

SENATO DELLA REPUBBLICA

——— XVII LEGISLATURA ———

Giovedì 23 giugno 2016

644^a e 645^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 9,30

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Norme per il contrasto al terrorismo, nonché ratifica ed esecuzione: a) della Convenzione del Consiglio d'Europa per la prevenzione del terrorismo, fatta a Varsavia il 16 maggio 2005; b) della Convenzione internazionale per la soppressione di atti di terrorismo nucleare, fatta a New York il 14 settembre 2005; c) del Protocollo di Emendamento alla Convenzione europea per la repressione del terrorismo, fatto a Strasburgo il 15 maggio 2003; d) della Convenzione del Consiglio d'Europa sul riciclaggio, la ricerca, il sequestro e la confisca dei proventi di reato e sul finanziamento del terrorismo, fatta a Varsavia il 16 maggio 2005; e) del Protocollo addizionale alla Convenzione del Consiglio d'Europa per la prevenzione del terrorismo, fatto a Riga il 22 ottobre 2015 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(2223)**

- ORELLANA ed altri. - Ratifica ed esecuzione della convenzione del Consiglio d'Europa sul riciclaggio, la ricerca, il sequestro e la confisca dei

proventi di reato e sul finanziamento del terrorismo, fatta a Varsavia il 16 maggio 2005 **(1662)**

- *Relatori* LO GIUDICE e CORSINI (*Relazione orale*)

II. Ratifiche di accordi internazionali (*elenco allegato*)

III. Discussione del disegno di legge:

RANUCCI e PUGLISI. - Modifiche al decreto legislativo 23 luglio 1999, n. 242, in materia di limiti al rinnovo dei mandati degli organi del Comitato olimpico nazionale italiano (CONI) e delle federazioni sportive nazionali - *Relatrice* IDEM **(361)**

alle ore 16

Interrogazioni (*testi allegati*)

RATIFICHE DI ACCORDI INTERNAZIONALI

1. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di mutua assistenza amministrativa in materia doganale tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo degli Stati uniti messicani, con Allegato, fatto a Roma il 24 ottobre 2011 - *Relatore ZIN (Relazione orale)* **(1331)**
2. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Angola in materia di sicurezza ed ordine pubblico, fatto a Luanda il 19 aprile 2012 - *Relatore DE CRISTOFARO (Relazione orale)* **(1334)**
3. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Capo Verde in materia di cooperazione di polizia, fatto a Praia l'8 luglio 2013 - *Relatore PEGORER (Relazione orale)* **(1605)**
4. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica dell'Armenia nel settore della difesa, fatto a Jerevan il 17 ottobre 2012 - *Relatore COMPAGNA (Relazione orale)* **(1661)**
5. Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Accordo di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica dell'Iraq, dall'altra, con Allegati, fatto a Bruxelles l'11 maggio 2012; b) Accordo quadro di partenariato e cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica delle Filippine, dall'altra, fatto a Phnom Penh l'11 luglio 2012 - *Relatore MICHELONI (Relazione orale)* **(1946)**
6. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo che istituisce un'associazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e l'America Centrale, dall'altra, fatto a Tegucigalpa il 29 giugno 2012 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) - *Relatore ZIN (Relazione orale)* **(2288)**
7. Ratifica ed esecuzione dei seguenti Trattati: a) Trattato di estradizione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Kosovo, fatto a Pristina il 19 giugno 2013; b) Trattato di assistenza giudiziaria in materia penale tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Kosovo, fatto a Pristina il 19 giugno 2013 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) - *Relatore PEGORER (Relazione orale)* **(2314)**

8. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo interinale in vista di un accordo di partenariato economico tra la Comunità europea e i suoi Stati membri da una parte, e la parte Africa centrale dall'altra, con Allegati, fatto a Yaoundé il 15 gennaio 2009 e a Bruxelles il 22 gennaio 2009 - *Relatore SANGALLI (Relazione orale)* **(1730)**

9. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione nel settore della difesa tra il Governo della Repubblica italiana e l'Esecutivo della Repubblica dell'Angola, fatto a Roma il 19 novembre 2013 - *Relatore SANGALLI (Relazione orale)* **(1732)**

10. Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e la Santa Sede in materia fiscale, fatta nella Città del Vaticano il 1° aprile 2015, con relativo Scambio di Note verbali del 20 luglio 2007 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) - *Relatrice FATTORINI (Relazione orale)* **(2309)**

11. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica di Slovenia, il Governo di Ungheria e il Governo della Repubblica italiana sulla Multinational Land Force (MLF), con Annesso, fatto a Bruxelles il 18 novembre 2014 - *Relatore PEGORER (Relazione orale)* **(2026)**

**INTERROGAZIONI SULL'INCREMENTO DEL FONDO
NAZIONALE PER L'ACCOGLIENZA DEI MINORI STRANIERI
NON ACCOMPAGNATI**

(3-02182) (15 settembre 2015)

PUPPATO, LO GIUDICE, BIGNAMI, GRANAIOLA, SOLLO, PALERMO, SCALIA, FAVERO, RICCHIUTI, RUTA, ORRU', DE POLI, CONTE, MATTESINI, COLLINA, GAMBARO, PAGLIARI, AMATI, LEPRI, DI BIAGIO, ROMANO, PEZZOPANE, DE PIN, ALBANO, VALDINOSI, LIUZZI, LAI, PIGNEDOLI, FASIOLO, BRUNI - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

l'ordinamento italiano pone in capo ai sindaci l'onere dell'accoglienza dei minori non accompagnati, senza in ciò distinguere i minori nati in Italia da quelli immigrati dai Paesi esteri;

con l'articolo 1, comma 181, della legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità per il 2015) le risorse relative al fondo nazionale per l'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati sono state trasferite, a decorrere dalla data del 1° gennaio 2015, dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali al Ministero dell'interno;

con tale fondo, il Ministero dell'interno eroga ai Comuni che ne fanno richiesta, tramite le prefetture, un contributo giornaliero massimo di 45 euro per ogni minore, secondo quanto stabilito in sede di tavolo tecnico interministeriale, riunitosi per definire le linee applicative dell'intesa sancita nella seduta della Conferenza unificata del 10 luglio 2014;

rilevato che:

il costo di un minore affidato ad un istituto preposto alla sua tutela, attestandosi, a seconda dei casi, tra i 70 e i 100 euro giornalieri, è in tutta evidenza di gran lunga superiore al contributo corrisposto dal Ministero;

ciò espone i Comuni, che ospitano i minori, ad una spesa non di lieve entità di circa 10.000 euro all'anno, che spesso non sono in grado di sostenere;

considerato, inoltre, che:

l'ospitalità in strutture pubbliche di un minore può protrarsi per molto tempo, anche diversi anni, nel caso lo stesso minore rimanga nella comunità in cui è giunto, mettendo in tal modo a rischio i bilanci dei Comuni ospitanti, soprattutto di quelli più piccoli;

secondo le stime della ong "Save the Children", nei primi 6 mesi del 2015, sono giunti in Italia circa 4.000 minori non accompagnati che necessitano di cure, istruzione e avviamento al lavoro;

i bilanci comunali sono già sotto pressione per gli effetti del patto di stabilità interno e dei tagli ai trasferimenti dallo Stato centrale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario incrementare il fondo di cui all'articolo 23, comma 11, quinto periodo, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, o, comunque, prevedere a favore dei Comuni che ospitano minori non accompagnati la corresponsione dell'effettivo costo sostenuto giornalmente per garantire l'accoglienza, alleviando in tal modo la pressione economica sui bilanci comunali e sollevando i sindaci dal peso che un apprezzabile atto di generosità verso il prossimo possa tramutarsi in un danno per la comunità;

se non ritenga necessario convocare al più presto i Comuni, tramite l'organo rappresentativo dell'Associazione nazionale dei Comuni italiani, per definire collegialmente una strategia di ospitalità per i minori stranieri non accompagnati.

(3-02940) (22 giugno 2016) (Già 4-02960) (5 novembre 2014)

BIGNAMI, DE PETRIS, ROMANI Maurizio, BENCINI, MASTRANGELI, ORELLANA, FINOCCHIARO, PEPE - *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che:

per minore straniero non accompagnato si intende il minorenne non avente cittadinanza italiana o di altri Stati dell'Unione europea che, «non avendo presentato domanda di asilo politico, si trova per qualsiasi causa nel territorio dello Stato privo di assistenza e rappresentanza da parte dei genitori o di altri adulti per lui legalmente responsabili in base alle leggi vigenti nell'ordinamento italiano» (art. 1, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 535 del 1999);

secondo i dati della Direzione generale dell'immigrazione e delle politiche di integrazione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, dal 1° gennaio al 30 settembre 2014, i minori stranieri non accompagnati giunti sul territorio nazionale sono 12.164, tra cui 3.163 sono ad oggi irreperibili;

i ragazzi hanno in prevalenza un'età compresa tra i 15 ed i 17 anni, e provengono principalmente da Egitto, Eritrea, Somalia, Albania, Siria, aree caratterizzate da conflitti, emergenze umanitarie o situazioni di grave pericolo o insicurezza per i minori e le loro famiglie;

i minori giunti in Italia vengono accolti in strutture che spesso sono improvvisate, con personale non esperto, servizi carenti, come racconta in un'intervista al quotidiano "Il Tempo" del 5 luglio 2014 Viviana Valastro, responsabile protezione minori migranti per "Save the children", la quale precisa: «Non sono adeguate le palestre e le scuole messe a disposizione da prefettura e amministrazione comunale, non lo sono gli alberghi. Di queste strutture, 9 sono in Sicilia, 3 in Puglia, 2 in Calabria. Al 24 giugno 2014, i minori non accompagnati in attesa di trovare una comunità, erano 780. Diciotto sono in centri per adulti, mentre gli altri 762 in strutture "trasformate" in centri di prima accoglienza»;

fino ad oggi l'Italia ha affrontato l'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati solo in termini di emergenza, senza poter contare su un sistema nazionale organizzato, con un continuo rinvio di competenze e responsabilità tra istituzioni locali e nazionali e tra gli stessi ministeri, con l'effetto immediato e continuato di esporre proprio chi è più vulnerabile a rischi anche gravissimi, tra i quali quello di diventare vittima di tratta o di trapianto di organi;

