

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

n. 22

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 22 al 27 febbraio 2019)

INDICE

MALPEZZI: sul trasferimento dei Carabinieri da Paullo a Tribiano (Milano) (4-01035) (risp. TRENTA, <i>ministro della difesa</i>)	Pag. 431
MANGIALAVORI: sullo scorrimento di una graduatoria di ispettori del Corpo forestale dello Stato all'interno dell'Arma dei Carabinieri (4-00911) (risp. TRENTA, <i>ministro della difesa</i>)	433
PRESUTTO ed altri: sulla realizzazione di lavori notevoli alla darsena di levante del porto di Napoli (4-00423) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	436

MALPEZZI. - *Ai Ministri della difesa e dell'interno.* - Premesso che:

i cittadini di Paullo (Milano) hanno appreso dagli organi di stampa e dal comunicato dell'amministrazione comunale la notizia del trasferimento della caserma dei Carabinieri, da sempre presente nel loro comune di residenza, nel comune di Tribiano (Milano);

da una localizzazione attuale di centralità, in una città di 11. 380 abitanti, ricca di servizi e attività quali banche, uffici postali, attività commerciali, distretto sanitario, eccetera, ed integrata nel tessuto sociale, la caserma verrà trasferita all'estrema periferia di un Comune di 3. 522 abitanti, con un numero di servizi pubblici decisamente inferiore;

le proposte fatte dall'amministrazione comunale di Paullo per la ristrutturazione e l'adeguamento della caserma (a gennaio 2014 con primo progetto di ampliamento e adeguamento uffici e a novembre 2017 con progetto preliminare di ristrutturazione complessiva della caserma) non hanno mai avuto risposte ufficiali;

in data 29 ottobre 2018 l'ufficio infrastrutture del comando generale dei Carabinieri ha espresso parere favorevole all'iniziativa progettuale relativa al trasferimento della stazione a Tribiano e fornito indicazioni distributivo-funzionali e di sicurezza che sono attualmente in corso di valutazione, di concerto con l'ufficio logistico del comando legione Carabinieri Lombardia,

si chiede di sapere quali siano le ragioni di una scelta che priva il comune di Paullo di un'importante realtà che dà senso di sicurezza ai cittadini e se non intendano intervenire, per quanto di loro competenza, per procedere a ulteriori valutazioni sul trasferimento della caserma.

(4-01035)

(19 dicembre 2018)

RISPOSTA. - La stazione Carabinieri di Paullo, alle dipendenze della compagnia di San Donato Milanese, con competenza sui Comuni di Paullo e Tribiano, è ubicata in uno stabile che presenta da tempo problematiche di natura infrastrutturale, quali l'esiguità degli spazi e il mancato adeguamento alle normative concernenti la sicurezza, mai risolte dall'amministrazione comunale, proprietaria dell'immobile.

Il sindaco di Paullo, contattato in proposito, ha concordato sul rilievo riguardante l'insufficienza degli spazi destinati al personale e ha inserito nelle previsioni del piano del Governo del territorio di Paullo la costruzione di una nuova caserma.

Successivamente, lo stesso sindaco, considerato che i costi di realizzazione sarebbero stati totalmente a carico dell'amministrazione comunale, nel gennaio 2014 ha proposto all'arma dei Carabinieri una soluzione alternativa, di più immediata attuazione, per far fronte al problema dello spazio insufficiente, ovvero l'allargamento della stazione, confinante con il municipio, abbattendo un muro interno e dotando l'edificio destinato all'Arma di ulteriori tre uffici.

Nel merito, il Comando generale dell'Arma dei Carabinieri ha precisato che l'ipotesi di ampliamento dell'attuale sede della stazione di Paullo è risultata non applicabile sotto molteplici aspetti, in quanto: il finanziamento richiesto al Ministero dell'interno non è stato ancora concesso; i lavori richiederebbero tempi troppo lunghi (circa 3 anni), con inevitabili ripercussioni negative sull'attività del reparto; il progetto era carente sotto l'aspetto dei requisiti dimensionali e non era conforme alle normative antisismica ed energetica.

Sempre nel 2014, con formale delibera, il vicino Comune di Tribiano si è reso disponibile a cedere, a titolo gratuito e previa esecuzione dei necessari interventi di adeguamento infrastrutturale a proprio carico, un immobile, già sede del locale municipio, da adibire a stazione Carabinieri.

Vista l'inadeguatezza dell'attuale sede del presidio e considerati i risparmi di spesa che si realizzerebbero con la cessione in comodato gratuito, il Comando generale ha espresso un orientamento favorevole all'ipotesi prospettata, subordinando il provvedimento alla completa definizione degli aspetti infrastrutturali della manovra.

