



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

ASSEMBLEA

645^a seduta pubblica (pomeridiana)

giovedì 23 giugno 2016

Presidenza della vice presidente Lanzillotta

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	27
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo).....</i>	55

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

INTERROGAZIONI

Svolgimento:

(3-02182 e 3-02940) – Incremento del fondo nazionale per l'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati:

PRESIDENTE.....	5
BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i>	5
PUPPATO (PD).....	8
BIGNAMI (Misto-MovX).....	8

(3-02757) – Effettivo utilizzo fondi raccolti per restauro battistero San Giovanni a Firenze:

PRESIDENTE.....	9
BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i>	9
BLUNDO (M5S).....	11

(3-02827, 3-02830 e 3-02931) – Mancata certificazione antimafia ditta di pubblici lavori a portici (Napoli):

PRESIDENTE.....	12
BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i>	12
CUOMO (PD).....	13
SCIBONA (M5S).....	15

(3-02216 e 3-02533) – Concessione autostrada A4 Brescia-Padova:

PRESIDENTE.....	15
DEL BASSO DE CARO, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	16
MALAN (FI-PdL XVII).....	17

(3-02768) – Ultimazione costruzione autostrada Salerno-Reggio Calabria:

PRESIDENTE.....	18
DEL BASSO DE CARO, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	18
MALAN (FI-PdL XVII).....	20

(3-01182, 3-02378 e 3-02530) – Proroghe concessioni autostradali:

PRESIDENTE.....	20
DEL BASSO DE CARO, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	20
MALAN (FI-PdL XVII).....	22

(3-02728 e 3-02941) – Ripartizione quote pesca tonno rosso:

PRESIDENTE.....	23, 26
-----------------	--------

OLIVERO, <i>vice ministro delle politiche agricole alimentari e forestali</i>	23
LAI (PD).....	24
ORRU' (PD).....	25

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI LUNEDÌ 27 GIUGNO 2016.....**ALLEGATO A****INTERROGAZIONI.....**

Interrogazioni sull'incremento del fondo nazionale per l'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati.....27

Interrogazione sull'effettivo utilizzo dei fondi raccolti per il restauro del battistero di San Giovanni a Firenze.....30

Interrogazioni sulla mancata certificazione antimafia di una ditta di pubblici lavori a Portici (Napoli).....32

Interrogazioni sulla concessione dell'autostrada A4 Brescia-Padova.....39

Interrogazione sull'ultimazione della costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.....43

Interrogazioni sulle proroghe delle concessioni autostradali.....44

Interrogazioni sulla ripartizione delle quote di pesca del tonno rosso.....48

Interrogazione sulle misure di tutela delle colture delle ciliegie in Puglia dopo l'ondata di maltempo del maggio 2016.....51

ALLEGATO B**CONGEDI E MISSIONI.....****DISEGNI DI LEGGE**

Trasmissione dalla Camera dei deputati.....55

Annunzio di presentazione.....55

GOVERNO

Trasmissione di documenti.....56

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Interpellanze.....57

Interrogazioni.....57

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.....75

Interrogazioni, da svolgere in Commissione.....82

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza della vice presidente LANZILLOTTA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16*).

Si dia lettura del processo verbale.

AMATI, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di interrogazioni (ore 16,02)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Saranno svolte per prime le interrogazioni 3-02182 e 3-02940 sull'incremento del fondo nazionale per l'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente a tali interrogazioni.

BUBBICO, *vice ministro dell'interno*. Signora Presidente, con le interrogazioni all'ordine del giorno, che si discutono congiuntamente - come ella ha opportunamente comunicato - le senatrici Puppato e Bignami, unitamente ad altri senatori, richiamano l'attenzione del Ministro dell'interno sul fenomeno dei minori stranieri non accompagnati, chiedendo di adottare incisive misure, anche di natura normativa, per assicurare più elevati livelli di accoglienza e un maggior sostegno finanziario ai Comuni impegnati in prima linea.

Le problematiche legate all'accoglienza di tali minori sono da tempo all'attenzione del Ministero dell'interno, anche in ragione del fatto che, nell'ambito degli ingenti flussi migratori che stanno interessando il territorio nazionale, si registra un numero crescente di arrivi di questa categoria di soggetti vulnerabili.

I dati relativi ai minori in questione, tenuti aggiornati dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, mostrano chiaramente che negli ultimi

quattro anni l'afflusso dei minori non accompagnati è sostanzialmente raddoppiato, essendosi passati dalle 5.821 unità presenti in Italia nel 2012 alle 11.921 dell'anno scorso.

L'*escalation* del fenomeno ha reso pressante l'esigenza di assicurare un adeguato supporto dello Stato ai Comuni ai quali spettano - come è noto - l'assistenza e la rappresentanza legale dei minori fuori famiglia. In tale direzione vi è stato un radicale ripensamento della *governance* del sistema nazionale di accoglienza, con una contestuale forte assunzione di responsabilità del Ministero dell'interno.

Il nuovo sistema ha avuto origine con il piano operativo nazionale per la gestione dei flussi migratori, approvato dalla Conferenza unificata nella seduta del 10 luglio 2014, la cui portata innovativa risiede nel fatto che, ferma restando la prioritaria competenza dei Comuni, l'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati vede il coinvolgimento a regime dei tre livelli di Governo del Paese: lo Stato, le Regioni e gli stessi Comuni che hanno deciso di condividere i relativi oneri in maniera proporzionale e secondo parametri predefiniti sul territorio.

Un ulteriore tratto distintivo del nuovo sistema sta nell'averlo strutturato - proprio nel senso auspicato dalla senatrice Bignami - in modo che l'accoglienza dei migranti fuoriesca dalla logica emergenziale praticata in passato, anche attraverso il ricorso a strumenti propri della Protezione civile, per acquisire la connotazione di attività ordinaria, strutturale e programmabile.

Le previsioni del piano nazionale hanno poi trovato suggello e copertura in due interventi legislativi. Mi riferisco, innanzitutto, alla legge di stabilità 2015 che - come riportato nell'interrogazione della senatrice Puppato - ha trasferito dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali al Ministero dell'interno il fondo destinato a sostenere finanziariamente i Comuni che erogano i servizi di accoglienza ai minori stranieri non accompagnati.

Si è trattato di un'importante misura di razionalizzazione, in quanto, superando precedenti frammentazioni, ha consentito di concentrare in un unico Dicastero gli interventi di competenza statale nel settore dell'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati. Si ritiene che questo accorpamento abbia rappresentato un vero passo in avanti, tenuto conto del consolidato rapporto di collaborazione che il Viminale ha tradizionalmente costruito con gli enti locali, i quali sono gli effettivi terminali sul territorio di questo delicatissimo problema.

La stessa legge di stabilità 2015 ha previsto, d'altro canto, la possibilità di ospitare nelle strutture dello SPRAR, gestite come noto dagli enti locali con la regia unitaria e il preponderante sostegno finanziario del Ministero dell'interno, i minori stranieri non accompagnati non richiedenti protezione internazionale. Si è trattato anche in questo caso di un'innovazione di non poco conto, atteso che il sistema SPRAR è destinato tradizionalmente all'accoglienza dei soli richiedenti asilo e rifugiati.

Più di recente, è intervenuto il decreto legislativo n. 142 del 2015 che, attraverso varie disposizioni di chiarificazione e chiusura del sistema, ne ha disegnato i contorni con maggiore precisione. Il dispositivo normativo prevede una fase di prima accoglienza del minore in strutture ad alta specia-

lizzazione gestite dal Ministero dell'interno. La permanenza in tali centri è limitata al tempo strettamente necessario e comunque non è superiore a novanta giorni. Il minore è successivamente ospitato nelle strutture di seconda accoglienza del sistema SPRAR gestite - come detto - dai Comuni secondo un modello condiviso con il Ministero dell'interno, che valorizza l'ospitalità diffusa e mira all'integrazione.

Qualora tali strutture siano temporaneamente indisponibili, gli enti locali provvedono comunque a ospitare il minore attraverso i propri servizi di assistenza, secondo i criteri di ripartizione su base regionale individuati, previa intesa con la Conferenza unificata, dal tavolo nazionale di coordinamento operante presso l'Amministrazione dell'interno, nel quale il mondo delle autonomie locali è comunque ampiamente rappresentato. In tal caso, i Comuni possono fare richiesta di accedere, nei limiti delle risorse disponibili, al già citato fondo del Ministero dell'interno.

Segnalo al riguardo - e con questo rispondo a un altro dei quesiti delle senatrici interroganti - che il fondo ha ricevuto per l'anno in corso una dotazione finanziaria importante: si tratta di 170 milioni di euro (cioè quasi il doppio dei 90 milioni di euro assegnati per il 2015) che si ritiene possano contribuire a elevare in maniera significativa gli *standard* qualitativi e quantitativi dell'accoglienza.

Le somme relative al 2015 pari - come appena detto - a 90 milioni di euro, sono state già assegnate e pagate ai Comuni richiedenti per il 92 per cento dell'importo complessivamente stanziato. Per l'anno in corso sono già iniziati i pagamenti relativi al primo trimestre. È evidente che la consistenza del fondo può essere ulteriormente incrementata e, anzi, è auspicabile che ciò avvenga, ma occorre a tal fine un mirato intervento legislativo che dovrà farsi carico di reperire la necessaria copertura finanziaria.

Questi sono gli aspetti salienti del nuovo sistema di accoglienza dei minori non accompagnati. È stato importante riepilogare l'intero modello organizzativo, pur nella consapevolezza di fornire notizie in parte già conosciute, per evidenziare come esso realizzi un significativo sostegno dello Stato ai Comuni. Si tratta, comunque, di un sistema ancora in fase di costruzione e che, quindi, non ha ancora espresso tutte le sue potenzialità.

Per quanto riguarda la prima accoglienza, l'Autorità responsabile del fondo europeo per l'asilo, la migrazione e l'integrazione ha pubblicato, lo scorso 22 aprile con scadenza ieri, 22 giugno, il bando pubblico necessario all'allestimento dei primi mille posti ad alta specializzazione. Nelle more, per fronteggiare le esigenze più pressanti, abbiamo attivato strutture temporanee di accoglienza per oltre 700 minori al giorno nel 2015 e per 614 minori al giorno fino al prossimo 22 agosto, utilizzando anche in questo caso risorse del fondo europeo per l'asilo, la migrazione e l'integrazione.

Per quanto riguarda la seconda accoglienza, informo che la rete SPRAR, già dotata di circa 2.000 posti dedicati ai minori non accompagnati, sarà potenziata a breve con ulteriori 2.000 posti, per i quali si è già provveduto a diramare l'avviso pubblico. Voglio evidenziare che con tale bando, per la prima volta, la compartecipazione dei Comuni alle spese da sostenere per la creazione dei posti è limitata al solo 5 per cento, a fronte della percentuale del 20 per cento prevista e praticata in precedenza.

Ritengo di poter dire che il Governo sta dedicando la dovuta attenzione ai minori non accompagnati e che l'Amministrazione dell'interno, in particolare, si sta adoperando per assicurare loro un'accoglienza in linea con le politiche europee di settore e rispettosa dei principi sanciti dalle convenzioni internazionali siglate dall'Italia. Tutto ciò avviene in stretto raccordo con l'ANCI e gli altri organi rappresentativi delle autonomie locali, con i quali vi è, per espressa disposizione di legge, una costante interlocuzione e condivisione delle scelte e delle strategie da mettere in campo sia in sede di Conferenza unificata che nell'ambito del citato tavolo nazionale di coordinamento presso il Viminale e dei tavoli regionali operanti presso le prefetture dei capoluoghi di Regione. Siamo consapevoli che, nella gestione di un fenomeno così complesso, possono verificarsi delle criticità. Ma vi è l'impegno da parte nostra a fronteggiarle, impiegando, anche in futuro, ogni nostra risorsa per l'effettivo rispetto dei diritti dei minori stranieri non accompagnati, in adesione ai principi universali di tutela della persona, che sono alla base della nostra civiltà giuridica.

PUPPATO (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PUPPATO (PD). Ringrazio il vice ministro Bubbico perché sulla questione dei minori le preoccupazioni sono esattamente quelle a cui ha dato risposta. Mi riferisco al gran numero di minori non accompagnati che arrivano nel nostro Paese e che corrono il rischio di cadere nelle mani di malintenzionati. Inoltre, laddove vengono accolti, l'accoglienza può tradursi nelle comunità ospitanti in un indebito onere spesso non sostenibile.

L'incremento e quindi l'eliminazione del *plafond* che vi era prima dei 45 euro giornalieri per ogni minore non accompagnato, associato all'incremento del fondo dei 170 milioni cui lei accennava, Vice Ministro, associato ancora al fatto che è già stata predisposta una serie di autorizzazioni per 2.000 posti (e ulteriori 2.000 posti) per minori, credo che possano dare la garanzia, riducendo al 5 per cento gli oneri relativi alle comunità ospitanti attraverso lo SPRAR, che da parte del Ministero dell'interno vi è l'assoluta capacità e volontà di monitorare questo importantissimo fenomeno, di gestirlo adeguatamente e soprattutto di tutelare le economie di quei Comuni che in maniera così sensibile ritengono di ospitare questi minori.

Quindi, mi ritengo pienamente soddisfatta della risposta e ringrazio moltissimo il Ministero, auspicando, signor Vice Ministro, che si continui il monitoraggio. Penso che questa situazione, che continua a manifestarsi sui nostri territori, debba essere oggetto di un *focus* costante. Mi permetto anche di dire che il Parlamento, in particolare il Senato in cui sediamo oggi, credo dovrà farsi carico, laddove serva, di implementare adeguatamente i *plafond* e le normative disponibili per lo specifico settore del mantenimento dei minori non accompagnati.

BIGNAMI (Misto-MovX). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIGNAMI (*Misto-MovX*). Signor Vice Ministro, la ringrazio moltissimo dell'impegno e di tutte le belle parole che ha pronunciato, ma non c'è, in tutto quello che ha detto, traccia di un dato. Premetto che la mia interrogazione, purtroppo, è del 5 novembre del 2014, mentre - lo ricordo - oggi è il 23 giugno 2016. Già nella mia interrogazione, di ormai due anni fa, era citato il dato di 3.163 ragazzini non accompagnati irreperibili. Allora, se tutto l'impegno assunto nel corso del tempo fosse vero, lei ci ha detto che i ragazzi a oggi sono raddoppiati numericamente, ma anche il ministro Orlando, tre giorni fa, ci ha fornito il dato certo che i non rintracciabili sono 6.135: quindi raddoppiano le entrate e raddoppiano i non rintracciabili.

Vorrei porre l'attenzione su questo numero, perché laddove anche un solo ragazzo viene perso e non è rintracciabile, lo Stato è complice. Abbiamo un dovere e le inefficienze alimentano il male e tutto ciò che concerne l'ombra oscura di cui non si parla mai. I 6.135 non hanno davanti un grande destino e lo sappiamo. Sono ragazzini che vengono utilizzati dal malaffare: se sono fortunati, può trattarsi solo di lavoro minorile, ma può essere sfruttamento sessuale, oppure anche traffico di organi.

Rivolgo, allora, un accurato appello al Ministro perché si occupi di tutti questi ragazzi e si cerchi soprattutto di risolvere il problema di tutti quelli che a oggi non sono più rintracciabili.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-02757 sull'effettivo utilizzo dei fondi raccolti per il restauro del battistero di San Giovanni a Firenze.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

BUBBICO, *vice ministro dell'interno*. Signora Presidente, onorevoli senatori, con l'interrogazione all'ordine del giorno, la senatrice Blundo, unitamente ad altri senatori, chiede che l'Opera di Santa Maria del Fiore faccia chiarezza sull'effettiva destinazione dei fondi raccolti dall'Unicoop di Firenze per finanziare il restauro del Battistero di San Giovanni.

Premetto che l'Opera di Santa Maria del Fiore, in quanto fabbriceria, è soggetta al regime di controlli previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 33 del 1987, in base al quale il Presidente dell'ente è tenuto a trasmettere al prefetto, entro il 30 novembre dell'anno precedente, il bilancio di previsione dell'anno successivo e, entro il 31 marzo di ciascun anno, il conto consuntivo dell'anno precedente. I due documenti contabili, prima dell'invio al prefetto, debbono essere approvati dal consiglio di amministrazione della fabbriceria.

