizzazione dei flussi di utenza, che si aggira intorno ai 6.500.000 passeggeri/anno (imbarchi più sbarchi), con una rifunzionalizzazione degli spazi mediante una diversa allocazione delle funzioni e dei servizi offerti.

Il riassetto del molo prevede quindi un nuovo *terminal* plurifunzionale con le seguenti funzioni: servizi ai passeggeri (spazi di attesa, biglietterie, servizi igienici, ecc.) di complessivi 3.260 metri quadri circa; servizi commerciali per complessivi 465 metri quadri circa; servizi di ristora-

zione per complessivi 475 metri quadri circa; uffici per complessivi 220 metri quadri circa.

L'area del Beverello viene suddivisa in aree funzionali alle attività svolte: la prima, posizionata in corrispondenza del collegamento con la metropolitana progettata dall'architetto Siza, interagisce con il porto e la città con la ricollocazione delle attività commerciali presenti nel piazzale; la seconda, in corrispondenza del molo Beverello, rappresenta l'area più importante nella quale viene collocata la nuova stazione marittima per la Metropolitana del mare, articolata come segue: area di pertinenza recintata e provvista di cancelli di ingresso/uscita pedonali e carrabili; *terminal* organizzato con aree di biglietterie comuni, uffici, negozi, bar che saranno gestiti in concessione, previa procedura aperta di individuazione del soggetto gestore, oltre ad un'area di attesa per più di 500 persone accessoriata con servizi di accoglienza (servizi igienici, sala *internet* ecc.) per circa 2.650 metri quadri; la terza area consta delle banchine e del loro attrezzaggio con pontili, la cui nuova organizzazione permette di velocizzare le operazioni di manovra, di attracco e di imbarco con conseguente potenziamento generale della capacità di smaltire un maggiore flusso di passeggeri, anche nell'ottica di un incremento dell'attrattiva turistica ottenibile con il nuovo *terminal*.

La realizzazione del nuovo *terminal* passeggeri ridisegnerà anche i flussi di accesso ai collegamenti marittimi. Si creerà con il progetto una connessione con le trasformazioni territoriali in evoluzione, e in corso di realizzazione, con gli ambiti portuali confinanti da un lato con la darsena Acton e molo San Vincenzo e dall'altro con i servizi della metropolitana (uscita ingresso del sottopasso), mediante una delimitazione di un'area completamente pedonalizzata a formare un tutt'uno con la stazione passeggeri del molo Beverello.

In relazione a quanto evidenziato nell'atto in esame circa possibili violazioni delle indicazioni fornite dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) in tema di appalti, questo Ministero ha chiesto delucidazioni alla stessa Autorità.

L'ANAC ha ritenuto di chiedere all'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno centrale la trasmissione di una relazione esplicativa, corredata da idonea documentazione di supporto che illustri l'*iter* dell'appalto dall'espletamento del concorso internazionale di idee sino ad oggi, chiarendo le motivazioni che hanno indotto l'ente a procedere diversamente dalle originarie previsioni. Con riferimento ai bilanci di previsione dell'ente, l'ANAC ha altresì chiesto di specificare la natura dei fondi resisi disponibili e, con riferimento al servizio di progettazione, ha chiesto l'invio degli atti contrattuali oltre a riferire in merito ai compensi professionali e agli eventuali servizi aggiuntivi resisi necessari nel tempo. Da ultimo è stato anche chiesto di riferire in merito ai servizi di verifica della progettazione, ai compensi e alle modalità di contrattualizzazione della società Normatempo Italia s.r.l.

Al momento tutte le informazioni richieste all'Autorità portuale non sono pervenute all'Autorità nazionale anticorruzione.

Si assicura che questo Ministero seguirà con la massima attenzione la problematica segnalata, anche alla luce dei prossimi esiti istruttori dell'Autorità nazionale anticorruzione.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(21 dicembre 2018)

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

il carcere Pozzale di Empoli (Firenze) è stato chiuso nel novembre 2016 per diventare una Rems (Residenza per l'esecuzione delle misure di sicurezza detentive) ma a tutt'oggi risulta in stato di abbandono. Non è più di proprietà dello Stato, ma non è chiaro se sia passato alla Regione;

purtroppo, ad oggi, appare solo come un monumento allo spreco. Chiuso da quasi due anni per poterlo trasformare in Rems, cade a pezzi sommerso da erbacce;

il Pozzale sembra essere in una sorta di limbo: non è più del Ministero della giustizia, eppure non è ancora stato ristrutturato e trasformato in una struttura capace di ospitare 21 malati psichiatrici per cui i giudici di Toscana e Umbria abbiano disposto una sorveglianza speciale,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda prendere per sollecitare la Regione Toscana ad attivarsi ed a procedere rapidamente ai lavori per il recupero di questa struttura.