alcune tra le organizzazioni più attive e impegnate da anni nella promozione dei diritti dei minori migranti (AIBI, Amnesty international, Caritas italiana, Centro Astalli, CIR, CNCA, CNCM, Comunità di Sant'Egidio, Emergency, Intersos, Save the children Italia, Terre des hommes) si sono mobilitate insieme, per la prima volta, alla vigilia del semestre di presidenza italiana del Consiglio UE, per porre al Governo e al Parlamento italiano alcune richieste specifiche per far fronte alle condizioni critiche e inadeguate di accoglienza e protezione dei minori stranieri non accompagnati arrivati in Italia, e di quelli che arriveranno nei prossimi mesi;

come riportato dall'organizzazione internazionale Save the children molti di questi minori stranieri non accompagnati, una volta giunti in Italia diventano vittime di tratta e sfruttamento, anche sessuale; i minori a maggior rischio di sfruttamento sono quelli senza conoscenze, che vivono in condizione di isolamento e dormono per strada senza accesso ai servizi di base;

considerato che:

le misure in favore dei minori stranieri non accompagnati sono contenute principalmente negli articoli 32 e 33 del testo unico in materia di immigrazione di cui al decreto legislativo n. 286 del 1998, nonché nel relativo regolamento di attuazione (decreto del Presidente della Repubblica n. 394 del 1999) e nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 535 del 1999;

norme specifiche riguardano i minori non accompagnati richiedenti asilo e sono previste dall'art. 19 del decreto legislativo n. 25 del 2008, dall'art. 28 del decreto legislativo n. 251 del 2007 e dalla direttiva del Ministero dell'interno del 7 dicembre 2006;

il Parlamento europeo è intervenuto con la risoluzione del 12 settembre 2013 per chiedere ai Paesi membri un rafforzamento delle tutele garantite ai minori stranieri non accompagnati, suggerendo alcune azioni strategiche da intraprendere;

tenuto conto che:

la situazione dei minori stranieri non accompagnati in Italia è allarmante, come testimoniato dal servizio di Andrea Agresti andato in onda nella puntata del 29 ottobre 2014 del programma televisivo "Le Iene";

il giornalista ha documentato come alcuni minori stranieri, arrivati in Italia senza familiari, siano costretti a dormire per strada o nella stazione centrale di Milano, da alcuni mesi, in attesa che l'"ufficio pronto intervento minori" del Comune di Milano trovi loro una collocazione nelle strutture di accoglienza;

nel servizio viene intervistato l'assessore per le politiche sociali del Comune, Pierfrancesco Majorino, il quale lamenta l'inefficienza dello Stato nella gestione dell'emergenza dei "baby migranti" e come la permanenza dei minori nelle strutture di accoglienza costi 70-90 euro al giorno all'amministrazione comunale;

il Comune di Milano nel 2013 ha censito la presenza di 571 minori stranieri non accompagnati (502 maschi e 69 femmine);

l'ufficio stampa del Comune sul sito *internet* istituzionale dichiara che «Il Comune di Milano nel 2013 ha speso 4.5 milioni di euro per l'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati, ricevendo dallo Stato solo 1,5 milioni di euro»;

le risorse stanziare dallo Stato per fronteggiare questa situazione risultano ad oggi insufficienti, o mal gestite;

con l'art. 23, comma 11, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, è stato istituito il fondo per minori stranieri non accompagnati; nel 2013 tale fondo è stato accresciuto con la dotazione di 20 milioni di euro con l'art. 1, comma 1, del decreto-legge n. 120 del 2013, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 137 del 2013;

il 30 ottobre 2014 la Conferenza unificata ha ratificato l'erogazione di 60 milioni di euro aggiuntivi al fondo nazionale per l'accoglienza dei minori non accompagnati destinato ai Comuni,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo possiedano un quadro aggiornato, anche suddiviso per regioni e province, di quanti siano i minori stranieri non accompagnati che ancora non sono stati assegnati nelle strutture di accoglienza e che vivono in uno stato di abbandono;

se effettuino un monitoraggio costante del fenomeno;

se non ritengano necessario dare impulso ad una legge organica che definisca un sistema nazionale per i minori stranieri non accompagnati;

a chi debba essere imputata la responsabilità per i molteplici casi in cui i minori stranieri non accompagnati si trovino in uno stato di abbandono prima di essere assegnati alle case di accoglienza;

attraverso quali iniziative concrete di propria competenza intendano passare da una gestione emergenziale del fenomeno ad una gestione ordinaria ed efficiente, che preveda l'incremento di strutture volte all'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati e il loro trasferimento tempestivo in tali strutture, sottraendo i giovani dal concreto rischio di sfruttamento e di violenza;

se non intendano creare una maggiore e più efficace sinergia con gli enti locali che accusano la latitanza delle istituzioni centrali nella gestione del fenomeno;

con quali programmi e con quali interventi i minori stranieri non accompagnati vengano seguiti nei centri di accoglienza e in che modo venga favorita la loro integrazione.

**INTERROGAZIONE SULL'EFFETTIVO UTILIZZO DEI FONDI
RACCOLTI PER IL RESTAURO DEL BATTISTERO DI SAN
GIOVANNI A FIRENZE**

(3-02757) (12 aprile 2016) (Già 4-05442) (10 marzo 2016)

BLUNDO, GIARRUSSO, BERTOROTTA, PUGLIA, CAPPELLETTI - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

l'opera di Santa Maria del fiore è un'istituzione laica fondata dalla Repubblica fiorentina nel 1296, con la partecipazione delle autorità ecclesiastiche cittadine, al fine di sovrintendere alla costruzione della nuova cattedrale e del suo campanile. Dopo la consacrazione della chiesa, il 25 marzo 1436, e il completamento della struttura architettonica, il compito principale dell'opera divenne quello di conservare e abbellire il complesso monumentale, al quale si aggiunsero formalmente nel 1777 il battistero di San Giovanni e nel 1891 il museo dell'opera di Santa Maria del fiore, istituito per accogliere le opere d'arte che, nel corso dei secoli, erano state rimosse dal duomo e dal battistero;

attualmente l'opera di Santa Maria del fiore si configura come "fabbriceria" ai sensi della legge 27 maggio 1929, n. 848, e successive modificazioni, ed è retta da un consiglio di amministrazione composto da 7 membri, nominati per un triennio con decreto del Ministero dell'interno, e da un presidente eletto tra questi ultimi;

dal 1998 l'opera ha acquisito la qualifica di *onlus*, perseguendo tra i suoi fini istituzionali la tutela, promozione e valorizzazione nelle funzioni religiosa, civile, culturale e storica, della cattedrale, nonché di tutti gli altri suoi monumenti e fabbricati. Il suo statuto è stato approvato dal Ministero dell'interno. L'opera, pertanto, è sottoposta al controllo prefettizio, visto che le nomine del consiglio di amministrazione dopo la consultazione di vescovo e presidente passano formalmente all'approvazione ministeriale;

nel gennaio 2015 è partita una raccolta fondi da parte di Unicoop Firenze per finanziare il restauro del battistero, operazione di complessivi 2.200.000 euro, in piccola parte coperti dai circa 250.000 euro raccolti con l'operazione di *crowdfunding* citata alla quale hanno partecipato circa 15.000 fiorentini. La raccolta fondi è stata lanciata per sostenere l'opera di Santa Maria in fiore che chiedeva un sostegno finanziario per il restauro del battistero, in vista della visita a Firenze del papa, tenutasi nel novembre 2015;

viste le difficoltà finanziarie dell'opera di Santa Maria del fiore non può non destare notevoli perplessità ciò che si apprende da articoli di stampa (si veda il "Corriere Fiorentino" del 1° marzo 2016) secondo i quali la stessa opera avrebbe accordato al segretario generale uscente Enrico Viviano una maxi buonuscita di 330.000 euro. A questi si sommano i 200.000 euro assegnati per la stessa motivazione a Stefano Strazzari, predecessore di Viviano. Somme che, a parere degli interroganti, risultano essere molto alte e sproporzionate rispetto alla brevità degli incarichi. Su entrambe le situazioni la Procura di Firenze avrebbe aperto un fascicolo esplorativo d'indagine, per ora senza nessun indagato né ipotesi di reato;

ritenuto che:

la corresponsione delle maxi buonuscite contrasta fortemente, a parere degli interroganti, con la situazione finanziaria dell'opera, che non può certamente definirsi florida se lo scorso anno ha dovuto far affidamento, per il restauro del battistero, sui contributi economici volontari di singoli cittadini;

è doveroso fornire ai cittadini che hanno finanziato il restauro del battistero informazioni chiare e trasparenti sulle modalità di utilizzo di questi fondi, al fine di accertare che tali risorse siano state effettivamente utilizzate per l'obiettivo per il quale erano state raccolte. Occorre tra l'altro precisare che, ad una precisa richiesta di informazioni da parte dei vertici di Unicoop Firenze, l'opera di Santa Maria del fiore ha approssimativamente risposto che con i soldi dei cittadini sarebbe stata restaurata la lanterna del battistero, senza però fornire ulteriori informazioni in merito,

si chiede di sapere se e mediante quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda fare chiarezza sull'utilizzo dei fondi raccolti tra i cittadini da Unicoop Firenze, e se non ritenga opportuno fornire una dettagliata tracciabilità del loro utilizzo, al fine di verificare il loro effettivo impiego nei lavori di restauro del battistero.