Il prefetto, sentito il vescovo diocesano, qualora siano accertate gravi irregolarità nell'amministrazione ovvero l'impossibilità per la fabbriceria di continuare a funzionare, può sospenderla, ove ricorrano motivi di urgente necessità, affidandone la provvisoria gestione a un suo commissario. In ogni caso, egli riferisce al Ministro dell'interno, il quale, sentito il vescovo diocesano e udito il Consiglio di Stato, può sciogliere l'ente e nominare un commissario straordinario.

Ciò chiarito in linea generale, evidenzio che l'Opera del Duomo ha regolarmente depositato presso la prefettura di Firenze i conti consuntivi e i bilanci di previsione.

Secondo quanto riferito dal prefetto, i consuntivi relativi agli anni 2014 e 2015 hanno registrato un utile di esercizio rispettivamente di 3 e di 2,6 milioni di euro circa, mentre l'utile stimato per il 2016 ammonta a circa 1,5 milioni di euro. La conformità dei predetti consuntivi alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione è stata regolarmente certificata dalla società di revisione incaricata. Queste sono le risultanze dei controlli del prefetto, che evidenziano il rispetto degli obblighi contabili e sembrano confermare una solida situazione finanziaria dell'Opera.

Riguardo alle specifiche richieste degli interroganti sull'utilizzo dei fondi raccolti da Unicoop, l'Opera ha comunicato che nell'ultimo triennio si è reso necessario uno straordinario intervento manutentivo riguardante il battistero, le facciate dei tre grandi palazzi prospicienti il lato sud del Duomo, le rovine dell'antica cattedrale di Santa Reparata e il museo, con il restauro di trecento opere d'arte; interventi del valore totale di oltre 40 milioni di euro.

I relativi impegni finanziari sono stati affrontati utilizzando, in parte, le risorse accantonate negli anni precedenti e, in parte, gli utili gestionali conseguiti anche grazie a una complessiva opera di controllo dei costi interni e ad alcune operazioni di natura commerciale e di *marketing*, che hanno consentito di passare dai 10,4 milioni di euro d'incasso nel 2010 (anno di subentro dell'attuale consiglio di amministrazione) ai 16,6 milioni di euro d'incasso nel 2015, così da raggiungere nel periodo di riferimento utili complessivi pari a circa 14,5 milioni di euro.

Nel contempo, l'Opera ha proceduto a una riorganizzazione interna che ne ha accresciuto l'efficienza operativa, anche attraverso l'introduzione del controllo di gestione e di criteri di imprenditorialità e l'assunzione di 15 importanti figure professionali di età inferiore a quarant'anni.

Per sostenere finanziariamente il complesso delle operazioni programmate, l'Opera ha cercato di far ricorso anche alle sponsorizzazioni private, proponendo a oltre 30 grandi imprese fiorentine di associare il proprio nome ai lavori di restauro. Anche a causa di impedimenti e vincoli previsti dal regolamento comunale sulla pubblicità, l'iniziativa non ha trovato adesioni, ad eccezione di un'unica offerta di contributo di circa 60.000 euro.

In questo contesto, si colloca la raccolta di fondi promossa da Unicoop tra i propri soci, che ha fruttato complessivamente circa 200.000 euro - precisamente 201.680 euro - tutti versati nelle casse dell'Opera per concorrere ai costi di restauro del Battistero, ammontanti complessivamente a 1 milione e 970.000 euro.

I fondi Unicoop hanno coperto, quindi, poco più del 10 per cento dei costi sostenuti; un altro 6 per cento circa è stato assicurato con il contributo di altri donatori, mentre il rimanente 84 per cento è stato erogato direttamente dall'Opera con risorse proprie.

L'Opera ha tenuto a precisare, da un lato, che l'importo totale dei lavori - pari come detto a poco meno di 2 milioni di euro - è stato regolarmente versato alle imprese che li hanno eseguiti sotto il controllo della soprin-

tendenza; dall'altro, che la documentazione specifica sull'utilizzo delle somme raccolte da Unicoop non è stata fornita a Unicoop medesima in maniera approssimativa, bensì utilizzando lo schema di rendicontazione che viene richiesto dal fisco degli Stati Uniti per le donazioni effettuate da imprese americane che intendono avvalersi delle detrazioni fiscali. L'Opera ha aggiunto che nessuna risorsa pubblica è mai entrata nelle proprie casse.

Quanto al 2015, i proventi sono derivati: per l'82 per cento dalla vendita dei biglietti di ingresso ai monumenti; per il 13 per cento dallo sfruttamento commerciale del patrimonio immobiliare e finanziario; per il 5 per cento da donazioni prevalentemente internazionali. All'interno di tale voce, la donazione Unicoop ha rappresentato solo l'1,2 per cento.

Quanto all'asserita maxi buonuscita ai due direttori generali succedutisi negli ultimi anni, sempre l'Opera ha informato che, per corrispondere l'emolumento, non sono state utilizzate le somme raccolte né da Unicoop né da altri donatori, ma unicamente le risorse provenienti dalla propria attività istituzionale di organismo privato e non sovvenzionato da alcun contributo pubblico.

La buonuscita ha riguardato due dirigenti apicali e ha compreso sia l'indennità di mancato preavviso che le indennità supplementari, in linea con i rispettivi contratti collettivi nazionali di lavoro e con quanto sancito in sede di conciliazione davanti alle rispettive rappresentanze sindacali. Nella quantificazione dell'importo si è tenuto conto anche degli importanti risultati raggiunti dai professionisti in termini di efficienza e organizzazione dell'ente.

Infine, con riferimento agli eventuali aspetti penali della vicenda, il Ministero della giustizia ha comunicato che la procura della Repubblica di Firenze ha delegato alla Guardia di finanza gli accertamenti preliminari tesi a stabilire la sussistenza o meno di reati. Gli accertamenti sono ancora in corso.

BLUNDO (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BLUNDO (*M5S*). Signor Vice Ministro, la ringrazio per la risposta fornita, della quale siamo certamente soddisfatti, sebbene sarebbe stato opportuno garantire una tracciabilità dei fondi pervenuti e del loro utilizzo.

Lei ci ha giustamente spiegato che c'è un conto consuntivo e che c'era già il preventivo, ma la tracciabilità delle risorse e del loro effettivo utilizzo mette in tranquillità tutti, ancor più quando si chiede un ulteriore supporto economico ai cittadini.

Per quanto riguarda poi le maxi buonuscite, è evidente che abbiano lasciato perplessa la cittadinanza, visto che per un brevissimo incarico si è corrisposta una buonuscita di 330.000 euro, che è in un certo senso elevata.

Per quanto concerne poi le valutazioni interne, burocratiche, che possono essere fatte, prendiamo atto che sono state riportate con dovizia di particolari, della qual cosa la ringrazio.

PRESIDENTE. Seguono le interrogazioni 3-02827, 3-02830 e 3-02931 sulla mancata certificazione antimafia di una ditta di pubblici lavori a Portici, in provincia di Napoli.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente a tali interrogazioni.

BUBBICO, *vice ministro dell'interno*. Signora Presidente, con le interrogazioni all'ordine del giorno i senatori Capacchione, Endrizzi e Cappelletti, unitamente ad altri senatori, pongono all'attenzione del Governo il caso della Lande Srl, società avente sede a Napoli, affidataria di appalti pubblici in diverse zone del Paese e con diverse stazioni appaltanti, e coinvolta, attraverso uno dei titolari, in vicende giudiziarie di natura penale.

In particolare, la senatrice Capacchione lamenta che la società continui a intrattenere rapporti contrattuali con varie amministrazioni pubbliche in assenza della prescritta certificazione antimafia e chiede al riguardo di conoscere i motivi che impedirebbero al prefetto di Napoli di assumere le determinazioni di competenza sul rilascio della predetta certificazione o, ricorrendone i presupposti, sull'applicazione dell'interdittiva antimafia. Il tema evidenziato è particolarmente seguito in Parlamento, tant'è che su di esso sono stati presentati, nelle scorse settimane, diversi atti di sindacato ispettivo, uno dei quali discusso dallo stesso Ministro dell'interno in sede di *question time* in Aula alla Camera nello scorso mese di maggio. Rispetto a quanto riferito dal Ministro in quell'occasione, è intervenuta - com'è noto - una novità di rilievo proprio nel senso auspicato dai senatori interroganti.

Riepiloghiamo le questioni. I rapporti contrattuali della società Lande con le diverse stazioni appaltanti sono stati instaurati in presenza di informative di carattere liberatorio rilasciate dalla prefettura di Napoli fino al 2013. Tali informative - com'è noto - sono suscettibili di successivi aggiornamenti, in relazione a fatti nuovi o anche pregressi che disvelino una compromissione di tipo mafioso dell'operatore economico. Naturalmente in questo caso il codice antimafia prevede l'immediato recesso dell'amministrazione aggiudicatrice, con conseguente caducazione del contratto, nonché l'estromissione dell'impresa da ogni rapporto in essere con qualsiasi amministrazione pubblica.

Avvalendosi delle facoltà di legge, nel 2014 la prefettura di Napoli ha avviato una nuova istruttoria, volta a verificare l'eventuale sussistenza di elementi di infiltrazione o condizionamento della criminalità organizzata a carico della società in questione. I motivi che hanno portato a esercitare una particolare attenzione sulla Lande sono riconducibili a procedimenti penali in cui viene avanzata l'ipotesi accusatoria secondo la quale vi sarebbe stata una strumentalità dell'impresa rispetto alla criminalità casalese. In effetti, il precedente amministratore unico e direttore tecnico della Lande, coinvolto in un procedimento per reati vari, tra i quali quello di turbativa d'asta e turbata libertà di scelta del contraente, è stato raggiunto da una misura cautelare, eseguita tuttavia dopo le sue dimissioni dalle cariche societarie. Preciso che l'attività della prefettura non si è limitata a una disamina della documentazione inerente all'impresa, cioè alla sua compagine societaria e tecnica, ma

ha comportato anche l'esecuzione di ispezioni e accessi presso le sede della stessa società e nelle diverse aree di cantiere.

Nel caso di specie, vi hanno provveduto sia il gruppo investigativo antimafia, sia lo specifico nucleo interforze preposto alle verifiche *in situ*, secondo la metodologia di controllo antimafia messa a punto per le grandi opere e poi estesa anche agli appalti ordinari. Le verifiche si sono rivelate particolarmente complesse, anche in considerazione del mutato assetto proprietario, che ha visto la trasformazione da società a responsabilità limitata a società per azioni e che si connota ora per la presenza di un soggetto detentore di quote azionarie in qualità di *trust*.

Nel frattempo, non è stata presa alcuna decisione neanche in merito alla richiesta avanzata dalla Lande di iscrizione nelle *white list* tenute dalla stessa prefettura di Napoli. È noto, infatti, che solo un esito completamente liberatorio può comportare l'iscrizione negli elenchi prefettizi relativi a particolari settori a rischio, istituiti in ogni prefettura in attuazione della cosiddetta legge Severino del 2012. Gli accertamenti disposti dalla prefettura si sono conclusi con l'adozione, il 3 giugno scorso, di un'interdittiva antimafia nei confronti della Lande. Il provvedimento è stato immediatamente trasmesso alle grandi stazioni appaltanti per l'assunzione dei provvedimenti caducatori ed estromissivi di competenza.

Soggiungo che la prefettura di Napoli, in riscontro alla richiesta formulata dall'Autorità nazionale anticorruzione, ha dato avvio al procedimento per l'adozione delle misure gestionali straordinarie e temporanee di cui all'articolo 32, comma 10, del decreto-legge n. 90 del 2014; ciò anche in considerazione del rilevante numero di rapporti contrattuali che la società Lande intrattiene con le pubbliche amministrazioni e delle correlate esigenze di salvaguardia dei livelli occupazionali.

La sussistenza delle condizioni per l'adozione delle suddette misure straordinarie sarà valutata in un'apposita conferenza di servizi, che è in preparazione e per la quale la prefettura, già la settimana scorsa, ha richiesto alle stazioni appaltanti elementi informativi in ordine ai rapporti contrattuali in corso.

Per completezza, informo che, a seguito dell'interdittiva antimafia, la prefettura sta completando il procedimento per il rigetto dell'istanza di iscrizione della Lande nelle *white list*.

CUOMO (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CUOMO (PD). Signora Presidente, ringrazio il Vice Ministro per la risposta all'interrogazione e devo dire che non mi sento di esprimere un giudizio, né di soddisfazione né di insoddisfazione, perché mi sembra di capire che la ricostruzione fatta dalle prefetture, in particolare da quella di Napoli, sia durata nove mesi. Pertanto, quando parliamo di controlli per evitare le infiltrazioni, un tempo così lungo presuppone che magari queste imprese hanno anche completato i lavori.

La fattispecie della interrogazione, la cui prima firmataria è la collega Capacchione, che ringrazio anche per la qualità dell'esposizione, si basa soprattutto su un problema che ci poniamo come legislatori, signor Vice Ministro, e lo dico soprattutto conoscendo la sua sensibilità, essendo stato amministratore locale. C'è un tema: i controlli preventivi. Non si può immaginare di affidare un appalto a una società che non è iscritta nelle *white list* o che comunque ha presentato un'istanza di reiscrizione, visto che probabilmente non lo era al momento dell'appalto. E, purtroppo, non si può neanche immaginare quanto sta succedendo in alcune stazioni appaltanti: questa società è mandataria in associazione temporanea di imprese (ATI) con altre società e viene sostituita *d'amblye* per evitare il problema e continuare il contratto d'appalto. Tutti questi artifici dal punto di vista contrattuale e anche giuridico di fatto vanificano lo sforzo che viene fatto dai legislatori, dai Ministeri e dalle Forze dell'ordine per evitare l'infiltrazione nei Comuni attraverso gli appalti pubblici.

Tra le altre cose, c'è un tema che probabilmente ci dobbiamo porre come legislatori, quello cioè della circolarità delle informazioni date da prefetti ad altri prefetti. Se la società Lande ha 28 appalti in Italia (e parliamo di grandi appalti), non è immaginabile che una interdittiva antimafia, emessa dopo nove mesi dal momento della richiesta da parte della prefettura territorialmente competente, nel caso quella di Napoli, debba poi avere un percorso ulteriormente dilatato nei tempi per le altre prefetture. Penso - per esempio - al prefetto di Alessandria, la quale era debitamente informata di tutti i problemi inerenti questa società. Si è notata, infatti, una certa asimmetria tra le attività investigative, i provvedimenti delle autorità giudiziarie e quanto fondamentalmente veniva fatto dalle prefetture.

Ringraziando la senatrice Capacchione, che mi ha concesso di intervenire in quanto secondo firmatario dell'interrogazione, devo dire che nella fattispecie è bene fare una sottolineatura e ho piacere che ci ascolti anche il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, che ha una competenza in materia di lavori pubblici, e i pochi colleghi senatori che partecipano a siffatte sedute. È molto curioso, infatti, venire a conoscenza che il Comune di Portici ha firmato il contratto con la ATI di cui faceva parte la Lande il 29 dicembre 2015 e il 30 dicembre 2015 ha liquidato uno stato di avanzamento dei lavori, cioè il giorno dopo; mi chiedo quindi come era possibile avere le informazioni in ventiquattro ore. Tra le altre cose, il giorno dopo è stato liquidato uno stato di avanzamento dei lavori (come scritto anche nell'interrogazione presentata da me insieme alla senatrice Capacchione e altri colleghi), che però si è poi scoperto essere relativo a lavori che non sono stati neanche eseguiti e che, infatti, sono oggetto di accertamenti da parte dell'ANAC e dell'autorità giudiziaria. Nel frattempo, nel mentre è arrivata questa interdittiva antimafia, la ditta Lande è stata ampiamente pagata per stato di avanzamento dei lavori dal Comune di Portici e - presumo - anche da altre stazioni appaltanti. Da *ex* amministratore mi chiedo quale sarà il percorso che dovranno fare le stazioni appaltanti per farsi restituire i soldi che sono stati pagati alla società Lande, che non poteva contrarre con la pubblica amministrazione.