Lo stesso Comando generale ha, altresì, riferito che: la proposta progettuale elaborata dal Comune di Tribiano è in linea con i parametri progettuali di riferimento e conforme ai valori parametrici di superficie per ogni addetto (massimo 25 metri quadri); l'orientamento favorevole al prospettato trasferimento nel limitrofo Comune di Tribiano non vincola, tuttavia, l'Arma dei Carabinieri ad adottare il provvedimento, che può sempre essere rivalutato.

tato al mutare delle condizioni , qualora si individui sul posto una vantaggiosa soluzione allocativa per il citato reparto.

La presenza dei Carabinieri sul territorio continuerebbe, comunque, sempre ad essere assicurata, in quanto la nuova struttura dista poco più di 3 chilometri dal centro cittadino di Paullo.

Si rileva, infine, come l'Arma dei Carabinieri abbia sempre posto notevole e costante attenzione nel perseguimento di un dispositivo territoriale efficiente e adeguato per l'assolvimento dei propri compiti istituzionali, tra cui è fondamentale proprio la tutela della sicurezza dei cittadini e del territorio.

Il Ministro della difesa

TRENTA

(26 febbraio 2019)

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

nel mese di novembre 2011 è stato bandito il concorso per il reclutamento di 400 ispettori del Corpo forestale dello Stato a distanza di parecchi anni dall'ultima selezione per l'identico profilo e nel mese di luglio 2014 è stata pubblicata la graduatoria dalla quale, oltre ai vincitori, sono risultati idonei 507 aspiranti che hanno concluso positivamente tutte le prove, complessivamente durate 3 anni, con una procedura comprendente una prova preselettiva, una prova di efficienza psico-fisico-attitudinale, una prova scritta ed una prova orale;

nel corso degli anni, il Corpo forestale dello Stato ha sempre assunto tutti gli idonei presenti nelle proprie graduatorie, ma la situazione è cambiata a seguito dell'approvazione, nel corso della XVII Legislatura, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 177, che ha disposto lo scioglimento del Corpo e il contestuale assorbimento di questo nell'Arma dei Carabinieri e che, all'art. 18, stabilisce che l'Arma succede al Corpo forestale nella totalità dei rapporti giuridici attivi e passivi, ivi comprese funzioni, compiti e attività;

il decreto non contiene alcuna disposizione transitoria riguardo agli scorimenti delle graduatorie;

il decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, all'articolo 4 ha introdotto disposizioni urgenti in tema di immissione in servizio di idonei e vincitori di con-

corsi, nonché di limitazioni a proroghe di contratti e all'uso del lavoro flessibile nel pubblico impiego, disponendo, al comma 3, che per le amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, le agenzie, gli enti pubblici non economici e gli enti di ricerca, l'autorizzazione all'avvio di nuove procedure concorsuali, ai sensi dell'articolo 35, comma 4, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, è subordinata alla verifica: a) dell'avvenuta immissione in servizio, nella stessa amministrazione, di tutti i vincitori collocati nelle proprie graduatorie vigenti di concorsi pubblici per assunzioni a tempo indeterminato per qualsiasi qualifica, salve comprovate non temporanee necessità organizzative adeguatamente motivate; b) dell'assenza, nella stessa amministrazione, di idonei collocati nelle proprie graduatorie vigenti e approvate a partire dal 1° gennaio 2007, relative alle professionalità necessarie anche secondo un criterio di equivalenza;

il decreto-legge precisa, altresì, che in merito alle categorie interessate al reclutamento, ordinario e speciale, l'esclusione del comparto scuola e di quello delle istituzioni di alta formazione e specializzazione artistica e musicale per i quali trova applicazione la disciplina specifica di settore;

la graduatoria dei 400 ispettori è tuttora vigente e lo sarà fino al 31 dicembre 2018. Ci si aspettava quindi uno scorriamento della graduatoria da parte dell'Arma dei Carabinieri che invece ha emanato due bandi (nel mese di novembre 2016 e nel mese di febbraio 2018) per l'arruolamento, rispettivamente di 546 e 536 marescialli del ruolo ispettori dell'Arma (identico profilo del ruolo ispettore del Corpo forestale), e addirittura il più recente prevede la formazione di 22 vincitori nel ruolo tutela ambientale, agroalimentare e forestale;

se l'Arma dei Carabinieri succede al Corpo forestale dello Stato nella totalità dei rapporti giuridici attivi e passivi, assorbendone anche il personale, dotando del grado di maresciallo i vincitori del concorso per 400 ispettori, non si comprende il motivo per il quale l'Arma medesima non debba succedere al disiolto Corpo anche nello scorriamento della suddetta graduatoria, valida ed efficace fino al 31 dicembre 2018, ai sensi della citata legge n. 125 del 2013 (legge D'Alia) che, in vigore dal 2013, è sicuramente posteriore al codice dell'ordinamento militare in vigore dal 2010 (decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66);

giova ricordare che uno degli obiettivi del decreto-legge n. 101 del 2013 era quello consentire lo scorriamento del personale già selezionato evitando così di bandire nuovi concorsi in un'ottica di razionalizzazione dei costi dello Stato;

a riprova di ciò sono da considerare i molteplici scorimenti effettuati in questi ultimi anni dalle altre forze dell'ordine;

è evidente come anche le altre forze armate e le altre amministrazioni dello Stato abbiano ordinamenti specifici di settore che prevedono un termine breve della vigenza delle graduatorie, eppure soggiacciono allo scorrimento delle stesse pur datate di 6-9 anni;

si chiede di sapere, prima di bandire eventuali nuovi concorsi per profili professionali analoghi, quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per porre rimedio all'incrediosa situazione, considerato che la graduatoria è in scadenza il 31 dicembre 2018.