**INTERROGAZIONI SULLA MANCATA CERTIFICAZIONE
ANTIMAFIA DI UNA DITTA DI PUBBLICI LAVORI A PORTICI
(NAPOLI)**

(3-02827) (4 maggio 2016)

CAPACCHIONE, CUOMO, DE CRISTOFARO, RICCHIUTI, SOLLO, SPILABOTTE - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

il Comune di Portici (Napoli) provvedeva con determina dirigenziale n. 937 del 7 ottobre 2015 all'assegnazione all'associazione temporanea di imprese CCC - Lande della gara per la riqualificazione del lungomare di Portici, cosiddetto *waterfront*;

nel corso delle successive settimane, con articolate denunce ed esposti alla Prefettura di Napoli nonché all'Anac, venivano evidenziate e documentate diverse illegittimità ed irregolarità nella gara, tra cui la mancanza della certificazione antimafia della ditta Lande Srl e delle imprese subappaltatrici che, peraltro, avevano lavorato in assenza di autorizzazione degli uffici comunali;

la recente sentenza n. 5256 del Consiglio di Stato III Sezione del 17 novembre 2015 ha stabilito con chiarezza il principio giurisprudenziale secondo cui la scadenza dei requisiti non integra alcuna proroga automatica, determinando a tutti gli effetti l'assenza per la ditta della necessaria certificazione antimafia;

considerato che:

la Lande Srl risultava aver presentato domanda di iscrizione nella *white list* della Prefettura di Napoli ma, significativamente, la domanda, a tutt'oggi, non risulta ancora evasa e pertanto al Comune di Portici non è ancora pervenuta alcuna certificazione antimafia;

agli esiti di accesso agli atti e acquisizione degli stessi da parte di alcuni consiglieri comunali di Portici, si verificava la circostanza che all'assegnazione all'associazione temporanea di imprese, alla data del 29 dicembre 2015, era stato riconosciuto uno stato di avanzamento dei lavori per circa 400.000 euro e che il giorno successivo, ovvero il 30 dicembre 2015, tale importo veniva bonificato alle ditte;

tuttavia, da ulteriori verifiche effettuate sul cantiere e sui registri ivi depositati, emergeva che, invece, i lavori realmente eseguiti non raggiungevano un quarto di quelli pagati, fatto questo confermato anche da note del dirigente dell'ufficio tecnico che riscontrava un "indebito

pagamento" alle ditte e attestava che "l'importo maturato dalle imprese, alla data del 30/12/2015, risulta inferiore a quanto liquidato e predeterminato all'art. 30 del contratto di appalto Rep. n. 6795 del 29/12/2015"; nelle medesime note veniva inoltre intimata alle ditte la restituzione di 263.082,31 euro e di 175.388,21 euro maggiorate dell'interesse legale dalla predetta data fino all'effettiva restituzione, fino a procedere all'annullamento in autotutela della determina di liquidazione dello stato di avanzamento lavori illecitamente pagato;

rilevato, inoltre, che:

il secondo firmatario del presente atto, in data 24 febbraio 2016, inviava al prefetto di Napoli una nota con cui venivano evidenziate e segnalate alcune anomalie in ordine alla procedura di gara per l'affidamento dei lavori di riqualificazione del *waterfront* di Portici;

in particolare, nella nota, a cui a tutt'oggi non è stata fornita alcuna risposta, si rappresentava e documentava che la ditta esecutrice dei lavori (il Consorzio cooperative costruzioni CCC con Lande SpA) risultava tre le imprese debitamente denunciate dall'ANAS per difetto di esecuzione di alcune opere stradali in Sicilia, una vicenda sui cui la Procura della Repubblica competente ha aperto un'inchiesta per crollo colposo; si segnalava, inoltre, che sulla medesima società CCC la Procura della Repubblica di Napoli aveva avviato delle indagini per turbativa d'asta e corruzione, per la realizzazione della caserma dei Carabinieri di Ercolano (Napoli), nonché si rilevava la sua presenza nel "Sistema Sesto" e nello scandalo "People Mover", per i quali si stanno svolgendo i relativi processi;

in data 27 aprile 2016, la ditta Lande Srl veniva coinvolta in un procedimento giudiziario in Campania e veniva tratto in arresto uno dei titolari, Marco Cascella, per reati integranti la corruzione in ordine alla progettazione e l'esecuzione dei lavori del "palazzo Teti Maffuccini" a Santa Maria Capua Vetere;

dalla cronaca su alcuni quotidiani nazionali la Direzione distrettuale antimafia avrebbe indicato la società come vicina al *clan* "Zagaria" e sarebbe arrivata perfino a rappresentarla come affiliata alla stessa famiglia camorristica;

lo stesso senatore inviava nuova nota alla Prefettura ufficio territoriale del Governo di Napoli per sollecitare un riscontro alla nota del 24 febbraio 2016 e al contempo trasmetteva, per opportuna conoscenza e per le valutazioni di competenza e responsabilità, un referto di irregolarità di gestione *ex art.* 239, comma 1, lett. e), del decreto legislativo n. 267 del

2000, redatto ed inoltrato dal collegio dei revisori dei conti del Comune di Portici alla Procura della Corte dei conti, Sezione regionale di controllo Campania, in ordine all'appalto;

con questa ultima nota, si ribadiva, pertanto, l'allarmante sequenza di procedure irregolari nella gestione e nell'affidamento di lavori pubblici nel comune di Portici, che, come rappresentato dagli organismi di controllo, determinano gravi danni al pubblico erario con precise e circostanziate responsabilità amministrative;

a seguito di accertamenti da parte delle autorità giudiziarie, veniva disposto il sequestro di parti dell'area di cantiere e l'Anac stessa, per il tramite della Guardia di finanza, disponeva un accesso agli uffici comunali per acquisire tutta la documentazione relativa alla gara e al primo stato di avanzamento dei lavori;

agli atti degli uffici per i lavori pubblici (PIUEUROPA) del Comune di Portici non risultavano acquisite le previste certificazioni antimafia per la Lande Srl;

la mancanza di certificazione antimafia rappresenta un'evidente violazione di legge e di concreta infiltrazione malavitosa nell'ente comunale;

si sottolinea ancora il pesante coinvolgimento di uno dei titolari della ditta Lande Srl in vicende giudiziarie per associazione a delinquere di stampo mafioso, vicenda denominata "Medea", ed in ultimo in quella della DDA di Napoli sul Comune di S.Maria Capua Vetere che vede sottoposto ad un ordine di custodia cautelare del gip Anna Laura Alfano uno dei titolari (in effetti il proprietario di fatto) della Lande Srl, Marco Cascella,

si chiede di conoscere:

quali siano le motivazioni della perdurante inerzia degli uffici territoriali del Governo e del prefetto di Napoli nel riscontrare precisi quanto circostanziati esposti su vicende afferenti alla regolarità delle procedure e alla liceità amministrativa in ordine agli appalti e all'espletamento dei lavori connessi;

quali siano i motivi che impediscono al prefetto di Napoli, dopo 6 mesi dall'affidamento di pubblici lavori, di concludere il procedimento amministrativo per il rilascio della certificazione antimafia o per l'applicazione dell'interdittiva antimafia nei confronti della ditta Lande Srl;

se le Prefetture campane abbiano attivato le verifiche per le certificazioni antimafia della ditta Lande Srl;

quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda attivare per la perdurante mancanza di certificazione antimafia della Lande Srl che prosegue nella gestione ed affidamento di appalti pubblici in diverse zone del Paese e con diverse stazioni appaltanti, determinando patologie degenerative nelle procedure di assegnazione di appalti pubblici e nel tessuto imprenditoriale del Paese.

(3-02830) (10 maggio 2016)

ENDRIZZI, CAPPELLETTI, GIROTTO, MORRA, CRIMI, MARTON, SCIBONA - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dei beni e delle attività culturali e del turismo e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare* - Premesso che, secondo quanto risulta agli interroganti:

dal sito *web* della Lande Srl si legge che la stessa "è una società specializzata in ripristini e mitigazioni ambientali, verde storico e urbano, archeologia e restauro architettonico, lavori e servizi ambientali ed eco sistemici". Tra i progetti che hanno coinvolto la società vi è quello che riguarda il cosiddetto passante di Mestre, ossia il tratto dell'autostrada A4 lungo 32.3 chilometri, che permette di evitare l'attraversamento dell'ex tratto urbano dell'A4, ora ridenominato A57-tangenziale di Mestre, aperto l'8 febbraio 2009, e gestito da Concessioni autostradali venete-CAV SpA;

da un'inchiesta della Direzione distrettuale antimafia di Napoli, che ha portato a 9 arresti con accuse che variano dalla corruzione alla turbativa d'asta, con l'aggravante di aver agevolato il *clan* camorristico dei Casalesi, come riportato sul sito *web* di informazione "la Nuova Venezia e Mestre" il 3 maggio 2016, emergerebbe che vi sarebbero "infiltrazioni anche in alcune grandi opere del Veneto: in particolare il Passante di Mestre e le bonifiche nell'area del Petrolchimico di Marghera. Perno di quell'indagine è la società "Lande Srl" con sede a Napoli";

Lande Srl era nata a novembre 2009 inglobando attività, risorse e organizzazione di un'altra società, la Giardini e Paesaggi sas, entrata, pochi mesi prima del cambio di nome, nell'opera relativa al passante di Mestre, più in particolare nelle opere di mitigazione ambientale. Nel 2009, il *general contractor* aveva dato infatti il via all'operazione "Passante verde", 30 chilometri per attenuare l'impatto ambientale e migliorare l'inserimento dell'autostrada nel contesto territoriale;

l'operazione sarebbe stata voluta da Coldiretti e accettata dalla Regione Veneto, con una spesa preventivata di 27 milioni di euro (7 milioni di euro

con il progetto definitivo del passante stesso; altri 20 milioni nell'ambito dell'accordo quadro sulle infrastrutture), oltre a 2 milioni di euro annui per la manutenzione. La progettazione esecutiva, coordinata dal *general contractor*, era stata realizzata dallo studio Metroplan e dalla società Giardini e Paesaggi. Quest'ultima, si legge sul sito aziendale, ha poi lavorato fino al 2015 sulle aree di Vetrego, Mirano, Spinea, Martellago e Campocroce. A seguire la progettazione del "Passante verde" c'era Giuseppe Fasiol, dirigente della Regione Veneto poi coinvolto nello "scandalo del Mose";

considerato che:

da notizie di stampa si apprenderebbe del coinvolgimento della Lande Srl in numerose ulteriori inchieste della magistratura, che, negli ultimi 10 anni, hanno interessato infrastrutture e appalti pubblici. In particolare, sul quotidiano di informazione *on line* "ilFattoQuotidiano" del 28 aprile 2016 si riporta che "da Alessandria a Pompei. Dal G8 della Maddalena al palazzo della legalità di Santa Maria Capua Vetere. In ogni inchiesta che negli ultimi dieci anni ha interessato infrastrutture e appalti pubblici una società compare quasi sempre: Lande Srl. Figura nelle carte della Cricca dei lavori per i 150 anni dell'Unità d'Italia, dell'Alta velocità tra Liguria e Piemonte, degli scavi di Pompei, in quelle più recenti di Potenza e, infine, nel fascicolo che (...) ha travolto il presidente del Pd campano Stefano Graziano, indagato per concorso esterno in associazione camorristica per legami con il clan guidato dal boss Michele Zagaria";

nel 2010 in un'interrogazione presentata del gruppo Italia dei Valori al Senato circa gli appalti *post* terremoto a L'Aquila, fu resa nota un'informativa dei Carabinieri sui rapporti d'affari (per il G8) tra la società Giardini e Paesaggi e il consorzio Stabile Novus, di cui amministratore è Mario Buffardi, "regista occulto è Antonio Di Nardo al quale fanno capo la *Soa* e la *Promocert*. Di Nardo ha avuto rapporti di affari con Carmine Diana, legato a Francesco Bidognetti del clan dei Casalesi" ("Antonino Caponnetto, associazione nazionale di lotta contro le illegalità e le mafie", 3 settembre 2015). Nonostante i precedenti, la società a responsabilità limitata avrebbe vinto diversi appalti a villa Adriana a Tivoli, durante il mandato da sindaco di Giuseppe Proietti, amministratore delegato dell'Ales, società *in house* del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, già soprintendente alle antichità di Roma e soprintendente alle antichità di Pompei, nonché direttore generale alle antichità d'Italia, nonché segretario generale del Ministero dei beni culturali;