Da legislatore mi preoccupa non poco l'applicazione non solo del codice antimafia, ma anche di tutte le norme che abbiamo portato in esecuzione nel corso della nostra attività legislativa. Devo dire che, se questi sono i tempi, le norme che ci siamo date purtroppo non funzionano e, forse, soprattutto per i grandi appalti il cui importo supera una certa soglia, sarebbe bene tornare al sistema dei controlli preventivi e avere una banca dati che garantisca una circolarità delle notizie.

Nella fattispecie, non è possibile che l'interdittiva antimafia rilasciata dalla prefettura di Napoli nei confronti della società Lande abbia bisogno di un altro mese di tempo per essere recepita da altre prefetture. L'interdittiva antimafia è unica e vige su tutto il territorio nazionale e, nel momento in cui è emessa dalla prefettura territorialmente competente, obbliga tutte le altre prefetture e tutte le stazioni appaltanti a recepirla immediatamente. Probabilmente va valutato, anche in sede legislativa, qual è l'approccio migliore per evitare le infiltrazioni.

SCIBONA (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIBONA (*M5S*). Signor Vice Ministro, nel mentre la ringrazio per la celere risposta data alle interrogazioni (che, in effetti, risalgono una al 9 giugno e l'altra al 10 maggio scorsi), di contro, come ha detto il collega, non posso fare altrettanto per quanto riguarda l'interdittiva in sé.

Personalmente ho cominciato a parlare di questo argomento in Assemblea circa nove mesi fa, però già nella scorsa legislatura sono state presentate interrogazioni il cui oblio - lo ricordo - è stato avallato da parte del Senato e che, ad ogni modo, non voglio esporre a giudizi ulteriori. Nello stesso frangente i legali della ditta mi scrivevano per intimarmi di non parlare male dell'azienda perché ne andava del suo buon nome e, infatti, vediamo quali sono stati i risultati. Come diceva il collega Cuomo, è grave che si impieghi così tanto tempo a intervenire in situazioni di questo genere, soprattutto per aziende che presentano una diffusione e una capillarità di lavori sull'intero territorio nazionale. Si parla, infatti, di Campania, Lombardia, Piemonte e Veneto e vi sono veramente situazioni diffuse su tutto il territorio nazionale.

Come ribadito, non ha senso che sia un'ordinanza del Consiglio di Stato a stabilire che l'interdittiva ha valore su tutto il territorio nazionale, in quanto ciò dovrebbe essere una cosa normale e definita per legge.

Detto questo, auspico che ci siano degli strumenti più celeri per definire situazioni di questo tipo anche perché, nel momento in cui si parla di lavori pubblici e di pubblica amministrazione, i soldi sono dei cittadini e sarebbe meglio che andassero nelle tasche di chi lavora nella legalità.

PRESIDENTE. Seguono le interrogazioni 3-02216 e 3-02533 sulla concessione dell'autostrada A4 Brescia-Padova.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente a tali interrogazioni.

DEL BASSO DE CARO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signora Presidente, la Società autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA è concessionaria delle tratte autostradali A4 Brescia-Padova, A31 Agugliaro-Piovene Rocchette e A31 Interconnessione con la strada statale 434-S.Margherita d'Adige, in forza della convenzione unica sottoscritta con l'ANAS il 9 luglio 2007, approvata con legge n. 101 del 2008 e divenuta efficace nel mese di novembre 2009 a seguito dell'archiviazione della procedura di infrazione avviata dall'Unione europea, che ha tra l'altro fissato il termine della scadenza contrattuale rideterminandolo al 2026. Infatti, all'articolo 4, comma 1, della suddetta convenzione è stabilito che la scadenza della concessione è fissata al 31 dicembre 2026, in funzione della realizzazione della Valdastico Nord. Veniva anche stabilito che, qualora il progetto definitivo della Valdastico Nord non fosse stato approvato entro il 30 giugno 2013, sarebbero stati conseguentemente definiti tra le parti gli effetti sul piano economico finanziario (PEF) e sulla convenzione. Tale termine del 30 giugno 2013 è stato successivamente prorogato al 30 giugno 2015, in accordo con i competenti uffici della Commissione europea.

In merito al predetto progetto della Valdastico, il primo lotto (in territorio Veneto) è stato già approvato con delibera del CIPE n. 21 del 2013. In data 6 agosto 2015 il CIPE ha altresì preso atto dell'accordo intervenuto tra il Governo italiano e la Provincia autonoma di Trento e la Regione Veneto in ordine all'*iter* di definizione dell'intesa sulla realizzazione del collegamento autostradale Valdastico Nord, secondo lotto di completamento, tra il casello di Valle dell'Astico e la congiunzione con l'autostrada A22 del Brennero. L'accordo ha previsto la costituzione di un comitato paritetico fra lo Stato, la Regione del Veneto e la Provincia autonoma di Trento.

Il comitato paritetico ha concluso i propri lavori il 9 febbraio 2016, confermando la presenza delle condizioni previste e individuando come scenario migliore la realizzazione di un corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valdastico, la Valsugana e la Valle dell'Adige. Al fine di recepire le decisioni del comitato paritetico in relazione alla realizzazione del collegamento autostradale Valdastico Nord, il 14 marzo 2016 la società ha trasmesso una versione aggiornata del piano economico finanziario che, successivamente istruita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è stata presentata lo scorso 17 maggio al CIPE unitamente alla documentazione di riferimento e contestualmente alla presentazione del documento conclusivo del predetto comitato, al fine della successiva approvazione necessaria per avviare le procedure progettuali della tratta Valdastico Nord secondo lotto, quelle di realizzazione del 1° lotto già approvato e tutte le altre attività necessarie per la realizzazione delle altre opere. Dunque, come ha già avuto modo di riferire in quest'Aula il ministro Delrio la scorsa settimana, in sede di *question time*, per la società Brescia-Padova la concessione non è stata prorogata, bensì è in essere fino al 2026: non si è quindi in presenza di una proroga alla concessione scaduta, ma di attuazione di quanto espressamente previsto nella convenzione vigente. Si ricorda, infine, che della procedura descritta, il ministro Delrio ha dato specifica informazione al Commissario europeo della Direzione generale mercato interno, industria, imprenditoria e

piccole e medie imprese, Elzbieta Bienkowska, nonché alla Direzione stessa.

Infine, in merito alle motivazioni della proroga della concessione dell'autostrada A22, riprendo integralmente quanto ho già avuto modo di riferire poc'anzi al senatore Malan: il 14 gennaio 2016 è stato sottoscritto presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il protocollo di intesa per l'applicazione del modello di gestione di cui all'articolo 17 della direttiva europea n. 23 del 2014, che prevede la possibilità per l'amministrazione aggiudicatrice di affidare direttamente una concessione, qualora vengano rispettati i requisiti ivi previsti. Pertanto, con la sottoscrizione di tale protocollo, non è stata autorizzata alcuna proroga alla concessione. A conclusione della procedura di cui all'articolo 17 e secondo quanto previsto dal protocollo, dovrà essere stipulato con la società concessionaria un atto convenzionale, che fissi la durata della concessione, il programma degli investimenti e le modalità di finanziamento.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, ringrazio la Presidenza, non per avermi dato la parola (cosa di cui la ringrazio comunque), ma per aver sollecitato la risposta a queste interrogazioni, la prima delle quali risale al settembre del 2015, quando tutte le questioni ora illustrate avevano un'attualità assai maggiore e potevano intervenire nella formazione di quanto avvenuto dopo.

Ringrazio personalmente l'onorevole sottosegretario Del Basso De Caro per la sua consueta cortesia e per la risposta. Quanto al contenuto della risposta, io chiedo, per l'appunto dal settembre del 2015, di sapere chi ha firmato quelle proroghe senza le quali la società concessionaria sarebbe inadempiente.

Nel testo che il Sottosegretario ci ha letto egli dice «è stata prorogata». Il mio professore di storiografia diceva che quando si parla di storia non bisogna usare il verbo passivo perché altrimenti non si capisce chi fa. «È stata»: io da due anni chiedo di sapere chi è il signore o la signora che ha apposto la sua firma a questa proroga. A quanto pare è un problema, perché neanche oggi è stato possibile saperlo.

Faccio presente di avere anche fatto un accesso agli atti, ai sensi della legge n. 241 del 1990. Il mese previsto dalla legge è scaduto senza aver avuto nessuna risposta; ho fatto pertanto ricorso alla commissione per l'accesso. La commissione per l'accesso ha esaurito i suoi trenta giorni sabato scorso ma io ancora non ho notizie. Non so se devo appellarmi a qualche entità superiore.

Per quanto riguarda la sostanza, apprendo, ringraziando a tal riguardo il Sottosegretario, di una serie di atti intervenuti e di cui sarebbe stato anche normale informare il Parlamento in precedenza, visto che questa interrogazione, non solo è lì da molto tempo, ma è stata più volte sollecitata. Sarebbe interessante avere un riscontro chiaro e avere idea di quali siano que-

sti atti e in che modo è stata modificata questa convenzione. In pratica, nel 2007 è stata data in concessione per ulteriori venti anni, fino al 2026 (ma l'intenzione originaria era quella di fissare una scadenza più lontana), questa importantissima autostrada, che incassa oltre 300 milioni all'anno, alla società che la gestiva già da quasi quarant'anni, se non di più. Questo in ragione del fatto che la suddetta società completasse questa struttura con l'autostrada Valdastico Nord: non con qualunque opera che si chiamasse Valdastico Nord, ma con questa autostrada.

Dalle notizie che leggiamo sui giornali, questa autostrada non sarà tale, ma un collegamento o un allargamento dell'attuale statale; sarà qualcosa altro. Non si vede, a questo punto, perché non la si realizza, anche alla luce del fatto che quella convenzione del 2007, che è stata oggetto di attenzione (anzi, vi sono stati dei ritardi perché ci sono state delle eccezioni dell'Unione europea), veniva prorogata proprio perché si doveva realizzare questa struttura; si realizza quindi un'opera che può anche sostituirla ma che non è quella. E non mi risulta che su questa autostrada si siano ridotte le tariffe. Su questa autostrada le tariffe sono aumentate, negli ultimi dieci anni, del doppio dell'inflazione. Qual era la ragione di tale aumento? Fare le nuove infrastrutture. Ma non sono state fatte, né si faranno. Se ne farà una molto meno cara.

Purtroppo siamo ancora nella solita ottica. Faccio notare che, al di là delle considerazioni che si possono fare, gli ultimi dieci anni di questa concessione (cioè dall'anno scorso, fino al 2026) sono stati valutati da una grande società internazionale del settore autostradale, la spagnola Abertis, 1.200 milioni di euro. Ma non era più logico che tale somma stesse nelle casse dello Stato, come doveva essere fin dal 2007? Oppure, la si doveva fare adesso, o almeno qualche beneficio doveva andare a quegli automobilisti che transitano su questa affollatissima autostrada. Invece no: si aumentano le tariffe per fare una nuova infrastruttura, che non si fa, ma le tariffe restano alte lo stesso.

Io farò nuovamente l'accesso agli atti e spero che questa volta il Ministero o la commissione per l'accesso siano maggiormente garantiste, perché io voglio scoprire cosa c'è dentro questa situazione. E voglio sapere chi ha firmato questi atti, perché, a seconda di chi ha firmato, è possibile che ci siano forti conflitti d'interesse. Il che mi è confermato dal fatto che questo nome non lo abbiamo neanche oggi.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-02768 sull'ultimazione della costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

DEL BASSO DE CARO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signora Presidente, in relazione ai quesiti posti, la società ANAS riferisce circa i lavori sull'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, macrolotto 3, parte 2ª, compresi tra lo svincolo Laino Borgo al chilometro 153,400 e quello di Campotenese al chilometro 173,900, per una estensione di oltre venti chilometri.

Tali lavori riguardano, in particolare, l'adeguamento plano-altimetrico e geometrico dell'esistente tracciato autostradale, da svolgersi in parte in sede e in parte in variante, mediante la costruzione di numerose e importanti opere d'arte: 6 gallerie e 11 viadotti, tra cui il viadotto Italia, attualmente in corso di avanzata esecuzione da parte del contraente generale affidatario.

Nella programmazione iniziale i termini di apertura al traffico dell'autostrada e la certificazione di fine lavori erano fissati in due fasi distinte per tratte: rispettivamente a luglio 2016 per i circa cinque chilometri finali e a novembre 2017 per la restante tratta. La previsione di completamento, però, risentendo di alcune criticità registratesi nel corso dell'intervento (scavo della galleria Laria e viadotto Italia), ha comportato una revisione del programma dei lavori con traslazione a novembre 2018 del termine previsto.

Per tale motivo, nel quadro generale delle valutazioni condotte, si è ravvisato il vantaggio di poter disporre dell'asse autostradale completamente libero da cantieri già dall'anno corrente, rendendo fruibile il macrolotto 3 a due corsie per senso di marcia su tutta l'estensione fin dal prossimo esodo estivo, anticipando l'apertura al traffico dell'intera nuova sede al mese di dicembre 2016. Le valutazioni hanno confermato la fattibilità tecnica di tale obiettivo per mezzo di un potenziamento dell'organizzazione di cantiere, con incremento di maestranze e mezzi atto a garantire i livelli produttivi necessari per il completamento dei lavori.

Inoltre, l'ANAS fa presente che il costo per il riassetto organizzativo del cantiere a carico del contraente generale e indicato in una prima stima pari a circa 20 milioni di euro, a conclusione delle indagini istruttorie svolte, risulta ad oggi quantificato in circa 13,8 milioni di euro.

La medesima ANAS ha inoltre evidenziato che la possibilità di rendere fruibile all'utenza l'intero macrolotto in nuova configurazione, in anticipo rispetto alla data prevista, riflette un indubbio beneficio in termini di percorrenza dell'arteria in maggior sicurezza e senza i disagi derivanti dalla presenza dei cantieri. Si potrà, inoltre, verificare un ritorno positivo anche per le realtà produttive del territorio grazie ai conseguenti ridotti tempi di trasporto e ai più fluidi collegamenti verso i poli intermodali strategici.

Inoltre, la possibilità di un eventuale incremento dell'importo dei lavori, in casi particolari, era stato espressamente previsto nel capitolato speciale di appalto, allegato alle lettere di invito spedite alle ditte ai fini della procedura ristretta per l'affidamento dell'intervento in questione.

Pertanto, l'ANAS ritiene che la gara non può ritenersi alterata né nella fase partecipativa né in quella esecutiva, poiché sin dall'inizio era stata resa nota a tutte le imprese partecipanti la possibilità che l'importo potesse potenzialmente aumentare rispetto a quello iniziale. Tutte le società, quindi, hanno avuto identica opportunità di valutare tale possibilità ai fini della formulazione dell'offerta. Il medesimo discorso è applicabile nell'attuale fase esecutiva in quanto la diversità dell'importo è riconducibile all'applicazione di una norma rientrante nelle regole di gara.

L'ANAS informa altresì che si sono avuti in passato altri casi in cui si è fatto ricorso alla procedura descritta, e più precisamente in quelle situa-

zioni che individuavano un apprezzabile interesse a completare in anticipo i lavori, considerate la rilevanza dell'arteria nel sistema infrastrutturale e trasportistico e l'entità dei flussi di traffico regionale e nazionale insistenti sull'arteria stessa.

Infine, circa il progetto della Valdastico Nord, riprendo integralmente quanto ho avuto modo di riferire poc'anzi: per la società Brescia-Padova, la concessione non è stata prorogata, ma è in essere fino al 2026; non si è quindi in presenza di una proroga alla concessione scaduta ma di attuazione di quanto espressamente previsto nella convenzione vigente, che ha tra l'altro fissato il termine della scadenza contrattuale rideterminandolo, in funzione della realizzazione della Valdastico Nord, al 31 dicembre 2026.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, ringrazio l'onorevole sottosegretario Del Basso De Caro per la risposta puntuale.