(4-00526)

(11 settembre 2018)

RISPOSTA. - Con l'atto di sindacato ispettivo si chiede di sapere quali iniziative il Ministro intenda adottare per sollecitare la Regione Toscana ad attivarsi ed a procedere ai lavori di recupero del carcere Pozzale di Empoli, chiuso nel novembre 2016 per diventare una R.E.M.S., ma a tutt'oggi in stato di abbandono.

Va evidenziato che la struttura carceraria in data 3 ottobre 2016 è stata soppressa con decreto del Ministro *pro tempore* della giustizia che ne aveva rilevato l'antieconomicità in ragione della modesta capacità ricettiva (19 posti detentivi, compresa la sezione per semiliberi).

Il successivo 8 novembre l'immobile è stato consegnato all'Agenzia del Demanio. Con riferimento alle iniziative della Regione Toscana, va detto che tale ente, a far data dal 1° dicembre 2015, ha attivato una R.E.M.S. presso il "Padiglione Morel" dell'ospedale di Volterra, con una originaria disponibilità di 10 posti letto, successivamente ampliata fino al raggiungimento degli attuali 28.

Per quanto di interesse rispetto alla presente interrogazione parlamentare, occorre innanzitutto rimarcare la particolare attenzione che questo Dicastero riserva all'edilizia penitenziaria, nella piena consapevolezza della rilevanza che tale settore riveste nell'ottica di restituire condizioni di vita dignitosa ai detenuti e di fronteggiare concretamente il problema del sovraffollamento.

In tale direzione si iscrivono gli interventi per il completamento dei padiglioni detentivi in corso di realizzazione, l'assegnazione ai Provveditorati regionali della gran parte delle risorse disponibili sui capitoli 1687 (manutenzione ordinaria), 7301 (manutenzione straordinaria) e 7300 (investimenti), con l'obiettivo di incrementare i posti regolamentari in tutti gli istituti del territorio e l'opera di impulso e finanziamento delle attività manutentive degli istituti, svolte anche con l'impiego di manodopera detentiva, nonché mediante utilizzo di fondi disponibili presso la Cassa delle ammende.

Si sta procedendo, inoltre, all'attivazione dei 3 padiglioni da 200 posti presso gli istituti di Trani, Lecce e Parma, avviati dal "Piano Carceri", mentre sono stati completamente attivati i padiglioni da 200 posti presso la Casa circondariale di Saluzzo, nonché quello da 97 posti presso la Casa circondariale di Nuoro.

Un ruolo di primario rilievo è poi rivestito dal decreto-legge "Semplificazione" in virtù del quale il personale del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria potrà effettuare progetti e perizie per la ristrutturazione e la manutenzione, anche straordinaria, degli immobili in uso governativo all'amministrazione penitenziaria, nonché per la realizzazione di nuove strutture carcerarie; l'amministrazione potrà anche individuare immobili nella disponibilità dello Stato o di enti pubblici territoriali e non territoriali, al fine della loro valorizzazione per la realizzazione di strutture carcerarie.

Il richiamato decreto-legge ha favorito il rilancio di un progetto embrionale concepito anni addietro, ma poi arenatosi nel corso del tempo, in

quanto in proficua collaborazione con l'Agenzia del Demanio e il Ministero della difesa, è stato avviato un piano per l'acquisizione e riconversione in istituti penitenziari di una serie di complessi ex militari, caratterizzati da una configurazione di tipo modulare.

Sotto il profilo dell'ammodernamento degli istituti penitenziari e dell'espansione delle attività trattamentali si sono proseguite le attività dell'amministrazione per l'impulso alla valorizzazione delle cosiddette colonie agricole di Isili, Is Arenas e Mamone in Sardegna e Gorgona in Toscana.

Va, da ultimo rimarcata l'azione di stimolo e sensibilizzazione che questo Dicastero porta avanti nei confronti delle Regioni e del servizio sanitario regionale per la implementazione del numero di posti letto nelle R.E.M.S., strutture che per altro esulano dalla sfera di competenza del Ministero della giustizia, essendo tuttora in atto i lavori del tavolo tecnico appositamente costituito al fine di risolvere le criticità riscontrate in fase di concreta applicazione della riforma che ha disposto la chiusura degli ospedali psichiatrici giudiziari.

Il Ministro della giustizia

BONAFEDE

(19 dicembre 2018)