come rinvenuto sul sito "appalti-italia" e "appalti.dgmarket", la stessa società, in data 10 febbraio 2015, è risultata vincitrice di un appalto che ammonta a 546.769,80 euro che, ai sensi dell'articolo 53, comma 2, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e dell'articolo 168 del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, ha per oggetto la progettazione e l'esecuzione dei lavori relativi all'intervento denominato "Grande progetto Pompei - Italia per Pompei: *regiones* I, II, III valorizzazione, decoro e messa in sicurezza dei punti di accesso alle *domus*, sostituzione dei cancelli, delle transenne e degli allestimenti didattici dell'area archeologica di Pompei" - "CUP:F62C14000280006, CIG:5996117846";

un'inchiesta de "Le cronache del salernitano", pubblicata in data 21 luglio 2015, riporta che proprio la Lande Srl è stata coinvolta nel secondo filone dell'inchiesta "Medea" della Direzione distrettuale antimafia di Napoli. In particolare Marco Cascella, amministratore della Lande Srl, sarebbe risultato indagato per corruzione e turbativa d'asta aggravata dal metodo camorristico;

i citati casi che hanno coinvolto la società Lande Srl sono stati oggetto di un'interrogazione parlamentare a risposta immediata presentata in assemblea alla Camera dei deputati dal Gruppo MoVimento 5 Stelle (3-01746 del 7 ottobre 2015) incentrata, in particolare, sulla regolarità degli affidamenti degli appalti presso gli scavi archeologici di Pompei, anche attraverso la costituzione di un apposito nucleo ispettivo. In quell'occasione, il primo firmatario dell'atto ebbe a replicare al Ministro dei beni culturali: "Ci sta dicendo che nonostante un'inchiesta per corruzione e turbativa d'asta aggravata dal metodo camorristico, perché si favorisce il clan Zagaria dei Casalesi, non intende attivare alcun nucleo ispettivo per verificare gli altri importanti appalti vinti dalla società. A questo punto, non ci rimane che farle una promessa: se la società Lande dovesse essere coinvolta in nuovi scandali, lei sarebbe politicamente responsabile di non aver mosso un solo dito e, come per il suo collega Lupi, saremmo costretti a chiedere le sue dimissioni";

considerato infine che tra le commesse in capo a Lande Srl risulta anche il progetto relativo agli interventi di bonifica dei terreni insaturi tramite *two phase extraction* nelle aree interne al petrolchimico del sito di Porto Marghera lotti, 1 e 2,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti e se non ritengano necessario porre in essere iniziative di competenza volte a verificare la regolarità degli affidamenti che

coinvolgono la società, anche attraverso la costituzione di un apposito nucleo ispettivo.

(3-02931) (21 giugno 2016) (*Già* 4-05948) (9 giugno 2016)

CAPPELLETTI, PAGLINI, SCIBONA, PUGLIA, MONTEVECCHI, GIARRUSSO, BUCCARELLA, MANGILI, DONNO, BOTTICI, AIROLA, LEZZI, COTTI, MORONESE - *Ai Ministri dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti e dei beni e delle attività culturali e del turismo* - Premesso che, secondo quanto risulta agli interroganti:

la Lande SpA è la società che ha effettuato lo studio di impatto ambientale nell'ambito della procedura VIA (valutazione impatto ambientale) per la linea alta velocità-alta capacità Verona-Padova, subtratta Verona-Vicenza, secondo sublotto Montebello vicentino-bivio Vicenza;

la società Lande, con sede a Napoli, è stata costituita nel 2009 come società a responsabilità limitata e trasformata nel 2015 in società per azioni in seguito all'allontanamento del suo rappresentante legale. Come riportato dal quotidiano di informazione *on line* "Noi Caserta" del 20 luglio 2015, l'amministratore risulta, infatti, indagato per corruzione e turbativa d'asta aggravata dal metodo camorristico, nell'ambito del secondo filone dell'inchiesta denominata "Medea" della Direzione distrettuale antimafia di Napoli. Secondo l'accusa la ditta Lande, appaltatrice del "Grande progetto Pompei", avrebbe favorito il *clan* Zagaria dei Casalesi;

agli interroganti risulta che la Lande è aggiudicataria di numerosi appalti in varie regioni d'Italia; tra questi, oltre al Grande progetto Pompei e treno alta velocità, anche gli appalti relativi alla metropolitana 4 di Milano, alla villa Adriana a Tivoli, al Bosco di Capodimonte, all'ex villa borbonica di Portici, al mattatoio di Roma, a Porto Marghera, a Venezia e molti altri;

da "il Fatto Quotidiano" del 28 aprile 2016 si apprende che la società compare quasi in ogni inchiesta che negli ultimi 10 anni ha interessato infrastrutture e appalti pubblici: "da Alessandria a Pompei, dal G8 della Maddalena al palazzo della legalità di Santa Maria Capua Vetere" la Lande Srl "figura nelle carte della Cricca dei lavori per i 150 anni dell'Unità d'Italia, dell'Alta velocità tra Liguria e Piemonte, degli scavi di Pompei, in quelle più recenti di Potenza";

notizie di stampa ("Panorama" del 26 aprile, "il Fatto Quotidiano" del 28 aprile) riportano che la società Lande sarebbe coinvolta in una nuova inchiesta della Direzione distrettuale antimafia di Napoli. Secondo l'accusa, la gara per i lavori di palazzo Teti di Santa Maria di Capua Vetere sarebbe stata vinta da un gruppo di imprese vicine al *clan* Zagaria, tra cui la società Lande, per la seconda volta indicata come affiliata alla famiglia camorristica;

considerato che:

il 7 ottobre 2015, in seguito ai fatti emersi dal citato secondo filone d'inchiesta "Medea", relativi gli scavi di Pompei, il Gruppo Movimento 5 Stelle alla Camera, nel corso della risposta all'interrogazione 3-01746, ha chiesto al Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo di assumere iniziative volte a verificare la regolarità degli affidamenti, anche attraverso la costituzione di un apposito nucleo ispettivo;

in quell'occasione, il Ministro ha affermato che la società Lande ha rispettato i protocolli di legalità e che il Governo ha fatto tutti i necessari controlli sulla regolarità degli appalti e dell'affidamento delle gare con procedure rigorose e filtri;

in data 29 settembre 2015, nel corso degli interventi svolti alla fine della seduta d'Aula del Senato, un senatore del Gruppo Movimento 5 Stelle ha segnalato la presenza della ditta Lande nei lavori del terzo valico di Serravalle Scrivia e di Arquata (Alessandria), evidenziando la necessità di un intervento del prefetto che disponesse un'interdittiva antimafia nei confronti della società;

risulta agli interroganti che il senatore avrebbe ricevuto un invito da parte della società Lande a ritrattare le affermazioni esplicitate nel corso della seduta d'Aula poiché lesive dell'immagine e del nome della stessa;

risulta agli interroganti ed è, altresì, riportato da fonti di stampa ("l'Espresso" del 16 maggio) che è stato deciso, su richiesta del rappresentante legale della società, di deindicizzare dai motori di ricerca il suo nome e quello della Lande, accostati al *clan* dei Casalesi, nell'ambito di un atto di sindacato ispettivo presentato durante la XVI Legislatura;

nel seduta d'Aula del 18 maggio 2016, alla Camera dei deputati, nel corso dello svolgimento dell'interrogazione 3-02267 un deputato del Gruppo Movimento 5 Stelle ha chiesto al Ministro dell'interno delucidazioni sulla mancata disposizione dell'interdittiva antimafia nei confronti della società Lande;

in quell'occasione, il Ministro ha risposto che le verifiche sulla società Lande sono ancora in corso e si presentano particolarmente complesse e che la società al momento è comunque esclusa dalla *white list* tenuta dalla Prefettura di Napoli;

considerato infine che:

da quotidiani di informazione *on line* ("Il Mattino" dell'8 giugno; "loStrillone.tv" del 7 giugno) si apprende che il prefetto di Napoli, su richiesta del Comune di Portici, ha emesso l'interdittiva antimafia nei confronti della ditta Lande, appaltatrice dei lavori di rifacimento del lungomare;

come specificato dal Consiglio di Stato, con ordinanza del 24 settembre 2012, n. 33, "Ai sensi dell'art. 10 comma 2, D.P.R. 30 giugno 1998 n. 252, l'interdittiva prefettizia è chiesta dall'Amministrazione interessata; di conseguenza essa non è atto avente portata generale né ha efficacia sull'intero territorio nazionale, ma opera in seno al singolo rapporto cui afferisce e, pertanto, spiega i suoi effetti diretti nell'esclusivo ambito della circoscrizione territoriale ove quest'ultimo è costituito e si svolge",

si chiede di sapere:

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

se non ritengano, nell'ambito delle rispettive competenze, di dover intraprendere urgenti iniziative volte a verificare la regolarità degli appalti affidati alla società Lande, anche attraverso la costituzione di un apposito nucleo ispettivo;

se non ritengano di dover assumere iniziative di competenza volte a verificare se la società, già destinataria di un'interdittiva antimafia da parte del prefetto di Napoli, possa continuare la propria attività nell'esecuzione delle altre opere di cui risulta appaltatrice, nonché instaurare ulteriori rapporti con la pubblica amministrazione;

se, data la presenza di rilevate situazioni anomale e comunque sintomatiche di condotte illecite o eventi criminali, di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, intendano provvedere, nei limiti delle proprie attribuzioni, affinché il prefetto disponga l'interdittiva antimafia nei confronti dell'azienda e provveda direttamente alla straordinaria e temporanea gestione dell'impresa stessa limitatamente alla completa esecuzione del contratto di appalto ovvero dell'accordo contrattuale o della concessione.