Mi riservo solo di accedere agli allegati alla lettera che disciplinano la possibilità di pagare un supplemento nel caso in cui questi lavori vengano completati in anticipo. Manifesto anche, di passaggio, una certa sorpresa nell'apprendere che questi lavori dovevano finire a una certa data; poi c'è stata una stima che ha spostato di un anno in là la stessa data e poi, improvvisamente, si è scoperto che poteva finire un anno prima. Sono piccoli miracoli che succedono e menomale; speriamo solo che non siano costati troppo (sembra che addirittura la somma di 20 milioni sia stata ridotta).

Ringrazio per il dettaglio e la puntualità della risposta.

PRESIDENTE. Seguono le interrogazioni 3-01182, 3-02378 e 3-02530 sulle proroghe delle concessioni autostradali.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente a tali interrogazioni.

DEL BASSO DE CARO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signora Presidente, in relazione alla concessione dell'autostrada A22 Modena-Brennero, il 14 gennaio 2016 è stato sottoscritto presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) il protocollo d'intesa per l'applicazione del modello di gestione, di cui all'articolo 17 della direttiva europea n. 23 del 2014 - sull'aggiudicazione dei contratti di concessione - concernente l'affidamento dei contratti a società a prevalente partecipazione pubblica. Per addivenire a suddetta sottoscrizione il MIT, tenuto conto dell'esigenza di assicurare la realizzazione delle opere strategiche di sviluppo stradale senza soluzione di continuità, ha eseguito nel corso del tempo una valutazione sulle possibili modalità di gestione del rapporto concessorio. Nell'ambito dei contatti tra il Governo italiano e la Commissione europea nel primo semestre 2015 è stata riscontrata la possibilità di applicare il modello operativo previsto dal citato articolo 17. Tale norma prevede la possibilità per l'amministrazione aggiudicatrice, rappresentata dal MIT, di

affidare direttamente una concessione, qualora vengano rispettati i requisiti ivi previsti e precisamente che: l'amministrazione aggiudicatrice eserciti sul concessionario un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi; nella compagine societaria del concessionario non vi sia alcuna partecipazione di capitali privati diretti (ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati che non comportino controllo o potere di veto, prescritte dalle disposizioni legislative nazionali, in conformità dei trattati) che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata. Relativamente a tale ultimo requisito, il MIT si è peraltro orientato nel senso di richiedere che i futuri concessionari siano interamente partecipati da soli soci pubblici e, in aggiunta, ha manifestato l'esigenza che le società, preposte a subentrare nei rapporti concessori vigenti, non siano ricomprese nel perimetro della pubblica amministrazione, così da risultare irrilevanti ai fini della finanza pubblica. Siffatta peculiarità è avvalorata dalla autonomia economico-finanziaria delle tratte autostradali in questione, in grado di generare un flusso di ricavi superiore ai costi di costruzione e di gestione.

Lo Stato e le amministrazioni pubbliche interessate hanno, quindi, convenuto di attivare la procedura di collaborazione ai sensi dell'articolo 2 della citata direttiva 2014/23/UE, secondo il quale le autorità nazionali, regionali e locali possono liberamente organizzare l'esecuzione dei propri lavori o la prestazione dei propri servizi in conformità del diritto nazionale e dell'Unione.

L'attività di collaborazione tra le amministrazioni pubbliche è stata regolata dal predetto protocollo d'intesa nel quale si delineano e si definiscono i punti salienti dell'affidamento della concessione; in particolare le amministrazioni pubbliche territoriali e locali socie di Autostrada del Brennero sanciscono che la tratta autostradale gestita rappresenti un'infrastruttura fondamentale per la promozione dell'economia dei territori attraversati, e che quindi vada gestita in forma diretta -avendo riguardo dello sviluppo territoriale, della gestione ambientale e dei proficui risultati gestionali ed economici conseguiti fino ad oggi - attraverso un'impresa di loro emanazione, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 17 della citata direttiva.

Il protocollo prefigura successive iniziative dei soci pubblici interessati dirette a modificare le attuali configurazioni societarie sia in termini di regolazione statutaria, che in termini di compagine azionaria. Nello specifico, si definiscono l'individuazione e l'adozione delle misure da attuarsi, con i necessari strumenti normativi e amministrativi, per l'affidamento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle concessioni autostradali attualmente assentite ad Autostrada del Brennero SpA a società interamente partecipate da amministrazioni pubbliche territoriali e locali aderenti all'accordo.

A conclusione della procedura di cui all'articolo 17 e secondo quanto previsto dal protocollo, dovrà essere stipulato con la società concessionaria un atto convenzionale che fissi la durata della concessione, il programma degli investimenti e le modalità di finanziamento.

Da quanto riportato, emerge che con la sottoscrizione del protocollo non è stata autorizzata alcuna proroga alla concessione dell'autostrada A22.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, ho il piacere di ringraziare nuovamente il sottosegretario Del Basso De Caro per la sua risposta. Questa interrogazione è la più antica, essendo stata presentata nell'agosto del 2014.

Alcuni interrogativi restano senza risposta, ma su uno sicuramente la risposta c'è stata. Nel lontano agosto del 2014 chiedevo le ragioni del ritardo delle procedure per indire la gara per la A22, sulla quale ogni anno la società gerente ha un margine operativo lordo, in altre parole un guadagno di circa 150 milioni di euro (so bene che non siamo molto lontani da questa cifra). La prima ragione è allora nelle cose e cioè, se non c'è una nuova gara, gli attuali concessionari continuano a gestirla tranquillamente, con grande beneficio loro, dei loro dipendenti - pagati più del doppio della media della pubblica amministrazione - e di tutto quel sistema di potere che c'è intorno alla società Autostrada del Brennero. L'altra ragione l'abbiamo capita per l'appunto il 14 gennaio, cioè un anno e mezzo dopo aver presentato l'interrogazione: l'intenzione era di non fare la gara, che peraltro era già stata indetta dal governo Berlusconi nel 2011 e poi era stata annullata per varie vicende. Non ho avuto risposta su quali siano i tempi nei quali saranno indette le gare per le concessioni autostradali scadute o in scadenza, anche se ho avuto assicurazione dal Ministro stesso, forse qualche settimana fa in quest'Aula, che sarebbero state fatte. Però ancora non ho ricevuto risposta su questo.

Ogni giorno i gestori delle concessioni in scadenza guadagnano almeno due milioni di euro: parliamo di margine, non di incasso, un margine di guadagno che potrebbe essere ben assottigliato dal meccanismo della concorrenza che si attua attraverso le gare. Ogni giorno che si ritarda sono 2 milioni in più che il contribuente, attraverso i pedaggi autostradali, conferisce a queste società. È giusto che guadagnino, ma questo guadagno potrebbe essere assottigliato a beneficio o dello Stato o dell'utente automobilista. Su questo non ho ancora ricevuto risposte.

Quanto all'affidamento dei contratti alle società Autostrada del Brennero e Autovie Venete, le cui autostrade portano sostanzialmente da Venezia a Trieste, è vero che si intende applicare una norma europea, ma non c'è l'obbligo di applicarla: è una possibilità e non un obbligo. Resta senza risposta la mia domanda sul perché non si facciano le gare. La risposta non può essere «perché si può anche fare così»: si possono fare tante cose ma bisognerebbe tutelare innanzitutto l'interesse dell'erario e dei cittadini. Anche l'autostrada del Brennero ha goduto di incrementi tariffari, per la verità di poco superiori all'inflazione, ma pur sempre superiori. Forse, anzi sicuramente, saremmo più concorrenziali se i soldi che avanzano non finissero nelle tasche di una partecipata, che capiamo è molto vicina a qualcuno, essendo controllata da enti locali, il cui governo è facile individuare in mano a chi sia.

Mi ritengo, pertanto, soddisfatto, per i punti che ho citato, delle risposte ottenute ma faccio notare che anche questi atti, che erano stati chiesti fin da gennaio scorso (anzi, in realtà erano stati chiesti un anno e mezzo prima), ancora non li ho ottenuti, benché abbia fatto richiesta di accesso agli atti ai sensi della legge che dovrebbe tutelare ogni cittadino; anche la commissione per l'accesso è in ritardo nel darmi una risposta. Auspicherei dal Governo quella trasparenza di cui sempre si parla: bisognerebbe parlarne di meno e praticarla di più.

PRESIDENTE. Seguono le interrogazioni 3-02728 e 3-02941 sulla ripartizione delle quote di pesca del tonno rosso.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente a tali interrogazioni.

OLIVERO, *vice ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*. Signora Presidente, onorevoli senatori, considerata l'analoga questione rappresentata nelle interrogazioni, ho ritenuto opportuno rispondere congiuntamente.

Siamo consapevoli dell'importanza e della delicatezza del tema sollevato dagli interroganti, ma è doveroso premettere che le vigenti disposizioni internazionali ed europee afferenti la materia stabiliscono precise limitazioni alla consistenza numerica delle flotte nazionali (circuizione e palangaro) autorizzate alla pesca del tonno rosso.

Infatti, la vigente raccomandazione ICCAT n. 14-04 ha ulteriormente confermato, per il triennio 2015-2017, il principio generale del congelamento delle flotte (*freezing*).

In particolare, per il settore della circuizione, non è stato consentito incrementare il numero degli operatori autorizzati, rispetto a quello già operante nel precedente biennio 2013-2014. Peraltro, il regolamento n. 72 del 22 gennaio 2016 ha confermato all'Italia, per l'anno in corso, un numero massimo di 12 unità autorizzabili nel settore della circuizione e di 30 unità nel settore del palangaro.

Alla luce di tali disposizioni, il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali (MIPAAF) ha dovuto allinearsi a dette limitazioni, pena la mancata approvazione - da parte delle competenti istituzioni europee - del previsto Piano annuale di pesca e la conseguente impossibilità di avviare la campagna corrente.

Ciononostante, posso assicurare agli interroganti che proseguirà l'attività del MIPAAF in sede europea volta a superare dette limitazioni e ad aumentare il numero degli operatori autorizzati. Ciò posto, mi preme evidenziare che la recente sentenza n. 1100 del 2015 del TAR Lazio ha ritenuto che l'attuale regime non violi la libera concorrenza, in quanto applicativo della normativa sovranazionale di riferimento e del principio di consequenzialità per il perseguimento dell'obiettivo prioritario della politica comune della pesca. Ciò, al fine di garantire la salvaguardia della risorsa ittica mediante un rigido processo di contenimento dello sforzo di pesca e il contenimento tra sostenibilità ambientale e redditività imprenditoriale dell'atti-

vità di pesca con il raggiungimento, entro il 2022, del rendimento massimo sostenibile.

Occorre peraltro tener presente che le legittime aspettative degli operatori non autorizzati alla cattura del tonno rosso (ivi comprese le flotte cosiddette artigianali), possono essere soddisfatte già oggi attraverso le cosiddette catture accessorie. Infatti, con la corrente campagna di pesca, oltre ad avere ottenuto un ulteriore incremento (sei tonnellate) rispetto al 2015, del contingente (quota indivisa) destinato alla loro copertura, i predetti operatori hanno beneficiato anche di un aumento del previgente limite annuale (passando dai 750 ai 900 chilogrammi all'anno per imbarcazione), ferma restando la percentuale del cinque per cento ammessa, in sede di sbarco, dal richiamato quadro normativo sovranazionale.

Il Ministero continuerà, con il massimo impegno, da un lato, a tutelare la risorsa ittica, e dall'altro - come detto - a garantire accessibilità e pari condizioni agli operatori del settore della pesca.

LAI (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAI (PD). Signora Presidente, ringrazio il Vice Ministro per la risposta, della quale, per la verità, non posso dirmi del tutto soddisfatto.

Segnalo tre questioni rispetto a quanto rappresentato dal Vice Ministro, che so non avere la delega alla pesca, ma che, tuttavia, in questo caso risponde all'interrogazione.

Quando si parla di congelamento delle quote di circuizione non si parla solo del congelamento in sé delle barche, ma di congelamento della quantità di tonnello delle quote di circuizione. In Italia, nonostante le raccomandazioni ICCAT dicessero il contrario, ovvero che bisognava ridurre la quantità di quel tipo di pesca, proprio perché particolarmente violenta, si è passati da 1.370 tonnellate per la sola circuizione nel 2012 addirittura a 2.050 tonnellate previste per l'anno in corso.

Ancora, è vero che la sentenza del 2015 prevede che la normativa sovranazionale di riferimento dia queste indicazioni, ma ogni anno ogni Governo manda l'elenco delle barche che vengono autorizzate. A tal proposito segnalo che altri Paesi, per esempio la Spagna e la Francia, in questi anni, esattamente nel 2014, nel 2015 e nel 2016, nonostante partissero da un numero di barche largamente superiori a quelle italiane (42 barche in Italia, 130 in Spagna e 200 in Francia) hanno ulteriormente aumentato le autorizzazioni di pesca, ovviamente non di circuizione, proprio perché è una pesca violenta e quindi bloccata, ma per le altre barche.

Segnalo ancora che le sei tonnellate - che ovviamente sono una dimensione piuttosto minima - di cattura accessoria che sono state autorizzate, di fatto sono andate, insieme alle altre, a chi già aveva le autorizzazioni di pesca, in tal modo limitando ulteriormente, purtroppo, la possibilità per le barche che fanno pesca accidentale senza avere l'autorizzazione di pesca di non essere multate, tant'è vero che ad oggi, e cioè a metà anno, sono già finite le quantità di quota accidentale di pesca.

Apprezzo il fatto che dal Ministero arrivi un'apertura per ulteriori autorizzazioni. Segnalo che inizia ad esistere un tema ambientale, perché quando le autorizzazioni per le barche sono concentrate in quattro Regioni, e la Liguria e la Sardegna, che sono le prime Regioni a ricevere l'entrata del tonno che arriva dall'Atlantico, non hanno una sola autorizzazione di pesca - e dico una sola - questo modifica l'assetto ambientale del mare, con un eccesso di tonni che di fatto distruggono l'ecoambiente circostante. La stessa concentrazione è stata oggetto di protesta anche in Sicilia, perché l'aumento delle quote di pesca artigianale, sollecitato anche al livello europeo, grazie all'approvazione, nelle raccomandazioni ICCAT di un emendamento proposto da un europarlamentare ligure, l'onorevole Briano, non ha trovato applicazione in Italia, nonostante potesse trovare applicazione immediata.

Concludo con un'ultima osservazione. In Italia è stato fatto un ulteriore errore, a mio avviso, che il Ministero dovrebbe tenere in considerazione. L'aumento di quota di pesca sportiva - cosa che non è stata fatta in altri Paesi, dove, al contrario, è stata diminuita - non produce altro che un'evoluzione che indebolisce il sistema di pesca organizzato e artigianale a scapito di coloro che invece della pesca ne fanno soltanto un *hobby*. Attenderemo comunque queste nuove aperture da parte del Ministero.

ORRU' (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORRU' (PD). Signora Presidente, purtroppo non posso esprimermi, perché la mia interrogazione riguarda le tonnare fisse. Ringrazio il Vice Ministro, ma mi dispiace di essere stata chiamata, perché la sua risposta non ha niente a che vedere con l'argomento oggetto della mia interrogazione.

Collegandomi in parte al discorso del collega Lai, il Governo quest'anno, dopo una riunione del Consiglio dei Ministri europeo, ha ottenuto il mantenimento di tre ulteriori tonnare delle sei fisse previste in Europa, delle quali tre rischiavano di essere cancellate. Questo ha fatto sì che, proprio per la ripartizione delle quote delle tonnare fisse, abbiamo in questo momento, in Italia, sei tonnare autorizzate, di cui una sola in Sicilia, quella di Favignana, che è l'oggetto della mia interrogazione e non ha quote tonno autorizzate. Le tre tonnare possono svolgere solo attività turistica. Ciò va anche bene, perché l'importante è aver ottenuto il risultato e non aver cancellato la storia. Mi permetto di dire che Favignana vanta una grande storia sulle tonnare e sulla pesca del tonno. Risulta, però, quanto mai contraddittorio aver permesso di fare tonnara turistica in maniera assolutamente sostenibile (niente di violento) e non permettere che quel territorio abbia anche un'economia dietro tutto questo.