(4-00911)

(22 novembre 2018)

RISPOSTA. - In tema di reclutamento del personale delle forze armate, l'articolo 643, comma 4-bis del Codice dell'ordinamento militare stabilisce che si possa dar luogo allo scorrimento delle graduatorie solo nei casi e nei termini previsti dallo stesso Codice.

In particolare, la facoltà di prorogare, con motivata determinazione del comandante generale dell'Arma dei Carabinieri, la validità delle graduatorie concorsuali entro 18 mesi dalla loro approvazione, è prevista dagli articoli 708 e 688 del citato Codice solo per i concorsi pubblici per il reclutamento di allievi carabinieri e allievi marescialli del corso triennale.

A tal riguardo, è opportuno segnalare che la discrezionalità alla base della scelta di indire una procedura concorsuale in luogo dello scorrimento della graduatoria di un precedente concorso, deriva da primarie esigenze istituzionali, che impongono il reclutamento di personale in possesso, con carattere di attualità, dei requisiti fisici e psico-attitudinali previsti dalla normativa di settore che, va ricordato, in quanto diritto speciale, prevale sulla legislazione generale.

In tale direzione si è espressa, attraverso plurime pronunce, la giustizia amministrativa, chiarendo come le disposizioni inerenti al reclutamento del personale, alle modalità di svolgimento delle procedure selettive, nonché al periodo di validità delle graduatorie concorsuali di cui al decreto legislativo n. 165 del 2001 e del decreto-legge n. 101 del 2013, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 125 del 2013, non possono ritenersi integralmente applicabili all'Arma (sentenze n. 5792/2015 e n. 4330/2015 del Consiglio di Stato); quest'ultima, infatti, deve necessariamente far riferimento all'ordinamento militare, disciplinato dal decreto legislativo n. 66 del 2010 (Codice dell'ordinamento militare) il quale deve essere considerato una normativa speciale destinata a regolare le modalità di assunzione e i rapporti

di lavoro intercorrenti con le forze armate (citate sentenze n. 5792/2015 e n. 4330/2015 e sentenza n. 4332/2015 del Consiglio di Stato).

I giudici amministrativi hanno altresì chiarito come siano "individuabili casi in cui la determinazione di procedere al reclutamento del personale, mediante nuove procedure concorsuali, anziché attraverso lo scorimento delle preesistenti graduatorie, risulta pienamente giustificabile" (sentenza n. 14 del 2011 del Consiglio di Stato in adunanza plenaria); tra queste rientra, in primo luogo, quella in cui speciali disposizioni legislative impongano una precisa cadenza periodica del concorso, circostanza nella quale "emerge un dovere primario per l'Amministrazione di bandire una nuova procedura selettiva" (cit. sent. n. 14 del 2011) "al fine di garantire il costante reclutamento del personale necessario per le esigenze operative ed organizzative dell'Anna" (sent. 4332/2015 del Consiglio di Stato)".

Va, inoltre, evidenziato che "La ciclica indizione dei concorsi è strumentale all'esigenza di verificare l'attualità del possesso dei requisiti inerenti all'età, all'efficienza fisica ed al profilo psico-attitudinale, in capo ai soggetti che si apprestano a ricoprire una specifica qualifica professionale all'interno dell'Anna dei Carabinieri: dal momento che il possesso dei requisiti fisici e psico-attitudinali deve necessariamente rivestire il carattere dell'attualità, l'ordinamento militare incentiva l'indizione di nuovi concorsi in luogo dello scorimento di preesistenti graduatorie" (cit. sent. 5792/2015 del Consiglio di Stato).

Da tali pronunce, nonché dal carattere tassativo delle citate fattispecie contemplate nel Codice dell'ordinamento militare in tema di validità delle graduatorie, deriva che, in assenza di specifiche deroghe, trovano applicazione i richiamati articoli del Codice e, pertanto, la possibilità di effettuare lo scorimento in questione deve ritenersi preclusa.