INTERROGAZIONI SULLA CONCESSIONE DELL'AUTOSTRADA A4 BRESCIA-PADOVA

(3-02216) (23 settembre 2015)

MALAN, GASPARRI - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

tra tutte le autostrade d'Italia, la A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova è superata per ricavi, e di poco, solo da quella del Brennero, con oltre 321 milioni di euro nel 2013 (nell'ultimo anno i dati sono pubblicamente disponibili, poiché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad oggi non ha ancora reso noto il rapporto sulle concessioni autostradali per l'anno 2014), frutto di quasi 5 miliardi di chilometri percorsi sulla tratta e di un aumento delle tariffe, tra il 2007 e il 2013 di quasi il 33 per cento, più del doppio dell'inflazione;

il lontano 12 luglio 1956 tale via di comunicazione fu affidata in concessione alla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, anche conosciuta come "A4 SpA";

nonostante l'articolo 3, comma 2, della legge 21 maggio 1955, n. 463, tuttora in vigore, ponga un limite massimo di 30 anni alla durata delle concessioni, con lo strumento degli atti aggiuntivi, giustificati dall'inserimento di nuovi lavori, la scadenza della concessione è stata varie volte prorogata fino a quando la convenzione del 9 luglio 2007 tra ANAS e A4 l'ha ulteriormente prorogata al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord", il cui progetto andava presentato entro il 30 giugno 2013;

in una data imprecisata poco prima di quest'ultima scadenza, quando, in mancanza dell'assenso della Provincia autonoma di Trento, essendo ormai chiaro che il progetto non poteva essere presentato in tempo utile, arrivò un atto che, a giudizio dell'interrogante graziosamente, la prorogava di altri due anni; oggi, scaduto anche questo termine, qualche altro atto consente alla società, presieduta dal 2013 dall'influente sindaco di Verona Flavio Tosi, di continuare a gestire la redditizia tratta;

senza questi atti la concessione della tratta sarebbe da oltre 2 anni in mano allo Stato, il quale avrebbe potuto e dovuto indire una gara, nella quale era libero di richiedere il pagamento di una somma iniziale e un canone, a beneficio dell'erario; del resto, lo stesso ministro Delrio, nella sua audizione nell'8a Commissione permanente (Lavori pubblici,

comunicazioni) del Senato del 22 luglio 2015, ha affermato che la gara dovrebbe essere la regola e non l'eccezione;

come accennato, per il completamento della A31 Valdastico Nord, comunque essenziale perché la società A4 abbia la disponibilità dell'intera concessione fino al 2026, occorre l'autorizzazione della Provincia autonoma di Trento, che tarda ad arrivare, sia per le proteste di varie associazioni ambientaliste e locali, sia perché evidentemente la A31 porterebbe molto traffico proveniente dal Veneto e dal Friuli-Venezia Giulia e diretto verso il Brennero, a non percorrere più la tratta della A22 da Verona fino al futuro allacciamento della A31, con grande guadagno di tempo per tutti quegli automobilisti, ma con riduzione degli introiti da parte della A22 del Brennero;

l'autorizzazione da parte della Provincia autonoma di Trento sembra ora più vicina, senza che le proteste delle associazioni contrarie al completamento della A31 siano cessate, ma in coincidenza con l'orientamento del Governo a prorogare, senza alcuna gara o indagine su eventuale interessamento da parte di altri soggetti, la concessione della A22, scaduta il 30 aprile 2014, come comunicato dal ministro Delrio nella stessa audizione; va detto che la gara era stata tempestivamente indetta con bando pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 12 settembre 2011, ma successivamente annullata con sentenza della sezione del Consiglio di Stato n. 1243 del 13 marzo 2014, la quale rovesciava il responso del TAR del Lazio, contrario all'annullamento; anziché correggere gli errori, il Ministero ha atteso fino ad ora, dando modo al titolare del Dicastero di schierarsi per l'ennesima proroga; giova ricordare che la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol possiede il 32,29 per cento della A22, oltre a un 6,63 per cento in mano alla Provincia di Bolzano e al 5,34 per cento della Provincia di Trento, e un'altro 8,45 per cento di proprietà dei Comuni di Trento e Bolzano, e dunque ne influenza ampiamente la gestione; con tutto ciò che questo comporta in termini di posti negli organi amministrativi, le cui retribuzioni ammontano a 714.000 euro annui, e di influenza sui 996 posti di lavoro, il cui costo medio negli ultimi 5 anni è salito del 15,6 per cento, cioè il 6 per cento più dell'inflazione, giungendo a 75.849 euro cadauno;

l'autostrada A22 ha garantito ai suoi concessionari ricavi di oltre 330 milioni di euro sia nel 2012, sia nel 2013, con un margine operativo lordo di 152 e 153 milioni, grazie agli oltre 4 miliardi di chilometri percorsi e a un aumento dei pedaggi del 17 per cento tra il 2005 e il 2013;

si apprende dalla stampa (tra gli altri l'inserito "Economia & Finanza" di "la Repubblica" del 10 agosto 2015 e Reuters Italia stessa data) che la società

A4, a seguito di una sorta di gara privata, avrebbe firmato un accordo di esclusiva per la vendita della concessione alla società spagnola Abertis per una cifra intorno a 1.200.000.000 euro, somma che andrebbe unicamente a beneficio dei soci;

se l'operazione andasse in porto, dalla proroga della concessione, frutto unicamente della decisione del Governo, la società A4 SpA ricaverebbe dunque ben 1.200 milioni di euro, oltre ai guadagni relativi agli anni 2013, 2014 e 2015, stimabili in circa 300 milioni di euro, sulla base del fatto che il margine operativo lordo del 2012 è stato di oltre 137 milioni e quello del 2013 oltre 159 milioni; questo miliardo e mezzo non avrebbe richiesto alcun tipo di particolare impegno, sforzo o investimento da parte della società, poiché il completamento della A31 sarebbe a carico della società Abertis;

in pratica, il Governo avrebbe trasferito un patrimonio pubblico dal quale sarebbe stato facile ricavare la somma suddetta, a una società privata, senza alcuna motivazione; è chiaro che la procedura di gara espletata dalla A4 sarebbe benissimo potuta essere effettuata dallo Stato, con piene garanzie per tutti, con gli stessi esiti economici, se non maggiori grazie all'apertura a tutti i soggetti e non solo ad alcuni, con la decisiva differenza che quei 1.200 milioni di euro sarebbero andati a beneficio dell'erario e non di una società privata che avrebbe ottenuto la concessione e la proroga senza alcuna gara;

a quanto risulta il maggiore azionista della società A4 è, secondo "la Repubblica", banca Intesa con il 44,85 per cento, grazie anche ad acquisizioni avvenute in tempi di ribasso del valore delle azioni quando vari enti pubblici hanno ceduto (in perdita) delle quote; dal 2002 amministratore delegato di banca Intesa è stato il dottor Corrado Passera, che ha lasciato la carica solo all'atto della sua nomina a capo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dove è stato dal 16 novembre 2011 al 28 aprile 2013; amministratore delegato e direttore generale di banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo è stato dal 2006 al 2007 il dottor Mario Ciaccia, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti insieme al ministro Passera, si chiede di sapere:

quali atti abbiano prorogato la scadenza del 30 giugno 2013 perché la società A4 potesse continuare a condurre la concessione dell'autostrada omonima anche in mancanza del progetto per il completamento della A31 Valdastico Nord;

se risulti chi abbia firmato e autorizzato tali atti;

quali azioni il Ministro dell'economia e delle finanze intenda intraprendere a difesa del patrimonio pubblico il cui ricavato è stato graziosamente ceduto a una società privata;

quali azioni intenda intraprendere nei confronti dei responsabili di tale enorme perdita per l'erario;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sia a conoscenza di elementi utili ad accertare le responsabilità di quanto è avvenuto;

quali siano le motivazioni che lo porterebbero a prorogare la concessione dell'autostrada A22, la prima in Italia per ricavi, senza alcuna procedura di gara, tenendo presente che la proroga di quella della A4 ha fruttato, purtroppo non allo Stato ma a privati, un miliardo e mezzo di euro.

(3-02533) (28 gennaio 2016)

MALAN - Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

tra tutte le autostrade d'Italia, nel 2014 la A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova è stata la prima per ricavi con oltre 342 milioni di euro nel 2014, frutto di quasi 5 miliardi di chilometri percorsi sulla tratta e di un aumento delle tariffe, tra il 2007 e il 2013 del 36 per cento, più del doppio dell'inflazione;

nel lontano 12 luglio 1956 tale via di comunicazione fu affidata in concessione alla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, anche conosciuta come "A4 SpA";

nonostante l'articolo 3, comma 2, della legge 21 maggio 1955, n. 463, tuttora in vigore, ponga un limite massimo di 30 anni alla durata delle concessioni, con lo strumento degli atti aggiuntivi, giustificati dall'inserimento di nuovi lavori, la scadenza della concessione è stata varie volte prorogata fino a quando la convenzione del 9 luglio 2007 tra ANAS e A4 SpA l'ha ulteriormente prorogata al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (articolo 4, comma 1), il cui progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013;

in una data imprecisata poco prima di quest'ultima scadenza, quando, in mancanza dell'assenso della Provincia autonoma di Trento era ormai chiaro che il progetto non poteva essere approvato in tempo utile, arrivò un atto che, a giudizio dell'interrogante, graziosamente la prorogava di altri 2 anni;

pare che un altro analogo atto abbia prorogato il termine fino al 31 dicembre 2015;

si apprende dalla stampa (tra gli altri l'inserito "Economia & Finanza" di "la Repubblica" del 10 agosto 2015 e Reuters Italia della stessa data) che la società A4, a seguito di una sorta di gara privata, avrebbe firmato un accordo di esclusiva per la vendita della concessione alla società spagnola Abertis per una cifra intorno a 1.200.000.000 euro, somma che andrebbe unicamente a beneficio dei soci;

se l'operazione andasse in porto, dalla proroga della concessione, frutto unicamente della decisione del Governo, la società A4 SpA ricaverebbe dunque ben 1.200 milioni di euro, oltre ai guadagni relativi agli anni 2013, 2014 e 2015, stimabili in circa 300 milioni di euro, sulla base del fatto che il margine operativo lordo del 2012 è stato di oltre 137 milioni e quello del 2013 oltre 159 milioni di euro; questo miliardo e mezzo non avrebbe richiesto alcun tipo di particolare impegno, sforzo o investimento da parte della società, poiché il completamento della A31 sarebbe a carico della società Abertis;

in pratica, il Governo avrebbe trasferito un patrimonio pubblico dal quale sarebbe stato facile ricavare la somma suddetta, a una società privata, senza alcuna motivazione; è chiaro che la procedura di gara espletata dalla A4 poteva ben essere effettuata dallo Stato, con piene garanzie per tutti, con gli stessi esiti economici, se non maggiori grazie all'apertura a tutti i soggetti e non solo ad alcuni, con la decisiva differenza che quei 1.200 milioni di euro sarebbero andati a beneficio dell'erario e non di una società privata che avrebbe ottenuto la concessione e la proroga senza alcuna gara;