È vero quanto ha detto il vice ministro Olivero, che non ha neanche la delega alla pesca e che quindi ringrazio doppiamente. Avrebbe dovuto essere il sottosegretario Castiglione, che ha la delega alla pesca, a rispondere. Ho fatto diverse sollecitazioni al Ministero, perché vorremmo capire quali sono le intenzioni nell'ambito della redistribuzione delle quote, che sono state aumentate. È vero che la Comunità europea decide, ma è anche vero che

l'Italia può decidere una redistribuzione all'interno della stessa quota. Si tratta di provvedimenti che vengono adottati con decreti ministeriali e dai dirigenti dei Ministeri. Ritengo che non sia neanche così complicato impegnarsi per dare delle risposte a breve a un territorio e, per voler essere anche più precisa, per portare avanti una parte della storia importante del nostro Paese.

La ringrazio comunque, signor Vice Ministro. La sua risposta è servita a questo punto a spiegare dal vivo quanto si intendeva.

PRESIDENTE. Se il Vice Ministro vorrà, potrà mandare alla senatrice Orrù degli elementi più specifici, magari per iscritto, o potrà riproporre il tema in Aula.

Avverto che, su richiesta dell'interrogante, la risposta all'interrogazione 3-02885, presentata dal senatore D'Ambrosio Lettieri e da altri senatori, è rinviata ad altra seduta.

Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, interpellanze e interrogazioni pervenute alla Presidenza saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì 27 giugno 2016

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica lunedì 27 giugno, alle ore 11, con il seguente ordine del giorno:

Comunicazioni del Presidente del Consiglio dei Ministri in vista del Consiglio europeo del 28 e 29 giugno 2016

La seduta è tolta (*ore 17,25*).

Allegato A**INTERROGAZIONI****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 accom-

pagnati 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) (05 novembre 2014)

BIGNAMI, DE PETRIS, MAURIZIO ROMANI, 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 stanziato 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 monumenta-

le, 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 "fabbrica" 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) (04 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 Bufardi, "registra 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 di-

rettore 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) (09 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 subplotto 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 Seravalle 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 ge-

stione 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'apertu-

ra 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 pro-

rogata 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) (08 agosto 2014)

MALAN. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* -

Premesso che:

il 23 luglio 2014, nella seduta delle Commissioni riunite 10ª e 13ª 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 indagine sull'eventuale interesse da parte di altri soggetti, la concessione della A22, come comunicato nell'audizione del 22 luglio 2015 presso l'8ª 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 10ª e 13ª 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 con-

cessione 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'affidamen-

to *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, STEFANO ESPOSITO, 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)

Rinviata

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*.

Allegato B**Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Anitori, Bencini, Broglia, Bubbico, Cantini, Casaletto, Cassano, Cattaneo, Chiavaroli, Ciampi, Ciampolillo, D'Anna, Della Vedova, De Poli, D'Onghia, Fattori, Gentile, Giacobbe, Guerrieri Paleotti, Longo Fausto Guilherme, Minniti, Monti, Nencini, Olivero, Palermo, Piano, Pizzetti, Romani Maurizio, Rubbia, Scavone, Silvestro, Vaccari, Vicari e Zavoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Bisinella, Cocciachich, De Petris, Endrizzi, Finocchiaro e Mancuso, per attività della 1ª Commissione permanente; Mucchetti, per attività della 10ª Commissione permanente; Casson, Crimi, Esposito Giuseppe, Marton e Stucchi, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Catalfo, Corsini, Divina, Fazzone, Gambaro, Giro e Lucherini, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Onn. Boccia Francesco, Palese Rocco, Marchi Maino, Marcon Giulio, Li-brandi Gianfranco, Giorgetti Alberto, Tancredi Paolo, Di Gioia Lello, Tabbacci Bruno, Agostini Luciano, Amato Maria, Baruffi Davide, Becattini Lorenzo, Camani Vanessa, Carloni Anna Maria, Castricone Antonio, Cenni Susanna, Ciraci Nicola, D'Incecco Vittoria, D'Ottavio Umberto, Fanucci Edoardo, Fauttilli Federico, Fedi Marco, Fitzgerald Nissoli Fucsia, Fontana Cinzia Maria, Fragomeli Gian Mario, Fregolent Silvia, Giulietti Giampiero, Guerra Mauro, Iori Vanna, Locatelli Pia Elda, Martella Andrea, Massa Federico, Melilla Gianni, Melilli Fabio, Mongiello Colomba, Montroni Daniele, Petrini Paolo, Pinna Paola, Prestigiacomio Stefania, Romanini Giuseppe, Sani Luca, Schirò Planeta Gea, Senaldi Angelo, Sereni Marina, Taranto Luigi, Venittelli Laura, Vico Ludovico, Carnevali Elena

Modifiche alla legge 31 dicembre 2009, n. 196, concernenti il contenuto della legge di bilancio, in attuazione

dell'articolo 15 della legge 24 dicembre 2012, n. 243 (2451)

(presentato in data 23/6/2016);

C.3828 approvato dalla Camera dei deputati (assorbe C.2648, C.2897).

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatori De Petris Loredana, Barozzino Giovanni, Bocchino Fabrizio, Campanella Francesco, Cervellini Massimo, De Cristofaro Peppe, Mineo Corradino, Petraglia Alessia

Disposizioni in materia di assoggettabilità delle piattaforme petrolifere ad IMU e Tasi (2444)

(presentato in data 21/6/2016);

DDL Costituzionale

senatori Bencini Alessandra, Romani Maurizio

Modifica dell'articolo 3 della Costituzione in materia di pari dignità sociale riconosciuta a tutti i cittadini (2445)

(presentato in data 21/6/2016);

senatori Buemi Enrico, Longo Fausto Guilherme, Munerato Emanuela, Battista Lorenzo, Romani Maurizio, Bencini Alessandra, Bonaiuti Paolo, Orellana Luis Alberto, Molinari Francesco, Fravezzi Vittorio, Uras Luciano
Dichiarazione di monumento nazionale della Casa Museo Matteotti in Fratta Polesine (2446)

(presentato in data 22/6/2016);

senatori Pepe Bartolomeo, Caridi Antonio Stefano, Vacciano Giuseppe

Disposizioni per l'istituzione del piano nazionale di elettrificazione delle banchine portuali (2447)

(presentato in data 09/6/2016);

senatore Pepe Bartolomeo

Misure per il consumo e l'uso dei suoli inquinati, nonché per la tutela dei marchi, ai fini della salvaguardia della salute pubblica e della fiducia dei consumatori (2448)

(presentato in data 21/6/2016);

senatrice Fasiolo Laura

Modifica del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, in materia di sicurezza degli edifici scolastici (2449)

(presentato in data 23/6/2016);

senatori Simeoni Ivana, Vacciano Giuseppe, Bencini Alessandra, Campanella Francesco, Romani Maurizio, Bignami Laura, Pepe Bartolomeo, Casalletto Monica, Mussini Maria

Istituzione dell'Agenzia Nazionale delle Case Famiglia (2450)

(presentato in data 23/6/2016).

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con lettera in data 15 giugno 2016, ha inviato, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, dell'articolo 1, comma 13-*bis*, del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 61, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 89, e dell'articolo 2, comma 4-*bis*, del decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 marzo 2015, n. 20, la relazione sull'ottemperanza del-

le prescrizioni contenute nel provvedimento di riesame dell'autorizzazione integrata ambientale in caso di crisi di stabilimenti industriali di interesse strategico nazionale, concernente lo stabilimento ILVA di Taranto, nonché sullo stato e sull'adeguatezza dei controlli ambientali concernenti il medesimo stabilimento, aggiornata al 31 gennaio 2016 (*Doc. CCIV, n. 6*).

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 10ª e alla 13ª Commissione permanente.

Interpellanze

GIOVANARDI, GASPARRI, QUAGLIARIELLO - *Al Ministro della giustizia* - Si chiede di sapere se corrisponda a verità che il Governo si appresterebbe ad assumere un provvedimento finalizzato non a mantenere in servizio tutti i magistrati sino al 72° anno di età, ma a prorogare di un ulteriore anno quelli già beneficiari di proroga, favorendo in particolare i nati nei primi mesi dell'anno, che andrebbero in pensione a 73 anni.

(2-00396)

Interrogazioni

BLUNDO, PUGLIA, SANTANGELO, COTTI, GIARRUSSO - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca* - Premesso che:

la legge n. 107 del 2015, all'articolo 1, comma 94, prevede che "per il triennio 2016- 2018 possono essere attribuiti incarichi temporanei di livello dirigenziale non generale di durata non superiore a tre anni per le funzioni ispettive. Tali incarichi possono essere conferiti, nell'ambito della dotazione organica dei dirigenti tecnici del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, ai sensi dell'articolo 19, commi 5-bis e 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni";

con decreto ministeriale n. 882 del 12 novembre 2015, sono stati individuati 48 incarichi di livello dirigenziale non generale, con funzioni ispettive. Le risorse umane selezionate avranno un incarico a tempo determinato, precisamente della durata di 3 anni, opereranno in grandissima parte presso l'amministrazione periferica (45 su 48) e dovranno occuparsi della valutazione dei dirigenti scolastici e del personale docente. La figura del dirigente tecnico con funzioni ispettive è attualmente disciplinata dal decreto legislativo n. 297 del 1994, e dal decreto ministeriale n. 60 del 23 luglio 2010, e tra i suoi compiti è riconosciuto quello di redigere, al termine di ogni anno scolastico, una relazione sull'andamento generale dell'attività scolastica e dei servizi, nonché di fornire adeguato supporto alle attività di aggiornamento e formazione del personale dirigenziale e docente delle scuole; considerato che:

l'articolo 1, comma 94, della legge n. 107 stabilisce che gli incarichi per le funzioni ispettive sono conferiti in base alla procedura pubblica di cui

all'articolo 19, comma 1-*bis*, del decreto legislativo n. 165 del 2001, e successive modificazioni ed integrazioni, mediante valutazione comparativa dei *curricula* e previo avviso pubblico, da pubblicare sul sito del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, al fine di far conoscere esattamente il numero dei posti disponibili e le modalità di ripartizione degli stessi tra l'amministrazione centrale e quelle periferiche, nonché i criteri mediante i quali procedere alla valutazione comparativa. La medesima procedura è imposta anche dall'articolo 2 del decreto ministeriale n. 882 del 12 novembre 2015;

nonostante sia riconosciuto in capo all'amministrazione centrale, contestualmente all'avvio della procedura di selezione, l'obbligo di rendere noti i criteri di scelta dei candidati, sia negli avvisi dell'amministrazione centrale, che in quelli degli uffici scolastici regionali, è presente solo un generico richiamo a quanto disposto nell'articolo 19 del decreto legislativo n. 165 del 2001, senza che vi sia indicazione precisa dei criteri mediante i quali sono scelti dirigenti tecnici ispettori. Pur essendo riferite a un unico avviso pubblico, i criteri e le tabelle di valutazione, alle quali si è fatto riferimento, ovviamente dove sono stati pubblicati, risultano essere differenti da regione a regione e, inoltre, vi sarebbero numerose segnalazioni di punteggi non correttamente calcolati o attribuiti, ovvero di casi in cui i candidati sono venuti a conoscenza dei suddetti criteri, solo dopo aver esercitato il diritto di accesso agli atti, previsto dalla legge n. 241 del 1990. In Molise, tale richiesta è stata soddisfatta solo dopo l'inoltro di una formale diffida ad adempiere, ma lo stesso ufficio non ha mai pubblicato gli esiti della procedura di interpello. Si rileva, inoltre, che, in alcune regioni, non sono stati neanche attribuiti dei punteggi, ma che la scelta del vincitore sia stata fatta sulla base di giudizi apodittici e che tali scelte siano state pubblicate, solo dopo la formalizzazione degli incarichi, impedendo un'eventuale azione di impugnativa;

considerato inoltre che vista la riconosciuta valenza della funzione ispettiva che tali dirigenti tecnici andranno a svolgere, quanto esposto risulta essere, a parere degli interroganti, molto grave e in palese violazione dell'obbligo di garantire una procedura valutativa ispirata ai criteri di trasparenza e imparzialità per gli incarichi dirigenziali, requisiti peraltro più volte evidenziati anche nella legge n. 107 del 2015. Inoltre, agli interroganti risulta addirittura che i criteri di valutazione non solo non sono stati specificati prima, come sarebbe normale fare in ogni procedura concorsuale o paraconcorsuale, ma, in alcuni casi, sono stati addirittura definiti dalle commissioni valutatrici successivamente, a *curricula* già noti. Segnalazioni che farebbero quasi pensare ad un *modus operandi* finalizzato a individuare precisi criteri di valutazione volti a favorire alcuni candidati piuttosto che altri, nell'*iter* di selezione;

considerato per di più che, ad avviso degli interroganti:

il mancato rispetto delle procedure previste dalla legge e la scelta dei candidati sulla base di quanto indicato ha prodotto disparità di trattamento da parte delle diverse commissioni regionali, al punto da generare numerosi contenziosi tra l'amministrazione e alcuni candidati;

la definizione e preventiva pubblicazione dei criteri di valutazione è un passaggio obbligatorio nella procedura di selezione di qualsiasi dirigente pubblico e pertanto anche per tali dirigenti;

considerato altresì che già nel 2015 il Ministero ha seguito lo stesso, a parere degli interroganti, discutibile *modus operandi* nella procedura di selezione per l'attribuzione degli incarichi dirigenziali non generali, presso le direzioni generali e i dipartimenti del Ministero, nonché gli uffici scolastici regionali. Anche in quell'occasione, infatti, dopo aver emanato il decreto ministeriale 9 aprile 2015, n. 207, il Ministero lanciò un avviso pubblico per la raccolta dei *curricula*, senza indicare i criteri che sarebbero stati utilizzati per la valutazione della documentazione presentata dai candidati e addirittura senza nemmeno indicare i componenti della commissione giudicante, nonché i requisiti che occorreva possedere per farne parte. Su quest'altra problematica la prima firmataria del presente atto di sindacato ispettivo ha già presentato un'interrogazione a risposta orale in 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport) del Senato, 3-02127, che non ha mai ricevuto risposta, in cui si chiedeva sulla scia di quanto accaduto per le direzioni generali e i dipartimenti e gli uffici scolastici regionali, quali iniziative il Ministro in indirizzo intendesse attuare per garantire una maggiore trasparenza nella procedura di selezione, prevista dal comma 94 dell'articolo 1 della legge n. 107 del 2015;

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, alla luce delle segnalazioni pervenute e nel rispetto di tutti coloro che hanno inviato la loro candidatura, non ritenga urgente e doveroso adottare tutte le iniziative utili a garantire una selezione dei dirigenti tecnici ispettori, rispettosa dei principi fondanti del nostro ordinamento giuridico, nonché delle disposizioni legislative testè richiamate.