Il Ministro della difesa

TRENTA

(22 febbraio 2019)

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

il progetto preliminare dei collegamenti stradali e ferroviari finalizzati all'adeguamento della nuova darsena a *terminal container* del porto di

Napoli era stato approvato con delibera n. 489 del 13 ottobre 2009 del presidente dell'Autorità portuale di Napoli;

sulla base del progetto preliminare, l'intervento per la realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari era stato precedentemente finanziato per 17,5 milioni di euro con fondi PON (programma operativo nazionale) Reti e mobilità 2007-2013 e doveva essere appaltato entro il 2012 per non perdere i finanziamenti. Tali fondi sono stati persi a causa di criticità irrisolte per la mancanza di atti amministrativi con le società petrolifere utilizzatrici delle tubazioni in merito all'interramento di un tratto di fascio tubiero (relativamente al tracciato ferroviario) e per la mancata rimodulazione delle concessioni al fine di garantire l'eseguibilità dei lavori nelle aree affidate ai concessionari Tirreno power, Nuova meccanica navale, Soteco, Conateco, eccetera (relativamente al tracciato stradale);

il progetto definitivo era stato approvato con delibera n. 40 del 30 gennaio 2013 del presidente dell'Autorità portuale di Napoli;

nell'ambito del cosiddetto grande progetto "Logistica e Porti - Sistema integrato portuale di Napoli" POR Campania (programma operativo regionale) FESR (fondo europeo di sviluppo regionale) 2007-2013 il citato progetto è stato inserito nell'elenco degli interventi finanziati con il titolo "Riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni" in relazione ai lavori di adeguamento della nuova darsena di Levante a *terminal* contenitori mediante colmata;

la Commissione europea con decisione n. 3873 del 13 giugno 2014 aveva approvato il relativo contributo finanziario FESR del grande progetto e a tale data le aree interessate dai collegamenti non erano ancora state rese disponibili all'Autorità portuale di Napoli;

con delibera n. 213 del 5 agosto 2014 del commissario straordinario dell'Autorità portuale veniva revocato l'incarico al responsabile del procedimento *pro tempore* per l'intervento, in ragione della scadenza dei finanziamenti al 31 dicembre 2015 e dell'impossibilità a espletare le procedure di gara e l'esecuzione dei lavori in tempo utile, aveva redatto un verbale di validazione con esiti negativi per la validazione del progetto. Contestualmente, con la delibera n. 213/2014 veniva affidato l'incarico di responsabile unico del procedimento a un componente del Provveditorato delle opere pubbliche Campania e Molise nonché le funzioni di stazione appaltante per le procedure di appalto finalizzate all'esecuzione della gara per l'aggiudicazione dei lavori;

con nota n. 31371 del 30 settembre 2014, nonostante la mancata disponibilità delle aree, il Provveditorato ha trasmesso il verbale di validazione del progetto definitivo sottoscritto dal responsabile unico del procedimento ingegner Luigi Taglialatela in cui si attesta che "risultano avviati i

procedimenti di revoca parziale delle concessioni, ovvero ingiunzioni di sgombero per rendere disponibili le aree interferenti con i tracciati stradali e ferroviari";

a seguito di tale validazione, con delibera n. 254 del 9 ottobre 2014 è stato approvato il progetto definitivo dei lavori di "Riaspetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni" ed è stato autorizzato il Provveditorato a dar corso alla gara di appalto. La gara è stata aggiudicata con determina provveditoriale n. 30659 del 22 settembre 2015 ma la stipula del relativo contratto è stata sospesa in attesa dell'ammissione al finanziamento ai nuovi fondi POR FESR 2014-2020 in quanto, così come era stato rilevato dal precedente responsabile unico, i lavori non potevano più essere espletati a causa della scadenza dei finanziamenti al 31 dicembre 2015 dei fondi POR FESR 2007-2013;

con delibera n. 27 del 30 dicembre 2016 dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale, nel procedimento di riassegnazione dei fondi necessari al completamento del grande progetto, la realizzazione dei collegamenti ferroviari e stradali passa alla seconda fase di programmazione cioè a quella POR FESR 2014-2020 per cui i "collegamenti stradali e ferroviari interni" transitano nella programmazione 2014-2020 con l'impegno di spesa di 30.239.785,51 euro;

con la recente delibera n. 126 del 3 maggio 2018 è stata approvata sia la progettazione definitiva che quella esecutiva dei lavori di adeguamento della darsena di Levante a *terminal container*, mediante colmata e conseguenti opere di collegamento (atto aggiuntivo n.4 alla convenzione per i servizi di ingegneria per la progettazione definitiva affidata all'associazione temporanea di imprese Technital) tra i quali viene compresa, al punto e) delle premesse, anche la progettazione relativa al "collegamento stradale e ferroviario, interno ed esterno all'ambito portuale, per il terminal di levante". Il collegamento diviene anche esterno in quanto il tracciato stradale non ricade più integralmente in ambito portuale ma interessa anche un'area comunale;

considerato che, per quanto risulta:

con la delibera n. 126 del 3 maggio 2018, di approvazione anche della progettazione relativa al "collegamento stradale e ferroviario, interno ed esterno all'ambito portuale, per il terminal di levante", si modifica un progetto già approvato dalla Commissione europea per il riconoscimento dei finanziamenti di prossima scadenza (programmazione 2014-2020) e, pertanto, con l'inclusione di aree esterne al porto necessita di nuove autorizzazioni e approvazioni tra le quali la valutazione di impatto ambientale (VIA), il rilascio di aree comunali, eccetera;

la VIA (prot. DSA-DEC-2008-0000005 del 9 gennaio 2008) era stata ottenuta per l'intero progetto comprensivo dei collegamenti ferroviari e

stradali come da delibera n. 40 del 30 gennaio 2013 con la quale è stato approvato il progetto definitivo dei collegamenti stradali e ferroviari funzionali al *terminal*;

il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno imposto nell'ambito del *terminal* di levante, quale vincolo di accettabilità per la richiamata valutazione di impatto ambientale, il trasporto delle merci utilizzate dal porto su ferrovia (Rete ferroviaria italiana SpA) almeno nella misura del 50 per cento del volume di traffico atteso (pag. 56, punto 2.3, prescrizioni poste come condizioni per il rilascio del parere favorevole VIA);

con la delibera del comitato portuale n. 42 del 28 giugno 2016, allo scopo di acquisire la disponibilità delle aree portuali oggetto di intervento pubblico di rilevante interesse per la realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari con il nuovo *terminal*, l'ex Autorità portuale ora Autorità del mar Tirreno centrale aveva deciso, dopo tanti rinvii, di procedere all'emana-zione di provvedimenti di revoca parziale o ingiunzione di sgombero a carico dei seguenti soggetti: Conateco, revoca parziale atto di concessione n. 140-rep. 5819 per le superfici di 4.172 metri quadrati; Soteco, revoca parziale atto di concessione n. 146-rep. 6575 per le superfici di 13.890 metri quadri; la Nuova meccanica navale, revoca parziale atto di concessione n. 137-rep. 5766 per le superfici di metri quadrati 12.948; fondazione teatro di San Carlo, ingiunzione di sgombero per le superfici di 332 metri quadrati;

secondo il progetto approvato dall'Unione europea, i piloni dei collegamenti stradali dovevano essere posti su una parte dell'area data in concessione alla Nuova meccanica navale, ma alla concessionaria è stata rilasciata un'altra area, raddoppiando così le aree in concessione, al molo Carmine allo scopo di incentivare il rilascio delle aree interessate dai collegamenti e per compensare, quindi, la messa in disponibilità di tale aree. Pur di incentivare tale spostamento dovuto per pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dei lavori, era stata indetta una gara, poi sospesa con la delibera n. 89 del 22 marzo 2016, con cui si sarebbe dovuto adeguare il molo Carmine, così come richiesto dalla concessionaria. Tuttavia, a pag. 3 della delibera si legge che "relativamente all'intervento 'Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine', con delibera n. 677 del 23.12.2010 è stato approvato il progetto (...); con delibera n.678 del 23.12.2010 è stata autorizzato l'Ufficio contratti dell'Autorità Portuale ad espletare la procedura dei lavori in argomento. Il bando di gara è stato pubblicato in data 3.01.2011; tuttavia, la procedura di gara è stata sospesa e non più ripresa in quanto la società concessionaria dell'area nell'incontro del 21.03.2011 e poi con nota del 6.04.2011 prot. n.2661, nonostante che le scelte progettuali fossero state precedentemente condivise, evidenzia-va che l'esecuzione dei lavori avrebbe impedito lo svolgimento delle attività della società stessa e, quindi, richiedeva delle variazioni sostanziali che avrebbero comportato una completa rielaborazione del progetto. Tale situazione si è concretizzata in una sopravvenuta indisponibilità dell'area che ha

annullato di fatto la pregressa dichiarazione, rilasciata ai sensi dell'art.106 del Regolamento sui lavori pubblici (D.P.R. n.207/2010)";

conseguentemente, la delibera del comitato portuale n. 42/2016 è stata disattesa proprio a causa del mancato sgombero da parte della concessionaria Nuova meccanica navale che ha impedito lo svolgimento dei lavori all'originario tracciato;

a tutt'oggi, i lavori aggiudicati dal Provveditorato delle opere pubbliche con determina n. 30659 del 22 settembre 2015 non sono ancora iniziati e, pertanto, l'intervento rischia di perdere anche il finanziamento di cui ai fondi POR FESR 2014-2020;

rilevato che:

per modificare il progetto già passato al vaglio dell'Unione europea, che dovrebbe interessare anche un'area comunale, occorrerà ottenere le varie autorizzazioni e modifiche tra cui anche una nuova VIA;

per il riconoscimento dei finanziamenti UE si deve mantenere inalterato l'obiettivo originario da realizzare nel periodo 2014-2020 (delibera n. 254 del 9 ottobre 2014);