a quanto risulta, il maggiore azionista della società A4 è, secondo "la Repubblica", banca Intesa con il 44,85 per cento, grazie anche ad acquisizioni avvenute in tempi di ribasso del valore delle azioni, quando vari enti pubblici avevano ceduto (in perdita) delle quote; dal 2002 amministratore delegato di banca Intesa è stato il dottor Corrado Passera, che ha lasciato la carica solo all'atto della sua nomina a capo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dove è stato dal 16 novembre 2011 al 28 aprile 2013; amministratore delegato e direttore generale di banca Intesa-Infrastrutture e sviluppo è stato dal 2006 al 2007 il dottor Mario Ciaccia, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti quando era in carica il ministro Passera;

ancora non è pervenuta alcuna risposta all'interrogazione 3-02216 pubblicata il 23 settembre 2015, sullo stesso argomento, con analoghe

domande salvo ovviamente quella riguardante la nuova situazione venutasi a verificare nel 2016,

si chiede di sapere:

quali atti abbiano prorogato la scadenza del 30 giugno 2013 perché la società A4 potesse continuare a condurre la concessione dell'autostrada omonima anche in mancanza del progetto per il completamento della A31 Valdastico Nord;

a quale titolo la società A4 continua ad esercitare la concessione dell'autostrada Brescia-Padova, in mancanza dell'approvazione del progetto definitivo della Valdastico Nord;

se e come sia stato applicato l'articolo 4, comma 2 della convenzione;

se risulti chi abbia firmato e autorizzato tali atti;

quali azioni il Ministro dell'economia e delle finanze intenda intraprendere a difesa del patrimonio pubblico, il cui ricavato è stato graziosamente ceduto a una società privata;

quali azioni intenda intraprendere nei confronti dei responsabili di tale enorme perdita per l'erario;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sia a conoscenza di elementi utili ad accertare le responsabilità di quanto è avvenuto;

quali siano le motivazioni che lo porterebbero a prorogare la concessione dell'autostrada A22, la prima in Italia per ricavi, senza alcuna procedura di gara, tenendo presente che la proroga di quella della A4 ha fruttato, purtroppo non allo Stato ma a privati, un miliardo e mezzo di euro.

INTERROGAZIONE SULL'ULTIMAZIONE DELLA COSTRUZIONE DELL'AUTOSTRADA SALERNO-REGGIO CALABRIA

(3-02768) (12 aprile 2016)

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

il giornale "il Fatto Quotidiano" riporta, in un suo articolo del 10 aprile 2016, a pagina 17, che il Governo avrebbe ottenuto un'accelerazione nell'ultimazione dell'ultimo lotto della costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria in cambio della corresponsione di una cifra preliminarmente stimabile in 20 milioni di euro;

il sito *on line* dell'ANAS vanta infatti una riduzione di 18 mesi nei tempi previsti e riporta con grande rilievo un conteggio alla rovescia per l'inaugurazione, impostato su una data, alla fine del 2016, come più volte vantato dallo stesso Presidente del Consiglio dei ministri,

si chiede di sapere:

se al Ministro in indirizzo risulti che quanto riferito dal quotidiano corrisponda al vero;

se la somma di 20 milioni di euro sia definitiva o potrà, invece, essere aumentata secondo le richieste che giungeranno dal contraente;

in caso positivo, se non ritenga che ciò abbia alterato i risultati della gara per l'assegnazione dei lavori, nella quale il contraente ha vinto per una certa somma, e ora gliene viene corrisposta un'altra;

in quali altri casi sia stata utilizzata una procedura come quella descritta e se il Parlamento ne sia stato informato o in quali altri modi si ritenga di dare trasparenza a simili procedure;

su quale base giuridica la concessione, scadute anche le proroghe concesse a condizione dell'approvazione del progetto della Valdastico Nord, continui, senza interruzione e senza modifiche.

INTERROGAZIONI SULLE PROROGHE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

(3-01182) (8 agosto 2014)

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

il 23 luglio 2014, nella seduta delle Commissioni riunite 10^a e 13^a del Senato, è stato accolto l'ordine del giorno G/1541/24/10 e 13 a firma dell'interrogante e dei senatori Piccoli e Cuomo, che impegna il Governo, nel contesto del rafforzamento della competitività e della concorrenza anche nel settore delle concessioni autostradali, ad avviare entro il 31 dicembre 2014 le procedure delle gare per l'assegnazione delle concessioni autostradali scadute entro il 31 luglio 2014, ed entro il 30 giugno 2015 per le concessioni in scadenza entro il 30 giugno 2017;

la proroga senza gara delle vecchie concessioni oltre i tempi previsti comporta un minore incasso da parte dell'erario ovvero minori lavori pubblici eseguiti, ovvero pedaggi più alti per gli utenti, ovvero ancora tutte e tre le cose insieme, oltre alla violazione delle norme europee; ogni ritardo pertanto crea un danno grave al nostro Paese;

da due anni la gara per la concessione della A22 è bloccata pur essendo state già aperte le necessarie procedure e avendo il Consiglio di Stato puntualmente formulato in dettaglio le correzioni da apporre,

si chiede di sapere:

quali tempi il Ministro in indirizzo preveda per le gare delle concessioni autostradali scadute o in scadenza nei prossimi anni;

come spieghi il ritardo nelle procedure per la gara riguardante la A22.

(3-02378) (19 novembre 2015) (*Già* 4-04717) (21 ottobre 2015)

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

l'autostrada A22 del Brennero ha garantito ai suoi concessionari ricavi per oltre 330 milioni sia nel 2012, sia nel 2013, con un margine operativo lordo di 152 e 153 milioni, grazie agli oltre 4 miliardi di chilometri percorsi e a un aumento dei pedaggi del 17 per cento tra il 2005 e il 2013;

l'articolo 3 della legge 21 maggio 1955, n. 463, tuttora in vigore, pone un limite massimo di 30 anni alla durata delle concessioni, a far tempo

dall'apertura all'esercizio dell'autostrada; poiché l'apertura della tratta è avvenuta il 21 dicembre 1968, è dal dicembre 1998 che si sarebbe dovuto provvedere diversamente;

la concessione dell'autostrada è in ogni caso scaduta il 30 aprile 2014 e dovrebbe da tempo essere stata assegnata con una gara, secondo i principi europei e nazionali di concorrenza nell'interesse degli utenti e della competitività del Paese;

la gara era infatti stata tempestivamente indetta con bando pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 12 settembre 2011, ma successivamente annullata con sentenza del Consiglio di Stato n. 1243 del 13 marzo 2014, la quale rovesciava il responso del TAR del Lazio, contrario all'annullamento; anziché correggere gli errori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha atteso fino ad ora, quando il titolare del dicastero ha manifestato l'orientamento del Governo a prorogare, senza alcuna gara o indagini sull'eventuale interesse da parte di altri soggetti, la concessione della A22, come comunicato nell'audizione del 22 luglio 2015 presso l'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato e in diverse altre occasioni (si veda ad esempio l'articolo su "Il Sole-24 ore", Edilizia e Territorio del 10 giugno 2015); giova ricordare che la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol possiede il 32,29 per cento della A22, oltre a un 6,63 per cento in mano alla Provincia di Bolzano e al 5,34 per cento della Provincia di Trento, e un altro 8,45 per cento di proprietà dei Comuni di Trento e Bolzano, e dunque ne orienta la gestione, con tutto ciò che questo comporta in termini di posti negli organi amministrativi, le cui retribuzioni ammontano a 714.000 euro annui, e di influenza sui 996 posti di lavoro, il cui costo medio negli ultimi 5 anni è salito del 15,6 per cento, cioè il 6 per cento più dell'inflazione, giungendo a una media di 75.849 euro a testa;

il 23 luglio 2014, nella seduta delle commissioni riunite 10^a e 13^a del Senato, fu accolto l'ordine del giorno G/1541/24/10 e 13 a firma dell'interrogante e dei senatori Piccoli e Cuomo, che impegna il Governo, nel contesto del rafforzamento della competitività e della concorrenza anche nel settore delle concessioni autostradali, ad avviare entro il 31 dicembre 2014 le procedure delle gare per l'assegnazione delle concessioni autostradali scadute entro il 31 luglio 2014, ed entro il 30 giugno 2015 per le concessioni in scadenza entro il 30 giugno 2017, impegno evidentemente disatteso;

dalla scadenza del 30 giugno 2014 ci si trova pertanto in una situazione anomala, se non illegittima, rispetto alla normativa comunitaria e

nazionale, poiché la legge 18 aprile 2005, n. 62, recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2004", all'art. 23, rubricato "Disposizioni in materia di rinnovo dei contratti delle pubbliche amministrazioni per la fornitura di beni e servizi", comma 2, prevede che "I contratti per acquisti e forniture di beni e servizi, già scaduti o che vengano a scadere nei sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge, possono essere prorogati per il tempo necessario alla stipula dei nuovi contratti a seguito di espletamento di gare ad evidenza pubblica a condizione che la proroga non superi comunque i sei mesi e che il bando di gara venga pubblicato entro e non oltre novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge", mentre negli altri casi la proroga è semplicemente vietata. Il codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, non lascia adito a dubbi circa le modalità di realizzazione dei lavori pubblici; analoghe norme sono contenute nel Titolo V del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

risulta pertanto che il Ministero stia definendo con i soci pubblici dell'attuale concessionario dell'autostrada A22 l'ipotesi di proroga della concessione trentennale, utilizzando lo strumento dell'affidamento *in house* tra pubbliche amministrazioni previsto dalla recente direttiva comunitaria 2014/23/UE, la quale, peraltro, prevede condizioni ben precise, sostanziali e non solo formali e comunque non è ancora stata recepita nel nostro ordinamento;

in base a tale norma è possibile prorogare la durata di una concessione a condizione che: a) il concessionario sia un soggetto totalmente pubblico; b) i soci esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi. In pratica, quando esercitano un'influenza decisiva sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della persona giuridica controllata; c) oltre l'80 per cento del fatturato della concessionaria sia effettuato nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dalla o dalle amministrazioni pubbliche controllanti;

l'affidamento *in house*, in considerazione dell'equiparazione a tutti gli effetti alle amministrazioni pubbliche controllanti, comporta il consolidamento delle attività della società concessionaria nel bilancio pubblico; poiché sull'autostrada del Brennero sono previsti investimenti per circa 2 miliardi di euro, il debito pubblico, nel caso che l'operazione vada ad effetto, verrebbe accresciuto di tale rilevante somma;