(3-02956)

BLUNDO, GIARRUSSO, CAPPELLETTI, PUGLIA, GAETTI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che da tempo si parla della realizzazione della cosiddetta bretella Campogalliano-Sassuolo, un'opera infrastrutturale che consiste nella realizzazione di un raccordo autostradale, con origine all'intersezione tra la A22 (autostrada del Brennero) e la A1 (autostrada del Sole), che vada a collegarsi a sud alla strada statale 467, Pedemontana, nei pressi dell'abitato di Sassuolo. Il tracciato si sviluppa complessivamente in circa 20 chilometri con un asse principale di 15,5 chilometri, un asse di collegamento con la tangenziale di Modena di circa 3,5 chilometri e un asse di collegamento con la tangenziale di Rubiera di 1,4 chilometri. Inoltre, sono previsti 8 svincoli, di cui 6 sull'asse principale e 2 sull'asse di collegamento con la tangenziale di Modena. Secondo le previsioni, l'opera doveva essere completata a dicembre 2014 e avere un costo complessivo di 598 milioni di euro, di cui 234,6 milioni deliberati dal CIPE il 18 marzo 2005 e assegnati definitivamente nel 2010 con la restante parte coperta con il ricorso allo strumento del *project financing*. Nel corso degli anni, il costo totale dell'opera è aumentato del 340 per cento, rendendo l'autostrada Campogalliano-Sassuolo tra le opere più costose mai realizzate nel nostro Paese;

considerato che, a quanto risulta agli interroganti:

il progetto coinvolge una porzione di territorio caratterizzato dalla presenza di complessi arborei di altissimo pregio e monumentalità e va a impattare, inoltre, su un'area che si contraddistingue per l'elevato numero di pozzi ad uso acquedottistico e per la vicina presenza del fiume Secchia, soggetto costantemente al rischio di alluvioni;

a giudizio degli interroganti il rischio idrogeologico, ambientale e paesaggistico appare notevole in quanto il progetto dell'autostrada Campogalliano-Sassuolo incide anche sull'oasi del Colambrone e sull'intero parco regionale del fiume Secchia. Per tali motivi, associazioni come il WWF, Legambiente e Italia Nostra si sono opposti, fin dall'inizio, al progetto;

considerato inoltre che, a parere degli interroganti:

i costi sostenuti per tale progetto sarebbero del tutto ingiustificati, a fronte dell'esiguo risparmio di tempo, inferiore ai 10 minuti, che deriverebbe dalla percorrenza dell'eventuale collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo. Un progetto che è, altresì, ancora più ingiustificato, per il fatto che va in direzione contraria rispetto all'ormai necessario e indifferibile passaggio dai servizi di trasporto su gomma a quelli in ferro, per ridurre drasticamente i costi ambientali e i danni alla salute dei cittadini prodotti dal trasporto autostradale;

la costruzione dell'opera non sarebbe giustificata neppure dalla sua presunta strategicità ai fini del rafforzamento del distretto industriale della ceramica di Sassuolo, una realtà produttiva che purtroppo, a causa della concorrenza internazionale cinese, non è più ai livelli del 2004, quando si iniziò a parlare di quest'opera;

considerato altresì che:

a giudizio degli interroganti, il quadro finanziario di alcune delle società titolari dei lavori di realizzazione dell'opera risulterebbe essere poco chiaro;

un ruolo preminente è riconosciuto in capo alla società Auto Brennero che però, risulta agli interroganti, sarebbe interessata ad investire nella realizzazione del progetto della bretella Campogalliano-Sassuolo, solo se le venisse rinnovata la concessione riguardante la A22, da tempo scaduta. Inoltre la società Coopsette, che era inizialmente destinata a costruire l'opera, attraversa una grave crisi finanziaria, al punto che il 30 ottobre 2015 il Ministero dello sviluppo economico, verificata la condizione di insolvenza, ha disposto con decreto la liquidazione coatta amministrativa. Tale situazione influenza l'efficacia operativa di Coopsette e impone l'obbligo di rivedere gli impegni assunti dalla stessa, come partecipata della società di progetto Autocs, nella costruzione della bretella Campogalliano-Sassuolo. L'attuale presidente di Autocs risulta essere Emilio Sabbatini, nominato il 7 agosto 2014, quando ancora era presidente della Provincia di Modena. Durante il periodo di svolgimento del doppio incarico, che risulterebbe oggetto di incompatibilità ai sensi dell'articolo 63 del decreto legislativo n. 267 del 2000, Sabbatini sostenne molto il progetto della bretella;

considerato infine che a giudizio degli interroganti sarebbe opportuno dirottare le risorse stanziare per la bretella Campogalliano-Sassuolo verso opere pubbliche maggiormente utili al tessuto economico-sociale del territo-

rio in questione, quali la manutenzione, l'adeguamento e il potenziamento *in primis* del collegamento della rete ferroviaria Mantova-Modena e Modena-Ferrara, nonché di quella stradale e autostradale con il nuovo scalo merci di Marzaglia,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga sia opportuno che, in ottemperanza alle misure di contenimento della spesa pubblica, venga riconsiderato l'intero progetto, al fine di evitare uno spreco di denaro pubblico e l'ulteriore consumo di territorio che è noto a gran parte dell'opinione pubblica locale, decidendo eventualmente di dirottare tali risorse al potenziamento dello scalo intermodale di merci di Marzaglia.

(3-02957)

ORELLANA, LANIECE, ANITORI, MOLINARI, Fausto Guilherme LONGO, ZIN, FUCKSIA, MORGONI, BATTISTA, MASTRANGELI, BIGNAMI, DE PIETRO, LIUZZI, LO GIUDICE, BERGER - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che:

la casa circondariale "Torre del Gallo" di Pavia, seppur in condizioni di lieve sovraffollamento, desta più di qualche preoccupazione, con specifico riferimento al problema di manutenzione dell'edificio, la cui inadeguatezza va ricondotta alla costante mancanza di fondi;

altra grave carenza è quella riferita al personale, con un numero di addetti nettamente inferiore a quello necessario e agenti di Polizia penitenziaria costretti agli straordinari e a fronteggiare singolarmente situazioni, in atto o in potenza, pericolose, quali aggressioni, tentativi di suicidio o atti di autolesionismo;

è bene inoltre specificare che la casa circondariale di Pavia ospita 300 detenuti protetti, la cui rieducazione richiede personale altamente qualificato e un continuo trattamento di natura riabilitativa, tuttavia l'amministrazione dovrà gestire l'imminente apertura di un polo psichiatrico, richiedente personale medico-sanitario ad oggi non individuato. La sezione psichiatrica ospiterà 20 detenuti, di cui 10 subacuti provenienti da altre carceri e ospedali psichiatrici giudiziari e 10 con vizio di mente subentrato;

a destare particolare preoccupazione è la condizione di un cittadino di nazionalità italiana affetto da patologia diabetica, le cui complicazioni hanno portato all'amputazione di un arto inferiore, costretto ad essere accudito nell'igiene quotidiana da un compagno di cella. Il signor A.G., sezione 1, non può lavarsi autonomamente perché il locale docce è sprovvisto dei corrimano e degli ausili necessari ai portatori di disabilità;

inoltre, le condizioni psico-fisiche del signor G. appaiono come manifestamente incompatibili con la detenzione in una casa circondariale;

i detenuti denunciano, altresì, il grave stato di decadimento delle sezioni 2, 5 e 6, nonché dei locali cucina del vecchio padiglione; inoltre nel locale docce va rilevata la costante presenza di muffe ed infiltrazioni, manopole usurate ed inutilizzabili, scarichi completamente tappati. Il servizio doccia deve pertanto essere effettuato in fasce orarie precise e solo in questo modo tutti i detenuti hanno la possibilità di provvedere alle proprie necessità di carattere igienico. Anche i locali della cucina versano in condizioni igienico-sanitarie particolarmente critiche, con la presenza di muffe, infiltrazio-

ni, presenza di topi e calcinacci cadenti. La luce artificiale nella cella è fruibile solo tramite avvvitamento manuale della lampadina pendente dal soffitto: operazione a rischio dell'incolumità fisica che richiede determinate abilità (non tutti i detenuti sono in condizioni di perfetta motilità);

premessi altresì che:

particolare preoccupazione destano inoltre le condizioni di vita della Polizia penitenziaria;

difatti, l'organico è insufficiente, le divise carenti (fornite solo sporadicamente) e i turni di lavoro straordinario sistematici;

i locali della caserma contano 62 inquilini e 15 stanze inagibili per i danni provocati dalle infiltrazioni di acqua piovana penetrate dal tetto, dal sistema elettrico ed idraulico obsoleti e dalla scarsa manutenzione. Le camere singole o triple sono estremamente anguste, poco funzionali, con bagni inadeguati per qualsiasi necessità. È stata inoltre riscontrata una presenza massiccia di muffe e calcinacci che rendono l'aria irrespirabile ed insalubre; il tetto è in condizioni tali da permettere periodicamente ai residui piovani di infiltrarsi nel quadro elettrico, ragione per cui è stata rimossa parte dell'illuminazione;

è bene specificare che gli agenti di Polizia penitenziaria che vivono nella caserma, nonostante le condizioni precarie della struttura, sono comunque tenuti a pagare delle spese mensili per il soggiorno (44 euro per una stanza singola e 66 euro per una tripla);

considerato che:

la Convenzione europea dei diritti dell'uomo non contiene alcun riferimento specifico alla condizione dei soggetti privati della libertà; a differenza di altri documenti internazionali, quali il Patto sui diritti civili e politici delle Nazioni Unite del 1966 o la Convenzione americana sui diritti umani del 1969, l'art. 3 della Convenzione non statuisce alcun principio positivo di tutela in proposito;

la lacuna della Convenzione, tuttavia, è stata colmata dall'attività giurisprudenziale della Corte europea di giustizia e della Commissione, gli organi giurisdizionali del Consiglio d'Europa, i quali hanno operato fin dalla metà degli anni '60 per riempire questo vuoto normativo;

secondo la giurisprudenza elaborata a livello europeo sulla base dell'articolo 3 della CEDU, le condizioni detentive dei detenuti o delle persone sottoposte a custodia da parte della polizia sono rimesse alla tutela dello Stato, il quale è obbligato a garantire uno *standard* minimo delle condizioni delle carceri che tenga conto del rispetto della dignità dei detenuti;

la Corte si è occupata per la prima volta delle condizioni detentive dei soggetti privati della libertà nel caso Kudla c. Polonia dell'ottobre 2000, fissando incidentalmente un elenco degli obblighi positivi che la Convenzione crea in capo agli Stati, con specifico riferimento all'obbligo generale di garantire che la detenzione si svolga in condizioni compatibili con il rispetto della dignità umana, nonché all'obbligo di assicurare che l'esecuzione della pena non causi sofferenze e angosce superiori a quelle fisiologicamente intrinseche alla punizione detentiva;

tale orientamento è stato confermato in una sentenza successiva, ossia la Dougoz c. Grecia, grazie alla quale la Corte ha stabilito che le condi-

zioni di detenzione non devono arrivare a rappresentare un serio danno alla salute del detenuto. Oggetto dell'analisi da parte dei giudici di Strasburgo sono state principalmente le condizioni igieniche, l'accesso a luce naturale o ventilazione, la possibilità di uscire dalla cella per un'attività ricreativa o lavorativa o, ancora, per svolgere esercizi fisici, l'assenza di *privacy* dentro la cella e, infine, ma non certamente meno importante, le condizioni di spazio all'interno dell'unità di detenzione;

una svolta decisiva sul tema delle condizioni di detenzione si ha con la sentenza Kalashnikov c. Russia, nella quale emerge che la condizione subita dal ricorrente non era il frutto di un atteggiamento ostile dell'amministrazione penitenziaria o delle guardie nei suoi confronti, al contrario la Corte sottolinea in vari punti che non si rinviene una volontà di umiliare o ledere il detenuto, ma che vi è stata una partecipazione attiva delle guardie ad alleviare le sofferenze laddove possibile. La Corte ha pertanto rilevato che le condizioni di detenzione del signor Kalashnikov sono sintomatiche di una grave insufficienza degli *standard* penitenziari della Russia e che la causa del *deficit* strutturale è da imputare a ragioni economiche, con specifico riferimento alla mancanza di risorse finanziarie per modificare le infrastrutture, anche se vengono apprezzati gli sforzi per migliorare le condizioni di detenzione;

in tale sentenza la Corte ha stabilito che la sofferenza psichica e fisica patita dal ricorrente a causa del sovraffollamento e delle scarse condizioni igieniche, unita al periodo particolarmente lungo di detenzione in simili condizioni, hanno provocato una violazione dell'art. 3, indipendentemente dalla presenza di intenzionalità o meno di ledere o umiliare il detenuto da parte dell'amministrazione penitenziaria,

si chiede di sapere:

quali azioni il Ministro in indirizzo intenda adottare, con specifico riferimento alla casa circondariale "Torre del Gallo" di Pavia, al fine alleviare quanto prima le condizioni di disagio e sofferenza dei detenuti e degli agenti di Polizia penitenziaria;

se intenda provvedere a un rimodernamento delle carceri a livello nazionale e a una contestuale implementazione dei programmi di educazione e formazione dei detenuti, al fine di migliorare direttamente le condizioni sanitarie all'interno delle strutture e promuovere la riabilitazione sociale dei detenuti, valutando a tal fine l'opportunità di attingere al Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), al Fondo sociale europeo (FSE) e al Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS).

(3-02958)

BLUNDO, CAPPELLETTI, GIARRUSSO, PUGLIA, SANTANGELO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

da ormai molti anni diversi comitati vicentini chiedono trasparenza e rispetto in merito all'*iter* di finanziamento e costruzione della tangenziale nordest di Vicenza. Tale *iter* è disciplinato dal protocollo d'intesa, stipulato in data 28 agosto 2013, in cui si specifica che "gli interventi dei quali si propone il finanziamento sono finalizzati ad armonizzare l'insediamento milita-

re statunitense "Dal Molin" con le esigenze della comunità vicentina". Di conseguenza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha messo a disposizione di Anas SpA le risorse per la progettazione preliminare e definitiva dell'intera tangenziale nordest di Vicenza, nonché parzialmente per la sua realizzazione;

l'*iter* amministrativo della tangenziale nordest di Vicenza si presenta come particolarmente complesso, in quanto quest'ultima viene presentata come un'opera infrastrutturale di "compensazione" per un territorio che si è visto imporre l'insediamento della base militare americana "Dal Molin". Proprio per la complessità della situazione, il 21 aprile 2016 alcuni dei firmatari del presente atto hanno incontrato presso la sede di Anas SpA i progettisti di Anas, consegnando loro una cospicua memoria preparata dai comitati vicentini, che ad oggi non ha avuto un riscontro;

nella documentazione si è fatto riferimento alla necessità di avere maggiore informazioni circa la definizione e progettazione del tracciato dell'opera e i relativi studi sull'impatto ambientale dell'opera viabilistica disciplinati dal protocollo d'intesa;

considerato che:

la complessità e l'incertezza che caratterizzano l'*iter* amministrativo della tangenziale nordest di Vicenza si deducono anche dall'elevato spazio che la stampa locale dà all'argomento. A tal proposito, su "Il Giornale di Vicenza" dell'11 giugno 2016 si dà ampio risalto alla vicenda e si precisa che al momento si attende l'esito della gara per la realizzazione del primo tronco del primo stralcio e che la realizzazione del secondo, terzo e quarto stralcio, quello che da strada Marosticana dovrebbe condurre al collegamento con la base americana "Dal Molin", è bloccata, pur avendo già ricevuto il finanziamento da parte di Anas SpA;

in riferimento alla progettazione definitiva del primo tronco del primo stralcio, che va da viale del Sole alla strada provinciale 46, risulta agli interroganti che il progetto, elaborato da Anas, nel dicembre 2013, si sviluppava su un tracciato per lo più diverso da quello disciplinato dal citato protocollo d'intesa. In alcuni degli elaborati del progetto definitivo, il percorso, annunciato all'inizio, di circa 5.300 metri è infatti diventato, dopo le elaborazioni dei progettisti di Anas SpA, di 9.460 metri, provocando una vera e propria "esplosione" dei costi: 1.639.284,46 euro (anziché un milione di euro) richiesti per la progettazione da società autostrade Brescia-Padova SpA, come dichiarato dal presidente di Anas in una lettera del 16 febbraio 2016, ai quali vanno aggiunti i 3 milioni più IVA ed altri oneri previsti dal protocollo d'intesa del 28 agosto 2013 e, secondo "Il Giornale di Vicenza" del 17 maggio 2016, un ulteriore nuovo finanziamento per la progettazione;

considerato inoltre che:

oltre alle problematiche richiamate, un ulteriore punto controverso riguarda, secondo quanto riportato da fonti di stampa ("Il Giornale di Vicenza" dell'11 giugno), quel tratto dell'opera viabilistica, che dovrebbe garantire l'allacciamento della tangenziale nordest con la base americana "Dal Molin". I progettisti di Anas avrebbero previsto infatti la costruzione di una "bretelina" che dopo essersi staccata dalla tangenziale, corre sopra il fiume Bacchiglione, con un ponte lungo 40 metri ed entra all'interno della base americana;

na", ma il comando americano non è molto favorevole a questa soluzione, che considera fortemente invasiva. Inoltre, alcuni tratti dell'opera si svilupperebbero su aree ad altissimo rischio di esondazioni o già coinvolte dall'alluvione che nel 2010 ha pesantemente colpito Vicenza;

risulta infine agli interroganti che i comitati vicentini non abbiano ancora ricevuto e potuto visionare moltissima documentazione relativa agli studi sul traffico, nonostante le costanti e reiterate richieste inviate ad Anas SpA e che i numerosi esposti e richieste di accesso agli atti presentati anche al Ministro, alla Direzione generale per le strade e autostrade, alla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, non abbiano tutto ricevuto alcun riscontro,

si chiede di sapere:

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

se, nel rispetto delle proprie competenze, non ritenga opportuno verificare le motivazioni, tecniche o di altra natura, che hanno indotto i progettisti di Anas SpA a prevedere, nel progetto definitivo del dicembre 2013, per il primo tronco primo stralcio della tangenziale nordest di Vicenza, un tracciato del tutto differente rispetto a quello che era stato definito nel protocollo d'intesa del 28 agosto 2013, al fine di appurare la ragionevolezza o meno delle decisioni adottate, ovvero l'attuazione da parte di Anas, a carico degli stessi progettisti, di provvedimenti a carattere disciplinare per non essersi attenuti a quanto inizialmente stabilito;

sulla base di quanto disposto dall'articolo 3 del protocollo d'intesa, se risulti a quanto ammontino le risorse già spese e messe a bilancio da Anas SpA negli anni 2013, 2014 e 2015, destinate alla progettazione della tangenziale nordest di Vicenza e le risorse economiche residue a disposizione di Anas per la progettazione preliminare e definitiva, nonché per lo studio di impatto ambientale dell'intera tangenziale di Vicenza, e se, oltre a quanto già stanziato dal protocollo stesso, il Ministero o Anas abbiano stanziato ulteriori fondi per tale progettazione;

se e quali provvedimenti, anche in autotutela, o sanzioni siano stati adottati nei confronti di Anas SpA per le numerose ed evidenti anomalie riscontrate nell'*iter* amministrativo;

se, nei limiti delle proprie attribuzioni, non ritenga doveroso verificare l'attendibilità e veridicità degli studi di impatto ambientale già effettuati, fornendo informazioni dettagliate in merito, in particolar modo per il quarto stralcio, che dalla strada Marosticana dovrebbe condurre all'insediamento militare americano nei pressi dell'ex aeroporto "Dal Molin", attraversando anche l'area del "Parco della Pace".