ad oggi non risulta alcun protocollo d'intesa sottoscritto con il Comune di Napoli per il rilascio delle aree comunali, né risulta un'autorizzazione ad acquisire una servitù sulle aree;

il vertice dell'Autorità di sistema portuale ha, intanto, dichiarato che tale modifica con l'inclusione di aree comunali è necessaria per aumentare la sezione della strada (che poteva essere fatta anche sul tracciato originario);

non risulta una fattibilità tecnica e amministrativa delle modifiche progettuali e, seppure tale fattibilità fosse già stata elaborata, gli orizzonti temporali, tra l'altro, sarebbero ben lontani dai vincoli dettati per il finanziamento POR FESR 2014-2020;

per il tracciato ferroviario, il vertice dell'Autorità ha dichiarato di voler abbandonare l'esistente snodo portuale che si collega con Traccia con l'interferenza della viabilità urbana di via G. Ferraris (prevede un passaggio custodito) per realizzarlo, invece, nell'area ex Corradini nella stazione di San Giovanni (così come si evince nel *master plan* a pag. 16) per riallacciarsi a una stazione della metropolitana che presenta una frequenza dei treni ogni 10 minuti consentendo, quindi, l'utilizzo dei binari per una sola ora al giorno (esattamente dalle ore 23 alle ore 24) come risulta da uno studio di funzionamento operativo teorico del fascio binario;

per creare tale snodo ferroviario, inoltre, si dovrebbe demolire l'ex fabbrica Corradini (come si evince nel *master plan* approvato con delibera del comitato di gestione n. 7 del 19 febbraio 2018, pag. 16) che è vincolata dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e ricade, oltre che in area SIN (sito di interesse nazionale), anche in area comunale, laddove gli abitanti di tale area riponevano grandi speranze nel miglioramento delle condizioni di salute e di vivibilità del proprio quartiere; pertanto, a parere degli interroganti, tale modifica progettuale avrebbe un forte e negativo impatto sociale. Tra l'altro, il soprintendente architetto L. Garella con nota prot. n. 6991 del 31 maggio 2018, in ordine a una presunta demolizione dell'ex fabbrica Corradini, ha affermato che "nessuna indicazione in questo senso è stata espressa dalla Scrivente Soprintendenza";

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda assumere le opportune iniziative al fine di verificare la condotta e la legittimità dell'operato dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale in ordine alle modifiche progettuali apportate ai collegamenti stradali e ferroviari della nuova darsena di levante;

se, per l'esecuzione delle opere inerenti al progetto originario, risultati che l'Autorità abbia diligentemente e prioritariamente ottenuto l'effettiva disponibilità delle aree, sin dal 2014, così come viene attestato dal verbale di validazione del progetto definitivo sottoscritto dal responsabile unico del procedimento inviato con nota n. 31371 del 30 settembre 2014 per pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dei lavori dei collegamenti della nuova darsena;

se, a causa della sospensione della gara per i lavori del molo Carmine indetta con delibera n. 678 del 23 dicembre 2010, sia stato arrecato un danno economico all'Autorità portuale di Napoli per gli esborsi, a parere degli interroganti inutili, di denaro pubblico per la stesura del progetto e per l'indizione della gara;

se i tempi di attuazione dei nuovi collegamenti, alla luce delle recenti modifiche progettuali, possano compromettere la realizzazione della ZES (zona economica speciale di cui al decreto-legge n. 91 del 2017, "decreto Sud", convertito, con modificazioni, dalla legge n. 123 del 2017) che richiede infrastrutture adeguate per i collegamenti ferroviari e stradali;

se risulti che Rete ferroviaria italiana SpA sia disposta a sostenere gli investimenti necessari e i relativi costi per movimentare le merci su ferro anche per tratti che dovrebbero rientrare nei 250 chilometri per collegare il porto alle sole aree retroportuali (Nola e Marcianise);

se, a seguito delle procedure amministrative per ottenere le nuove autorizzazioni necessarie per le recenti modifiche progettuali (non concre-

tizzabili con i tempi imposti dalla UE per ottenere i finanziamenti), il *terminal* darsena di levante rischi di restare inutilizzato e di diventare un'ennesima opera pubblica abbandonata con un smisurato sperpero di risorse pubbliche anche relativamente a quelle impiegate per la realizzazione della vasca di colmata di cui è in corso un'istruttoria dell'Autorità nazionale anticorruzione (fascicolo n. 3739/2016).

(4-00423)

(26 luglio 2018)

RISPOSTA. - Con delibera del presidente dell'Autorità portuale di Napoli n. 489 del 13 ottobre 2009 è stato approvato il progetto preliminare dei collegamenti stradali e ferroviari finalizzati all'adeguamento della nuova darsena a *terminal container* del porto di Napoli. Nelle prime stesure, il progetto prevedeva una parte di tracciato in ambito comunale, per il quale il comune di Napoli aveva segnalato che la realizzazione di un sottopasso o di un sovrappasso ferroviario avrebbe determinato una complicazione per il sistema cittadino di viabilità, già fortemente congestionato.