la giurisprudenza consolidata, in tema di fallimento di società a partecipazione pubblica, stabilisce che i soci pubblici sono chiamati a rispondere delle obbligazioni contratte dalla propria partecipata e pertanto quest'ultima non assume alcun rischio operativo; essa dovrà dunque applicare tutte le regole dettate alle amministrazioni pubbliche in tema di trattamento economico del personale e di revisione della spesa;

la recente vicenda riguardante l'autostrada A4 Brescia-Padova, meno redditizia di quella del Brennero, la cui concessionaria ha tutto pronto per cedere alla società spagnola Abertis gli ultimi 11 anni della concessione per la somma di 1.200.000.000 euro, dimostra in modo inoppugnabile che se il Ministero avesse dato seguito alla gara, già bandita nel 2011 per l'autostrada A22, lo Stato avrebbe potuto facilmente incassare almeno 4 miliardi, anziché aumentare il debito di pubblico di 2 miliardi di euro,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero che l'accordo allo studio del Ministero e dei soci pubblici dell'autostrada del Brennero per la proroga di tale concessione includa una clausola per non considerare la società concessionaria come pubblica amministrazione, per quanto riguarda il consolidamento del debito delle pubbliche amministrazioni;

se corrisponda al vero che tale accordo contiene una norma che esenta la concessionaria dall'osservanza dei limiti ai compensi a carico della finanza pubblica;

se al Ministro in indirizzo risulti come è possibile che Autostrada del Brennero SpA sia considerata pubblica, allo scopo di prorogare la lucrosa concessione, ma non lo sia quando si tratta di calcolare il debito delle pubbliche amministrazioni o di limitare i compensi dei suoi dirigenti e dipendenti;

se risulti vero che tale ipotesi di accordo prevede altresì che il requisito della concessionaria di essere totalmente pubblica ai fini dell'affidamento *in house* è sufficiente al momento della stipula dell'affidamento e pertanto dia ampio spazio a finzioni giuridiche e aggiramenti della norma europea;

se non si ritenga che tali a giudizio dell'interrogante grossolani aggiramenti delle norme possano portare all'annullamento della concessione da parte di organi dell'Unione europea o di organi giurisdizionali, con la conseguenza di dover pagare pesanti indennizzi alla società concessionaria, alla quale non si potrebbe addebitare alcuna responsabilità nell'illegittimità di un atto scritto da un Ministero della Repubblica, oltre al conteggio dei 2 miliardi di euro suddetti nel debito pubblico italiano;

per quale motivo si stia ricorrendo ad ogni mezzo per evitare la gara, benché lo stesso Ministro l'abbia definita come "la regola" anche per le concessioni autostradali;

quali siano le motivazioni politiche alla base di un atteggiamento, ad avviso dell'interrogante, di favore nei confronti degli organi della Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol;

quale sia la convenienza per lo Stato nel non indire la gara con la quale si eviterebbe, innanzitutto, il pericolo che la concessione sia annullata e che il debito pubblico sia incrementato di 2 miliardi di euro.

(3-02530) (27 gennaio 2016)

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

l'autostrada A22 del Brennero ha garantito ai suoi concessionari ricavi per oltre 330 milioni di euro sia nel 2012, sia nel 2013, 335 nel 2014, e con un margine operativo lordo di 152, 153 e 152 milioni di euro, grazie agli oltre 4 miliardi di chilometri percorsi e a un aumento dei pedaggi del 19 per cento tra il 2005 e il 2014;

l'articolo 3 della legge 21 maggio 1955, n. 463, tuttora in vigore, pone un limite massimo di 30 anni alla durata delle concessioni, a far tempo dall'apertura all'esercizio dell'autostrada; poiché l'apertura della tratta è avvenuta il 21 dicembre 1968, è dal dicembre 1998 che si sarebbe dovuto provvedere diversamente;

la concessione dell'autostrada è in ogni caso scaduta il 30 aprile 2014 e dovrebbe da tempo essere stata assegnata con una gara, secondo i principi europei e nazionali di concorrenza nell'interesse degli utenti e della competitività del Paese, gara peraltro tempestivamente indetta con bando pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 12 settembre 2011, ma successivamente annullata con sentenza del Consiglio di Stato n. 1243 del 13 marzo 2014, la quale rovesciava il responso del TAR del Lazio, contrario all'annullamento; anziché correggere gli errori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha atteso fino ad ora;

il 14 gennaio 2016 il Ministro in indirizzo ha annunciato la firma di un protocollo di intesa per il passaggio della concessione della tratta autostradale attualmente affidata all'Autobrennero ad una società pubblica, che sarà sostanzialmente una proroga dell'attuale concessione;

ad oggi, di una questione così importante per la logistica dell'Italia intera, di un affare che comporta ricavi per oltre 10 miliardi di euro, ancora non si conosce alcun dettaglio;

diversi atti di sindacato ispettivo dell'interrogante sull'autostrada del Brennero non hanno mai ricevuto risposta, nonostante il Ministro stesse per compiere un atto così importante,

si chiede di sapere:

quali siano le condizioni contenute nel protocollo d'intesa firmato;

se corrisponda al vero che esso include una clausola per non considerare la società concessionaria come pubblica amministrazione, per quanto riguarda il consolidamento del debito delle pubbliche amministrazioni;

se corrisponda al vero che tale accordo contiene una norma che esenta la concessionaria dall'osservanza dei limiti ai compensi a carico della finanza pubblica;

se al Ministro in indirizzo risulti come è possibile che Autostrada del Brennero SpA sia considerata pubblica, allo scopo di prorogare la lucrosa concessione, ma non lo sia quando si tratta di calcolare il debito delle pubbliche amministrazioni o di limitare i compensi dei suoi dirigenti e dipendenti;

se risulti vero che tale ipotesi di accordo prevede altresì che il requisito della concessionaria di essere totalmente pubblica ai fini dell'affidamento *in house* è sufficiente al momento della stipula dell'affidamento e pertanto dia ampio spazio a finzioni giuridiche e aggiramenti della norma europea;

se non ritenga che tali a giudizio dell'interrogante grossolani aggiramenti delle norme possano portare all'annullamento della concessione da parte di organi dell'Unione europea o di organi giurisdizionali, con la conseguenza di dover pagare pesanti indennizzi alla società concessionaria, alla quale non si potrebbe addebitare alcuna responsabilità nell'illegittimità di un atto scritto da un Ministero della Repubblica, oltre al conteggio dei 2 miliardi di euro suddetti nel debito pubblico italiano;

per quale motivo si stia ricorrendo ad ogni mezzo per evitare la gara, benché lo stesso Ministro l'abbia definita come "la regola" anche per le concessioni autostradali;

quali siano le motivazioni politiche alla base di un atteggiamento ad avviso dell'interrogante di favore nei confronti degli organi della Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol;

quale sia la convenienza per lo Stato nel non indire la gara con la quale si eviterebbe, innanzitutto, il pericolo che la concessione sia annullata e che il debito pubblico sia incrementato di 2 miliardi di euro.

INTERROGAZIONI SULLA RIPARTIZIONE DELLE QUOTE DI PESCA DEL TONNO ROSSO

(3-02728) (31 marzo 2016)

LAI, ALBANO, CALEO, VATTUONE, CUCCA, ANGIONI, ORRU', RICCHIUTI, VACCARI, PEGORER, PEZZOPANE, SOLLO, SONEGO, RUTA, SPILABOTTE, D'ADDA, CANTINI, FORNARO, GOTOR, PUPPATO, IDEM, BROGLIA, GUERRIERI PALEOTTI, ASTORRE - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* - Premesso che:

l'Unione europea ha previsto per il triennio 2015/2017 un aumento di circa il 20 per cento delle quote di pesca del tonno rosso per gli Stati membri;

in Italia si è passati dalle 1.950,42 tonnellate, previste per il 2014, alle 23.012,80 tonnellate per il 2015. Per il 2016 la quota stabilita è stata incrementata fino ad arrivare alle 2.752,56 tonnellate;

la pesca del tonno avviene attraverso tre modalità, quella a circuizione è una pesca di tipo industriale e viene effettuata con enormi reti, quella a palangaro, è una pesca di tipo artigianale e prevede l'utilizzo di ami e, infine, quella effettuata con le tonnare fisse;

nonostante tali incrementi, nel 2015 il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali ha ripartito le quote di tonno rosso pescabile tra le stesse 42 imbarcazioni dell'anno precedente. In questo modo, dunque, tutte le quote in più sono andate a vantaggio di pochi pescherecci;

con il decreto direttoriale n. 4958 del 14 marzo 2016, il Ministero ha stabilito la ripartizione tra i diversi sistemi di cattura delle quote di pesca del tonno rosso per l'annualità in corso. Il decreto ha previsto che nel nostro Paese siano autorizzate alla pesca del tonno rosso nuovamente 42 imbarcazioni, 30 con il sistema a palangaro e 12 con quello a circuizione. Ciò significa che l'aumento delle quote di tonno andrà ad esclusivo vantaggio dei proprietari delle stesse 42 barche autorizzate anche nel 2015, lasciando completamente fuori da tale ripartizione la pesca artigianale e favorendo in particolare quella industriale;

evidenziato che a quanto risulta agli interroganti:

l'aumento delle quote ha portato negli altri Stati ad un consistente incremento delle imbarcazioni autorizzate alla pesca del tonno rosso. Ad esempio in Spagna si è passati da 131 pescherecci autorizzati nel 2014, ai 218 nel 2015;

sia la Regione Sardegna che la Regione Liguria hanno chiesto, già a partire dagli anni scorsi, di porre fine al grave squilibrio che si è venuto a creare tra le diverse Regioni, a causa dell'inaccettabile ripartizione delle quote del tonno rosso, una ripartizione che favorisce solo poche imbarcazioni presenti in 3 regioni, Campania, Sicilia e Marche e che esclude tutte le altre regioni che si affacciano sul Mediterraneo;

rilevato, inoltre, che:

il Parlamento europeo ha recentemente approvato a larghissima maggioranza un emendamento alla proposta sulla distribuzione delle quote del tonno rosso. Il provvedimento invita gli Stati membri a rivedere le quote di tonno rosso utilizzando criteri più equi, che non favoriscano l'attuale monopolio di pochi proprietari di pescherecci a discapito dei pescatori artigianali;

l'emendamento aveva creato non poche aspettative, in quanto si ci attendeva che, dopo tale pronunciamento, il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali incrementasse il numero delle imbarcazioni autorizzate alla pesca del tonno rosso;

a tutt'oggi non vi è stato alcun incremento di tali autorizzazioni,

si chiede di sapere:

quali siano le ragioni per cui il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali non abbia a tutt'oggi modificato il numero delle imbarcazioni ammesse alla pesca del tonno rosso, lasciando immutate sia quelle che praticano una pesca di tipo industriale mediante l'utilizzo del sistema a circuizione, sia quelle che praticano una pesca di tipo artigianale con il sistema a palangaro. Tutto ciò nonostante l'incremento delle quote previsto per il 2016 e nonostante il pronunciamento del Parlamento europeo attraverso l'emendamento, che invitava gli Stati membri ad effettuare la ripartizione delle quote con criteri più equi;

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare per porre fine all'insostenibile situazione di monopolio che si è venuta a creare in tale settore;

se non ritenga di dover intervenire con la massima sollecitudine, anche nel rispetto del pronunciamento dei diversi livelli istituzionali, nazionali ed europei, per risolvere la grave situazione in cui versa la piccola pesca artigianale di regioni come la Sardegna, la Sicilia e la Liguria, che, pur vantando tradizioni, flotte e chilometri di costa, si trovano a dover subire ingenti danni, sia di natura ambientale che economica, a causa del mancato

rilascio di nuove autorizzazioni per le imbarcazioni che effettuano la pesca del tonno rosso.