(3-02959)

PUGLIA, DONNO, CASTALDI, CAPPELLETTI, NUGNES, SERRA, SANTANGELO, COTTI, MORONESE, GIARRUSSO - *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia* - Premesso che secondo quanto risulta agli interroganti, la sentenza n. 24 del 2 maggio 2012 del Tribunale civile di Torre Annunziata ha dichiarato il fallimento della società Deiuemar compagnia di navigazione SpA, per aver emesso obbligazioni in

violazione di quanto disposto dall'articolo 2412 del codice civile, per un valore di 858 milioni di euro circa;

considerato che:

a giudizio degli interroganti, con tale fallimento ha avuto formalmente inizio una vicenda inquietante che ha minato ulteriormente la già esigua credibilità del sistema di acquisto di titoli al portatore, nonché dei suoi strumenti di tutela e controllo. Detto fallimento, è difatti, quasi unico per le sue smisurate dimensioni, tanto che ha drammaticamente coinvolto, in maniera diretta, oltre 13.000 risparmiatori e, in maniera indiretta, l'intera area costiera vesuviana dove, in larga parte, risiedono i risparmiatori truffati e nella quale operava la società;

il raggiro perpetrato ai danni dei risparmiatori è stato fondato ingenerando in loro la convinzione che stessero effettuando investimenti a capitale garantito, in quella che era stata fatta apparire come una regolare ed autorizzata attività di emissioni di obbligazioni. Gli stessi invero acquistavano titoli obbligazionari;

la società partecipava ad aste pubbliche sin dal 1996 e, per quanto risulta agli interroganti, con assemblea straordinaria di azionisti e obbligazionisti, essa avrebbe annunciato l'avvenuta accettazione di un prestito obbligazionario. Tale prassi si sarebbe verificata sugli anni 1998, 2000, 2002 e 2004;

l'apparente solidità della Deiulemar, poi fallita, peraltro "certificata" secondo le regole della contabilità previste dalla normativa vigente, veniva ingenerata negli ignari risparmiatori anche dalle dimensioni internazionali della società;

considerato, inoltre, che:

da quanto emerso dalle attività di indagine sinora effettuate dalla magistratura civile e penale, l'emissione di titoli da parte della fallita Deiulemar risulterebbe essere stata effettuata quantomeno dal 1996;

dalle indagini effettuate, in particolare, sarebbe emerso che sin dal 1997, l'Ufficio italiano dei cambi, oggi confluito nella Banca d'Italia, avrebbe già all'epoca rigettato la richiesta di iscrizione della società nell'elenco generale degli intermediari finanziari di cui all'articolo 106 del decreto legislativo n. 385 del 1993 e successive modificazioni (testo unico bancario), per mancanza dei presupposti di legge; nel 2002, poi, la Banca d'Italia, in relazione ai fatti evidenziati, avrebbe segnalato la società alla competente Procura della Repubblica;

Nunzia D'Aniello e Anna Imparato hanno presentato, in data 16 luglio 2013, presso il Senato, una petizione popolare (n. 360), sottoscritta da 3.026 persone, che è stata assegnata alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro). Nonostante gli innumerevoli solleciti e l'accoglimento della stessa presso la Commissione delle petizioni europee per violazione dell'art. 3, la petizione ad oggi non è ancora stata esaminata dalla Commissione competente del Senato;

considerato altresì che, a parere degli interroganti:

occorre evidenziare che dalle indagini effettuate dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Torre Annunziata sarebbe emerso che, dal 2005 e sino a tutto il 2012, vi sarebbero state oltre 30.000 movimentazioni

sui conti correnti riconducibili ai soci della Deiulemar, per un valore complessivo di circa 400 milioni di euro;

non risulta chiaro secondo gli interroganti quali siano stati i controlli preventivi delle autorità vigilanti, essendo la Deiulemar un emittente diffuso soggetto alla vigilanza della Consob e ancor di più della Banca d'Italia, e quali le ragioni dei mancati controlli su un *deficit* di circa 600 milioni di euro che brucia il risparmio, spesso di una vita, di almeno di 13.000 risparmiatori determinando le gravissime ripercussioni economiche e sociali che hanno coinvolto decine di migliaia di famiglie;

considerato infine che, per quanto risulta agli interroganti:

le indagini in corso sono tuttora lente e complesse e continuano dal 2002;

la determina unica del defunto capitano Michele Iuliano (ex amministratore unico della società Deiulemar compagnia di navigazione) giuridicamente non sarebbe riscontrabile in quanto, nel 2007, non è stata indetta nessuna assemblea straordinaria che possa giustificare l'immissione dell'enorme quantità di titoli emessi sul mercato in esecuzione della determina dell'amministratore unico;

inoltre, sono sorti dubbi circa la presenza di un documento attestante un prestito dato alla Deiulemar socio unico dalla Montetitoli SpA su impulso della Banca d'Italia, anche alla luce del fatto che quest'ultima ha dichiarato di aver fornito ampia collaborazione all'autorità giudiziaria sin dal 2002;

ad oggi non sono ancora pervenuti ispettori da parte del Ministero della giustizia;

la Deiulemar non ha mai modificato lo statuto né indetto alcuna assemblea straordinaria per passare da società plurima a socio unico;

l'ultima promessa fatta dalla curatela fallimentare risale a 6 mesi fa, con l'approvazione del riparto parziale che prevede il pagamento in favore dei creditori chirografari nella misura dell'1 per cento sulla somma investita relativa ai crediti ammessi.

nella comunicazione si spiega che, in ragione di alcune problematiche emerse in relazione ai codici IBAN comunicati e della conseguente difficoltà di procedere con gli accrediti delle somme in favore di tutti gli aventi diritto, il pagamento avverrà mediante assegni circolari;

pur troppo ad oggi molti dei creditori, fra cui anche persone anziane, non hanno ancora ricevuto il promesso riparto dell'1 per cento;

rilevato infine che, ad avviso degli interroganti, risulta fortemente censurabile la condotta posta in essere fin dal 2002 sulla vicenda in questione da parte del gruppo Deiulemar, degli organismi di controllo e vigilanza, nonché della competente autorità giudiziaria,

si chiede di sapere:

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

se, nel rispetto delle indagini che la magistratura conduce, per gli aspetti di propria competenza, intendano adottare urgenti iniziative per fare chiarezza su un fallimento dai risvolti, a parere degli interroganti, clamorosi;

quali iniziative di competenza intendano assumere, affinché non siano come al solito i risparmiatori a pagare per la leggerezza ed il mancato

senso di responsabilità di coloro che possono aver condotto gestioni censurabili;

se intendano, nei limiti delle proprie attribuzioni, adottare le opportune iniziative ispettive presso gli uffici giudiziari coinvolti;

quali iniziative, nell'ambito delle proprie competenze, intendano intraprendere, al fine di verificare se vi siano stati controlli da parte della Prefettura, del Tribunale e della Camera di commercio, anche relativamente alla partecipazione della società Deiulemar ad aste pubbliche.

(3-02960)

MIRABELLI - *Ai Ministri per gli affari regionali e le autonomie, dell'interno, della salute e delle politiche agricole alimentari e forestali* - Premesso che:

la legge regionale della Campania 5 aprile 2016, n. 6, "Prime misure per la razionalizzazione della spesa e il rilancio dell'economia campana", al comma 3 dell'art.22 rubricato "Misure in materia sanitaria", dispone: «Alla luce delle risultanze delle analisi sull'incremento delle patologie tumorali in una zona della Regione Campania svolte, ai sensi dell'articolo 1, comma 1bis della legge 6/2014, dall'Istituto Superiore di Sanità, la struttura amministrativa competente in materia di salute e sicurezza alimentare della Regione Campania, in raccordo con le A.S.L. e le A.O. dei territori interessati, entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, attiva, esclusivamente sulla base degli indirizzi del Commissario di governo per la prosecuzione del Piano di rientro dal disavanzo del Settore sanitario, i percorsi previsti dalla legge 23 dicembre 1996, n. 662 (Misure di razionalizzazione della finanza pubblica) per gli Accordi di Programma Quadro, affinché la Regione Campania d'intesa con il Governo ed i Comuni interessati definisca idonee, legittime e concrete risposte ai bisogni dei territori coinvolti prevedendo, per quanto possibile, l'istituzione di un "Polo Oncologico Pluri-Territoriale" con la riallocazione dell'Ospedale "Sant'Alfonso Maria dei Liguori" di Sant'Agata dei Goti (BN), la rinaturalizzazione delle Aree Agricole a Rischio Ambientale, il riconoscimento di un marchio di Sanità Regionale per la tutela delle produzioni agro-zootecniche-alimentari e del pescato. Resta fermo che, per l'intera durata della gestione commissariale per la prosecuzione del Piano di rientro dal disavanzo del settore sanitario, le attività di cui al presente comma, sono esercitate esclusivamente nell'osservanza delle disposizioni impartite dal Commissario ad acta»;

l'accordo di programma quadro richiamato, così come previsto dall'art 2, comma 203, della legge n. 662 del 1996: a) è uno dei principali strumenti di programmazione negoziata; b) rappresenta il quadro di riferimento per definire le scelte strategiche, i settori e gli interventi prioritari per affrontare e risolvere le complesse problematiche dei territori, con soluzioni adeguate e condivise; c) prevede le attività e gli interventi da realizzare con tempi e modalità di attuazione, i soggetti responsabili e relativi impegni, le risorse finanziarie da utilizzare a valere su stanziamenti pubblici o su finanziamenti privati;

per tale motivo, la stessa Camera dei deputati, con ordine del giorno 9/03119-A/011 del 18 febbraio 2016, ha impegnato il Governo a «fare atti-

vare un "Accordo di Programma Quadro" (...) tra il Dipartimento della Salute e della Sicurezza Alimentare della Regione Campania, le Aziende Sanitarie Locali, le Aziende Ospedaliere dei territori interessati ed i comuni della Terra dei Fuochi, il quale preveda specifiche azioni capaci di meglio tutelare la salute e lo sviluppo delle aree interessate»;

l'utilizzo del predetto strumento è stato condiviso con atti formali da una serie di soggetti pubblici ed in particolare dai Comuni di Caserta e di Aversa, dalle Province di Napoli, Caserta e Benevento, dalle aziende sanitarie locali e dalle aziende ospedaliere di Caserta e Benevento, dai vescovi e dalle diocesi di Caserta, Benevento, Aversa, Capua, Acerra e di Cerreto Sannita-Telese-Sant'Agata dei Goti, che, tutti, hanno chiesto di procedere all'attuazione di specifiche progettualità e, in particolare: alla realizzazione del previsto "polo oncologico pluri-territoriale" con la riallocazione dell'ospedale "Sant'Alfonso Maria dei Liguori" di Sant'Agata dei Goti; b) la "rinaturalizzazione delle aree agricole a rischio ambientale"; c) il riconoscimento di un marchio di sanità territoriale per la tutela delle produzioni agro-zootecniche-alimentari e del pescato;

la valenza socio-sanitaria e programmatica della norma di cui alla legge regionale è stata accolta con grande entusiasmo e con rinnovata speranza, in particolare dalle numerosissime famiglie campane che vivono il dramma quotidiano della malattia e della sofferenza;

tale valenza è ancor più evidente in quanto inscindibilmente connessa alla drammatica situazione venutasi a creare, in particolare, nei territori della "terra dei fuochi" ed in generale nell'intera regione, dove il numero di morti per tumori registra un incremento esponenziale rispetto alle medie nazionali di riferimento;

tale dato è posto in risalto dallo stesso decreto n.33 del commissario *ad acta* per l'attuazione del piano di rientro dai disavanzi del settore sanitario della Regione Campania;

infatti, al punto "10.6 - LA RETE ONCOLOGICA" del "piano regionale di programmazione della rete ospedaliera", approvato con il citato decreto n. 33 del 17 maggio 2016, il commissario *ad acta* scrive: «In Campania, sulla base dei dati epidemiologici forniti dalla Banca dati "I tumori in Italia" (...) si stima un'incidenza di neoplasie maligne per l'anno 2010 (dato più recente) di 398/100.000 nuovi casi per il sesso maschile, a fronte di una media nazionale di 336/100.000 e 265/100.000 per il sesso femminile, dato in linea con la media nazionale. Il tasso di mortalità si discosta decisamente dalla media nazionale di 173/100.000 per gli uomini e 94/100.000 per le donne, attestandosi su 231/100.000 per i primi e 103/100.000 per le seconde», affermando, di conseguenza, «come sia diventato non più procrastinabile costruire per questa Regione la Rete Oncologica, in tutto il suo sistema di rete complessa, multidisciplinare, multipresidiale, a più livelli e con forti integrazioni, basato sul concetto ormai universale della presa in carico globale del paziente, finalmente tutelato nel percorso di diagnosi e cura da PDTA regionali, sostenuti da Evidenze Scientifiche, e assistito in setting di cura predeterminati che consentano il massimo dell'appropriatezza ed il massimo della qualità»;

il decreto n. 30 del 28 aprile 2016, pubblicato sul Bollettino ufficiale Regione Campania n. 27 del 2 maggio 2016, con il quale il citato commissario, contrariamente a quanto da lui stesso rilevato al citato punto 10.6 del piano ospedaliero, ha stabilito «di PROPORRE la rimozione del comma 3, dell'art. 22 della legge regionale n.6/2016» e, contestualmente, ha disposto «la sospensione dell'efficacia dei provvedimenti assunti in forza delle disposizioni della legge regionale n. 6/2016 individuate come contrastanti con il Piano di Rientro, sino alla necessaria modifica o abrogazione ad opera dei competenti organi regionali»;

a giudizio dell'interrogante il commissario *ad acta*, utilizzando la via amministrativa, ha di fatto rimosso la norma di una legge regionale, eccedendo nei propri poteri, pure se questa non incide in alcun modo sui conti del Servizio sanitario regionale, trattandosi di atto programmatico;