Alla luce delle osservazioni del Comune, l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale (di seguito Autorità) ha proposto una soluzione ferroviaria diversa, maggiormente coerente con i tracciati ferroviari e caratterizzata da una minore interferenza con il traffico cittadino, optando, per una soluzione che fosse anche maggiormente armonica rispetto alla collocazione della darsena di Levante.

Allo scopo di definire tutti gli aspetti legati alla realizzazione dell'opera, nel mese di aprile 2018, tra l'Autorità e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) è stato sottoscritto un protocollo intesa con l'obiettivo di definire un pre-studio di fattibilità per il collegamento ferroviario del porto di Napoli direttamente all'infrastruttura nazionale (linea Napoli - Salerno), all'altezza di S. Giovanni a Teduccio tramite la stazione di Napoli S. Giovanni Barra.

Tutto ciò è in linea con la necessità di creare un collegamento ferroviario tra un porto della rete *core* ed il corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo e rendere il sistema portuale di Napoli parte del *network* logistico nazionale e internazionale.

L'Autorità portuale ha comunicato che tale pre-studio sarà completato entro la fine di questo mese per poter essere sottoposto all'attenzione del comune di Napoli e della Regione Campania.

In merito al quesito riguardante RFI, la società ha comunicato che, a valle del completamento di tale studio, saranno analizzati i successivi pas-

si per l'eventuale realizzazione dell'opera, tra cui anche il reperimento delle risorse necessarie.

Per quanto riguarda poi il perfezionamento dell'*iter* amministrativo dell'appalto, si ricorda che con delibera del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Napoli n. 213 del 2014, sono state trasferite al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per la Campania e il Molise le funzioni di stazione appaltante - responsabile del procedimento, al fine di ovviare allo stallo dei procedimenti che pregiudicava l'utilizzo dei fondi europei.

Con il supporto del Provveditorato si è quindi avviata una fase che ha condotto alla definizione del corretto *iter* amministrativo. In particolare, con convenzione quadro del 10 luglio 2014 (giusta delibera dell'Autorità portuale di Napoli n. 179 dell'11 luglio 2014), stipulata tra l'Autorità portuale di Napoli ed il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per la Campania e il Molise è stata attribuita, tra l'altro, al medesimo Provveditorato la funzione di stazione appaltante per alcuni interventi facenti capo all'Autorità portuale di Napoli.

L'Autorità aveva già commissionato a professionisti esterni il progetto definitivo dell'opera, che è stato verificato ai sensi dell'articolo 112 del decreto legislativo n. 163 del 2006 dalla stessa Autorità portuale, approvato con delibera n. 254 del 9 ottobre 2014, e trasmesso al Provveditorato, per i provvedimenti successivi di affidamento mediante appalto integrato con il criterio dell'offerta migliorativa.

Giova evidenziare che la delibera dell'Autorità portuale n. 40 del 2013, aveva il solo scopo di richiedere i finanziamenti al Ministero competente e avviare l'*iter* per la riconsegna delle aree demaniali.

Si precisa che la validazione del responsabile del procedimento e, quindi, l'avvio delle procedure di scelta del contraente, è intervenuto in quanto ricorrevano le condizioni previste dall'articolo 106 del decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010, che non richiedono espressamente la disponibilità delle aree, disponibilità richiesta per un'altra fase del procedimento.

In particolare, gli elaborati da progetto definitivo prevedono la possibilità di consegne dei lavori parziali/frazionate a causa della temporanea indisponibilità di alcune aree ed immobili, descrivono le soluzioni per risolvere le interferenze e forniscono le relative indicazioni per la successiva fase di progettazione esecutiva.

Inoltre, l'Autorità portuale ha precisato di aver avviato i procedimenti di revoca parziale delle concessioni, ovvero, le ingiunzioni di sgom-

bero per rendere disponibili le aree interferenti con i tracciati stradali e ferroviari ai sensi degli articoli 7 e 8 della legge n. 241 del 1990.

A seguito dell'esperimento della procedura d'appalto, i lavori sono stati definitivamente aggiudicati al Raggruppamento temporaneo di imprese C.F.G. S.r.l. (capogruppo)- 4IT Constructions Consorzio Stabile (mandante), con sede in Genova.

Alla gara d'appalto sono seguiti alcuni ricorsi da parte dei partecipanti alla gara stessa e a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 19 del 20 luglio 2016, che confermava l'operato della stazione appaltante, intervenuta l'efficacia dell'aggiudicazione, si sono potute avviare le attività successive.

A seguito dell'esperimento della gara d'appalto, è sopravvenuta l'eliminazione del vincolo rappresentato dalla realizzazione del porto turistico a levante, con le conseguenti prospettive di sviluppo delle aree portuali verso est. Tale evento ha di fatto reso plausibile realizzare una espansione del porto commerciale con la possibilità di realizzare un nuovo e più razionale collegamento ferroviario sulla linea Napoli-Salerno, come è stato evidenziato in precedenza.