(3-02941) (22 giugno 2016) (*Già* 4-05526) (22 marzo 2016)

ORRU', CANTINI, MOSCARDELLI, PEZZOPANE, SOLLO, VERDUCCI, VACCARI, ESPOSITO Stefano, PADUA, FABBRI, SPOSETTI, ASTORRE, DALLA ZUANNA, LAI, PIGNEDOLI, ANGIONI, PARENTE - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* - Premesso che:

Favignana (Trapani) era un sito strategico per la pesca del tonno e per la sua lavorazione e la tradizione della tonnara è ancora oggi molto sentita nella popolazione egadina;

la pesca del tonno è ancora oggi un'attività molto sentita dagli isolani, in quanto negli anni capace di donare prosperità e sollievo a numerosi nuclei familiari, oltre a racchiudere in sé un insieme di rituali e gesti che fanno parte da generazioni del patrimonio culturale e storico della popolazione;

il Consiglio dei ministri per il settore agricolo ed ittico dell'Unione europea, svoltosi il 14 e 15 dicembre 2015 a Bruxelles, ha scongiurato, grazie all'impegno del Governo italiano, il rischio della riduzione della quota delle tonnare italiane da 6 a 3, mantenendo l'attuale flotta di pesca e confermando per l'Italia un ulteriore aumento del 20 per cento della quota di tonno rosso per l'anno 2016;

tra le 3 tonnare di cui si è ottenuto il mantenimento vi è quella che ha sede nell'isola di Favignana;

la prima firmataria della presente interrogazione, in data 7 gennaio 2016, con una lettera rivolta al Ministro in indirizzo, chiedeva la convocazione di un incontro con i soggetti interessati al fine di definire l'*iter* di avvio dell'attività della tonnara di Favignana;

considerato che:

con il regolamento (UE) n. 2016/72 del Consiglio del 22 gennaio 2016, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea L 22 del 28 gennaio 2016, è stato ripartito, tra le flotte degli Stati membri, il totale ammissibile di cattura (TAC) del tonno rosso assegnato all'Unione europea, per l'annualità 2016, confermando all'Italia una quota nazionale pari a 2.752,56 tonnellate, nonché un numero massimo di: 12 imbarcazioni da

autorizzare per la pesca con il sistema "circuizione" (PS), 30 imbarcazioni da autorizzare per la pesca con il sistema "palangaro" (LL) e di 6 impianti da autorizzare per la pesca con il sistema "tonnara fissa" (TRAP);

il Dipartimento delle politiche competitive, della qualità agroalimentare, ippiche e della pesca della Direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura ha emanato, in data 14 marzo 2016, il decreto direttoriale n. 4958, recante "Campagna di pesca del tonno rosso - anno 2016";

rilevato che il decreto esclude la Sicilia e l'isola di Favignana dalla ripartizione delle "quote tonno", al contrario di quanto programmato per il resto delle Regioni italiane, penalizzando in tal modo tutto il comparto,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per salvaguardare il comparto della pesca siciliana, in linea con quanto stabilito dalle istituzioni comunitarie nel sostenere la ripartizione delle quote tonno fra tutte le Regioni italiane dove si pratica l'attività di pesca.

INTERROGAZIONE SULLE MISURE DI TUTELA DELLE COLTURE DELLE CILIEGIE IN PUGLIA DOPO L'ONDATA DI MALTEMPO DEL MAGGIO 2016

(3-02885) (24 maggio 2016)

D'AMBROSIO LETTIERI, PERRONE, LIUZZI - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* - Premesso che:

il 20 maggio 2016, in Puglia, si sono abbattuti forti temporali che hanno colpito con particolare violenza l'area di Bari. Nelle zone fra Conversano, Turi, Rutigliano, Casamassima si sono registrati improvvisi scrosci d'acqua; nelle zone fra Giovinazzo, Bitonto e Molfetta, con epicentro a Corato, si sono registrate violente grandinate;

l'ondata di maltempo ha causato seri danni nelle campagne alle colture di ciliegie, ai vigneti scoperti e agli ortaggi;

secondo Coldiretti, il raccolto delle ciliegie, in particolare, è, purtroppo, compromesso, con un danno stimato in circa 90 milioni di euro: sarebbero 23.000 le tonnellate di ciliegie invendibili a causa di "spacchi" muffe e "cerchietto";

sempre secondo Coldiretti Puglia, inoltre, è ormai statisticamente provata un'anticipazione della maturazione di circa 20 giorni, che rischia di essere azzerata, però, a causa di eventi, quali una improvvisa grandinata o un calo repentino delle temperature;

la maturazione dei prodotti agricoli, provoca, inevitabilmente, la caduta dei prezzi in campagna;

le bizzarrie climatiche, che nelle scorse settimane avevano già danneggiato le colture di ciliegie precoci, ora rischiano di rovinare definitivamente, spaccandola, anche la pregiata varietà "Ferrovia";

gli eventi atmosferici che si sono susseguiti nelle scorse settimane hanno provocato anche pesanti difficoltà agli allevatori che saranno costretti, poiché il foraggio bagnato dalle piogge è, purtroppo, ammuffito, ad acquistare nuovi mangimi per l'alimentazione degli animali; inoltre, dovranno attendere almeno 40 giorni prima di poterne stipare dell'altro per evitare fenomeni di autocombustione;

secondo Coldiretti Puglia, di conseguenza, i costi di produzione aumenteranno del 30 per cento, mentre il prezzo del latte diminuirà del 20

per cento, con grave nocumento sui bilanci, già in crisi, delle aziende zootecniche;

il maltempo ha causato disagi anche alla viabilità, all'interno e fuori dai centri abitati, e forti rallentamenti e ritardi anche al traffico ferroviario;

gli eventi atmosferici avversi hanno avuto pesanti ripercussioni anche sul piano occupazionale: sono andate perse, infatti, centinaia di ore di lavoro dedicate alle operazioni di raccolta delle ciliegie;

premessi, inoltre, che:

gli imprenditori agricoli, a causa dei forti sbalzi termici, devono tutelare le colture da fenomeni improvvisi e contrastanti fra loro, ovvero eccezionali ondate di maltempo e ondate di calore fuori stagione, che si susseguono nel giro di poche ore;

gli imprenditori zootecnici, nonostante da tempo denuncino l'inadeguatezza delle norme che regolano il *made in Italy*, sono tuttora costretti a confrontarsi con la massiccia importazione dall'estero di prodotti semilavorati, utilizzati per ottenere, scorrettamente, prodotti lattiero-caseari con l'etichetta italiana;

gli imprenditori agricoli e gli imprenditori zootecnici svolgono un ruolo decisivo e incisivo nella gestione dell'ambiente e delle aree rurali in particolare, poiché preservano il territorio, mantenendolo, ed evitano che le calamità atmosferiche si trasformino in eventi dannosi, anche per la collettività;

considerato che:

gli eventi atmosferici calamitosi di eccezionale gravità, come quelli narrati in premessa, necessitano di interventi tempestivi ed urgenti;

le ciliegie prodotte in Puglia, tutte di eccellente qualità, apprezzate ed esportate in tutto il mondo, rappresentano il 40 per cento della produzione nazionale;

considerato, inoltre che:

il comparto agricolo, in generale, versa da tempo ormai in una situazione di abbandono: la corresponsione dei pagamenti comunitari (circa 600 milioni di euro) avviene da sempre con ritardi cronici; il malfunzionamento della macchina amministrativa, tra ritardi, lungaggini, disservizi ed inefficienze, sottrae all'agricoltura 4 miliardi di euro (ogni azienda è costretta a produrre ogni anno 4 chilometri di documenti cartacei per dar seguito agli obblighi comunitari con uno spreco stimato di circa 100 giornate di lavoro perso);

anche i settori dell'olivicoltura e della raccolta del pomodoro, entrambi strategici per l'economia della Regione Puglia, versano in situazioni critiche,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto riportato;

se risulti che la Regione Puglia abbia proceduto a richiedere lo stato di calamità e, in difetto, quali azioni intenda porre in essere per arginare la crisi che attanaglia l'agricoltura pugliese, con particolare riferimento alle colture di ciliegie;

se risulti che la Regione Puglia abbia previsto, nel piano di sviluppo regionale, lo stanziamento di risorse *ad hoc* da destinare al settore delle colture di ciliegie, ovvero se e quali interventi intenda porre in essere al fine di consentire agli imprenditori agricoli di innovare gli impianti di produzione;

se e quali misure intenda adottare, con urgenza, per salvaguardare il settore dell'agricoltura, in particolare le colture di ciliegie nelle diverse ed eccellenti varietà;

se risulti che la Regione Puglia abbia previsto, nel piano di sviluppo regionale, lo stanziamento di risorse *ad hoc* da destinare al settore dell'allevamento ovvero se è quali interventi intenda porre in essere, al fine di consentire agli imprenditori zootecnici di salvaguardare l'intero comparto e la filiera di produzione;

se e quali iniziative intenda intraprendere in sede comunitaria, al fine di correggere le normative attualmente in vigore, a parere dell'interrogante largamente distorsive e onerose per i prodotti agricoli italiani (la cui qualità è apprezzata tutto il mondo) e introdurre garanzie per una effettiva e concreta tutela del *made in Italy*.