L'Autorità ha ritenuto, quindi, di soprassedere alla realizzazione del binario di collegamento del fascio esistente con il *terminal* di Levante, previsto nel progetto definitivo (variazione contenuta nel 5 per cento dell'importo appaltato), nelle more di una più approfondita verifica della fattibilità tecnica ed economica della prospettata soluzione di collegamento a levante. Infatti, come evidenziato, attualmente l'Autorità, assieme a RFI, sta predisponendo lo studio di fattibilità di tale collegamento ferroviario.

Inoltre, con una lieve modifica del tracciato, che comporta un modesto ingombro in un'area comunale in prossimità dell'ingrosso di levante del porto e che ha avuto i preventivi pareri favorevoli espressi dal Servizio progettazione, realizzazione, manutenzione strade e dal Servizio pianificazione urbanistica generale del comune di Napoli, è stato possibile evitare lo spostamento del fascio tubiero di collegamento tra la darsena petroli e i depositi costieri di Napoli orientale, nonché la demolizione di alcuni immobili demaniali. Ciò consente di economizzare i costi delle demolizioni e/o spostamenti, oltre ad evitare i vari contenziosi con i concessionari che avrebbero comportato un sicuro allungamento dei tempi di attuazione del progetto.

Tali variazioni non mutano la natura dell'appalto, né le condizioni di partecipazione alla gara, anzi migliorano l'opera rendendola più funzionale e adatta alle nuove prospettive di sviluppo del porto di Napoli.

Le variazioni da apportare al progetto definitivo posto a base di gara sono state consentite dall'articolo 169, comma 4, del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010.

Previa autorizzazione dall'Autorità, che ha ritenuto che non sussistessero ulteriori impedimenti, il responsabile del procedimento, a norma dell'articolo 106, comma 3, del medesimo decreto n. 207 del 2010, ha redatto e sottoscritto unitamente alla citata A.T.I, in data 21 settembre 2017, il verbale con il quale si è preso atto del permanere delle condizioni che consentono l'immediata esecuzione dell'appalto, con la redazione da parte dell'appaltante del progetto esecutivo da sottoporre a successiva verifica ed approvazione.

Con il contratto stipulato in data 22 dicembre 2017, registrato all'Agenzia delle entrate in data 11 gennaio 2018, l'Autorità ha affidato i lavori alla medesima A.T.I. Sulla base della progettazione definitiva.

Con apposite disposizioni del responsabile del procedimento è stato dato avvio alle indagini preliminari previste dall'articolo 4 del contratto d'appalto e alle attività di progettazione esecutiva.

Ad oggi sono in corso le attività progettuali per la fattibilità della soluzione progettuale, che nella prima fase consiste nella redazione degli elaborati del progetto esecutivo necessari per poter ottenere in sede di Conferenza di servizi pareri e/o autorizzazioni, visto che il nuovo tracciato impiega, seppure per una modesta porzione, un'area comunale marginale, il cui ingombro è stato già peraltro autorizzato in via preventiva dal comune di Napoli.

A seguito di esito favorevole della Conferenza di servizi, il progetto sarà poi sottoposto all'esame del Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Campania, Molise, Puglia e Basilicata, e, nel caso ricorrono le condizioni previste dalla norma, sarà trasmesso anche all'ANAC per le verifiche di competenza.

Con riferimento alla delibera n. 126 del 3 maggio 2018, si fa presente che la stessa non approva la progettazione dei collegamenti stradali e ferroviari, ma un atto aggiuntivo ad un contratto di servizi di ingegneria. L'atto di approvazione della progettazione esecutiva non è stato ancora emesso ed è subordinato all'acquisizione di tutti i pareri necessari.

L'Autorità ritiene che proprio in ragione dell'attività svolta e delle scelte effettuate e grazie alla collaborazione del Provveditorato, non vi è alcun rischio di perdita dei finanziamenti europei e che i tempi connessi all'acquisizione dei pareri sono già ampiamente compresi nei tempi della programmazione dei fondi-POR-FESR 2014-2020.

In merito alla questione del molo Carmine di Ponente, l'Autorità informa che non si è rivelato percorribile l'utilizzo di tale area per lo sviluppo di attività cantieristiche, in quanto i lavori che si sarebbero dovuti realizzare erano di rilevante importo economico e sarebbero stati pertanto sottoposti a procedura comunitaria di infrazione sugli aiuti di Stato, come dimostra la recente decisione della Commissione dell'Unione europea in tema di interventi finanziari a supporto di imprenditori concessionari di attività cantieristiche nei porti.

Infine, quanto alla ZES, l'Autorità non ritiene che i tempi di attuazione dei nuovi collegamenti possano comprometterne la realizzazione.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(25 febbraio 2019)