sulla questione e sulla condotta del commissario *ad acta* molto critica è stata la posizione assunta dagli stessi sindacati della dirigenza medica, uniti in un fronte comune che rappresenta gli oltre 50.000 camici bianchi, dai sindacati del comparto, riunitisi il 20 maggio 2016 presso la sede vescovile della diocesi di Aversa (cuore della terra dei fuochi), costituita da ben oltre 500.000 abitanti e da diversi comuni della provincia di Caserta e della città metropolitana di Napoli;

i sindacati della sanità e del lavoro, congiuntamente ai Comuni maggiormente interessati, hanno già dato mandato ai rispettivi legali di procedere all'impugnativa del decreto n. 30 del 28 aprile 2016 con il quale si assume, in maniera a giudizio dell'interrogante palesemente illegittima ed infondata, che la norma del legislatore regionale si pone in contrasto con il piano di rientro del settore sanitario della Regione Campania;

numerosi sono i Comuni che hanno attivato le procedure per impugnare il decreto, in particolare i Comuni di: Sant'Agata dei Goti con la delibera di Giunta n. 78 del 16/05/2016, e di Cancellò ed Arnone con la delibera di Giunta N. 43 del 1° giugno 2016, con oggetto: "Comma 3 dell'Art.22 della L.R. 05.04.2016 N. 6; Opposizione al Decreto N°30 del 28 Aprile 2016 del Commissario ad Acta per la Sanità della Regione Campania, pubblicato sul BURC N°27 del 02 Maggio 2016";

il Consiglio dei ministri, il 31 maggio 2016, ha deciso di impugnare davanti alla Corte costituzionale taluni provvedimenti normativi, inseriti nella legge regionale n.6 del 5 maggio 2016, tra cui non risulta il citato comma 3 dell'articolo 22 della legge regionale n. 6/2016 che prevede la definizione di un accordo di programma quadro tra Governo, la Regione Campania ed i Comuni, e, tale assenza può essere interpretata come la conferma e la piena legittimità della norma richiamata,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della situazione e delle problematiche descritte;

quali valutazioni esprimano in merito al comportamento del commissario *ad acta* che di fatto ha cancellato la volontà espressa dal Consiglio regionale che, con il comma 3 dell'art. 22 della legge regionale n. 6 del 2016, intendeva così dare soluzione alle nuove e vecchie emergenze dei territori dell'area definita "terra dei fuochi";

quali iniziative intendano assumere, per dare risposte immediate e concrete alle comunità campane, alle loro paure ed alle loro speranze;

se, a fronte della piena legittimità e vigenza dell'art. 22, comma 3, della legge regionale n. 6 del 2016, intenda sostenere la realizzazione di un accordo di programma quadro tra Governo, Regione e Comuni;

in quanto tempo il Governo intenda procedere all'attuazione del citato ordine del giorno 9/3119-A011 approvato dalla Camera dei deputati in Assemblea il 18 febbraio 2016;

se intendano intervenire tempestivamente con l'attivazione di uno specifico "tavolo di confronto" per un accordo di programma quadro nel senso sopra richiamato, tra i rappresentanti del Governo, della Regione Campania e dei Comuni.

(3-02961)

SERRA, MARTELLI, SANTANGELO, CAPPELLETTI, BERTOROTTA, GIARRUSSO, TAVERNA, MORONESE, BLUNDO - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca* - Premesso che:

da notizie di stampa ("Sempione News" del 14 aprile 2016, "la Repubblica" del 16 aprile 2016, "La Stampa" del 16 aprile 2016) si è appreso che nell'istituto comprensivo "G. Carducci" di Legnano (Milano), un'alunna disabile, affetta da una forma di autismo non grave, frequentante l'ultimo anno della scuola secondaria di primo grado, è stata vittima di episodi di *cyber* bullismo, di bullismo "tradizionale" e di atti di discriminazione, in classe e fuori dalla classe. Una vicenda che ha dei profili opachi in ordine alla gestione della situazione;

tali episodi non conoscono precedenti, la ragazza, infatti, fino a poco tempo fa era perfettamente integrata all'interno della classe, vista la sua totale autonomia e indipendenza che le consente di praticare sport, fare gite con gli *scout* e di curarsi della propria persona;

la discriminazione parrebbe avere avuto origine a partire dall'organizzazione di una gita scolastica in Austria. In tale occasione sarebbero sorti i primi episodi di *cyber* bullismo e di discriminazione da parte dei compagni, che non volevano, in alcun modo, la sua presenza in gita. Tale volontà è stata espressa con convinzione, tanto da sfociare in episodi estremamente violenti sotto il profilo psicologico e tendenti a falsificare la realtà dei fatti, pur di estromettere dal viaggio di istruzione la compagna. La scuola, pur essendo a conoscenza di tali circostanze si sarebbe mostrata dapprima se non totalmente indifferente, quanto meno distratta e poco presente, certamente non in grado di gestire una situazione di tal portata, considerato l'atteggiamento di sottovalutazione assunto anche dal dirigente scolastico;

risulta agli interroganti che successivamente, l'istituto, a seguito della lettera di diffida dei legali dei genitori dell'alunna, faceva propria una valutazione diversa dei fatti, riconoscendo, su invito della famiglia, il disvalore di tali condotte assunte non solo dai compagni della ragazza, ma anche da alcuni genitori, nonché ammetteva, pacificamente, che le negligenze nella gestione della vicenda erano ascrivibili, sia ai docenti, che al dirigente scolastico, ribadendo, altresì, l'inadeguatezza della scuola nello svolgimento

della sua funzione educativa e di accoglienza nei confronti di tutti i ragazzi senza discriminazione alcuna;

considerato che, a parere degli interroganti:

l'alunna è stata, evidentemente, emarginata e non sufficientemente supportata, nonostante il piano educativo individuale (PEI) prevedesse che l'obiettivo prioritario di coloro che si occupano della ragazza, e quindi della scuola e di tutto il personale, è il perseguimento del miglioramento della qualità della vita della stessa, presente e futura, in ossequio al principio generale, secondo il quale la scuola deve garantire il corretto apporto, al fine di consentire allo studente disabile di raggiungere la massima autonomia possibile;

i fatti, a causa dell'adozione dei provvedimenti che si rendevano necessari in modo tempestivo fin da subito, si sono rivelati mortificanti per la dignità e per i diritti della ragazza, diritti che l'ordinamento giuridico italiano riconosce alle persone disabili. La legge n. 104 del 1992 disciplina e promuove, infatti, l'integrazione sociale, familiare e scolastica delle persone con disabilità in tutti gli ambiti della vita sociale. La legge n. 107 del 2015, cosiddetta "Buona Scuola", all'articolo 1, comma 16, recita: "(...) il piano triennale dell'offerta formativa assicura l'attuazione dei principi di pari opportunità promuovendo nelle scuole di ogni ordine e grado l'educazione alla parità tra i sessi, la prevenzione della violenza di genere e di tutte le discriminazioni al fine di informare e sensibilizzare gli studenti, i docenti e i genitori (...)". Tali disposizioni normative sono espressione degli articoli 3, 33 e 34 della Carta fondamentale e riconoscono il pieno diritto all'istruzione, a parità di condizioni, a tutti gli studenti, cosiddetti normodotati e disabili. La scuola è, certamente, un luogo privilegiato ove adottare gli strumenti didattici e scientifici con il precipuo scopo di dare piena attuazione alla Costituzione;

considerato inoltre che a quanto risulta agli interroganti:

l'istituto scolastico citato, a mezzo del dirigente scolastico, come evidenziato, ha ammesso, su invito dei difensori della famiglia della ragazza, di non aver compreso la situazione e la reale portata della stessa, tanto che la scuola ha espresso le formali scuse alla famiglia e all'alunna;

è il caso di rilevare che, a parere degli interroganti, non si tratta di una vicenda isolata, peraltro con un epilogo, quanto meno, ragionevole e volto al riconoscimento dell'errore e della grave mancanza da parte dell'istituto; infatti, non raramente, gli istituti scolastici e il personale in servizio, non sono in grado di affrontare e gestire adeguatamente la presenza a scuola e la frequenza delle lezioni da parte di alunni con disabilità. In tal modo, viene generato, anche involontariamente, lo svilimento dei diritti che l'ordinamento giuridico riconosce alle persone con disabilità, ma soprattutto vengono depauperate le risorse umane e la dignità degli studenti disabili e delle loro famiglie;

dei fatti sarebbe stato informato dai genitori della ragazza anche il Presidente della Repubblica, che, dimostrandosi sensibile al tema e alla triste vicenda, si sarebbe impegnato ad informare il Ministro dell'istruzione dell'università e della ricerca, chiedendo un riscontro al proposito;

a giudizio degli interroganti, le linee di indirizzo generali adottate dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca per contrastare e prevenire i vari fenomeni di bullismo nelle scuole, nonché gli osservatori regionali appositamente costituiti, sono certamente apprezzabili e spiegano i loro effetti, attraverso una funzione deterrente di tutte quelle condotte vessatorie e violente (fisiche, verbali e psicologiche); tuttavia, non infrequentemente, risultano inefficaci, non riuscendo a scongiurare gli effetti deleteri di tali condotte, soprattutto per gli studenti meno preparati ad affrontare questi comportamenti: i ragazzi disabili;

in Italia si riscontrano costantemente gravi fenomeni di bullismo, così come risulta da una ricerca del CENSIS e della Polizia postale. Secondo tale indagine, in metà delle scuole italiane prese in esame, sono avvenuti atti di bullismo attraverso la rete,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e se intenda adottare provvedimenti di competenza, anche di carattere normativo, al fine di chiarire la vicenda, nonché l'attuale incidenza dei vari fenomeni di bullismo nelle scuole ai danni di studenti disabili e non;

se intenda adottare nuovi strumenti finalizzati a contrastare le forme più infide di bullismo, che si svolgono in rete, o potenziare quelli esistenti, al fine di promuovere l'educazione degli studenti all'utilizzo dei nuovi mezzi di comunicazione, veicoli privilegiati di un nuovo linguaggio, nonché avviare una nuova campagna di sensibilizzazione nelle scuole per studenti, docenti e personale scolastico, al fine di rafforzare la conoscenza e la consapevolezza sui reali effetti di tali fenomeni sulla psiche umana, in particolare in quella degli alunni con disabilità;

se ritenga di promuovere o rafforzare appositi progetti tra i vari enti interessati al fenomeno, pubblici e privati, al fine di mettere in relazione diverse esperienze e conoscenze, utili a contrastare il fenomeno del bullismo e dell'emarginazione nelle scuole e nei contesti ricreativi frequentati dagli studenti;

se non ritenga che vada istituito un sistema sanzionatorio finalizzato a scongiurare gli effetti generati da coloro che, pur essendo deputati a vigilare sulla sussistenza dei citati fenomeni, all'interno dell'istituzione scolastica, omettano di denunciare gli episodi in questione o favoriscano tali fenomeni a causa della sottovalutazione degli stessi.

(3-02962)

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

a Gorizia si sono svolti, nelle giornate di venerdì 17, sabato 18 e domenica 19 giugno 2016, il raduno degli alpini del Triveneto e l'adunata nazionale della JULIA, nell'ambito delle celebrazioni dei caduti della prima guerra mondiale;

la manifestazione alpina si inserisce in un contesto storico particolare del territorio e della città di Gorizia e vuole essere il momento della memoria e del ricordo, valori fondanti dell'Associazione nazionale alpini;

il 2016 è l'anno dedicato alla presa di Gorizia, a ricordo del centenario della grande guerra e del centesimo anniversario dall'entrata delle truppe italiane a Gorizia (8 agosto 1916-2016);

il ricco e significativo programma delle tre giornate del raduno prevedeva, come momento particolarmente rilevante, il suggestivo rito del lancio paracadutisti alpini programmato per le ore 13 di sabato 18 giugno allo stadio "Baiamonti", già vestito a festa da giorni;

considerato che:

il complesso *iter* autorizzativo iniziava il 18 aprile, esattamente 60 giorni prima dello svolgimento della manifestazione;

in data 22 aprile l'ENAV di Padova, competente per il territorio a nord-est, riceveva la richiesta di autorizzazione all'attività di aviolanci paracadutistici effettuati da elicottero (modulo "Notiziario speciale"), contenente le esatte coordinate geografiche che individuano inequivocabilmente il luogo del decollo e dell'atterraggio, collocato nell'area del campo di gioco dello stadio "Baiamonti" di Gorizia;

solo dopo 45 giorni, in data 7 giugno, perveniva ai richiedenti dell'Aero Club Etruria ASD il Notiziario speciale vistato da ENAV Padova, determinando un grave pregiudizio per i successivi passaggi previsti dalla procedura;

solo dopo l'acquisizione del visto ENAV è possibile avviare la richiesta NOTAM (Notizia agli aviatori, Notice to airmen) a ENAC che, per sua policy, prevede una tempistica di ben 40 giorni per il rilascio, requisito ormai impossibile da rispettare visto il prolungato trattenimento della pratica da parte di ENAV Padova;

in data 9 giugno la direzione ENAC per il Nordest (sede di Venezia) esprimeva il diniego alla richiesta di autorizzazione pervenuta dal comitato organizzatore della manifestazione;

i motivi della mancata concessione sarebbero addebitabili al ritardo (non imputabile ai richiedenti) nella presentazione ad ENAC della domanda e all'impossibilità di utilizzare l'aeroporto di Gorizia, di cui peraltro non era stato richiesto l'uso, aspetto che a giudizio dell'interrogante fa dubitare dell'attenzione con cui è stata esaminata la richiesta stessa,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda avviare una verifica sui fatti, che segnalano una serie di criticità importanti e tali, di fatto, da aver determinato la cancellazione di un momento assai atteso e partecipato, all'interno di una manifestazione di rilievo nazionale;

se, prendendo spunto da questo caso emblematico e sintomatico, intenda avviare un'attenta revisione delle procedure per il rilascio dei titoli autorizzativi NOTAM, atteso che solo in Italia, per la stessa "operatività", intervengono da 4 a 6 enti diversi, ognuno dei quali "legge" le stesse carte e adotta procedure diverse, a volte contrarie, con tempi che interferiscono gli uni con gli altri.

(3-02963)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

BLUNDO, CAPPELLETTI, SANTANGELO, GIARRUSSO, PUGLIA - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e della difesa* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

il "Parco della Pace" è un progetto che dovrebbe ufficialmente realizzarsi su un'area di circa 60 ettari appartenente all'ex aeroporto civile di Vicenza "Dal Molin", quale "intervento di mitigazione/compensazione per l'ampliamento dell'insediamento militare americano all'aeroporto Dal Molin di Vicenza", come risulta dal protocollo d'intesa sottoscritto il 7 luglio 2011 fra Presidenza del Consiglio dei ministri, Ministero della difesa, Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Anas e Comune di Vicenza. L'installazione militare statunitense è stata originariamente decisa con determina del Ministero della difesa del 17 luglio 2007;

risulta agli interroganti che, oltre a non essere ancora terminata la bonifica bellica dell'area, si sarebbero verificati anche problemi di carattere ambientale, quali l'allagamento dell'area attualmente ridotta ad un acquitrino e l'interruzione della rete fognaria della località Cresolella; tali criticità sarebbero dovute quasi esclusivamente alla distruzione della rete dei drenaggi (riconosciuta dalle stesse autorità militari statunitensi) prodotti dai lavori di ampliamento della base militare americana all'interno dell'ex aeroporto "Dal Molin". A tal proposito, già nel marzo 2013, alcuni comitati locali sostenevano che gli interventi apportati all'unica strada di accesso alla base militare statunitense di viale Ferrarin avrebbero impedito il deflusso delle acque dall'area su cui nel 2017 dovrebbe sorgere il "Parco della Pace". Sulla vicenda i cittadini hanno più volte richiesto la documentazione e gli atti, senza ottenerli, al Comune di Vicenza;

considerato che la progettazione del "Parco della Pace" si interseca con quella della tangenziale nord-est di Vicenza prevista invece nel Protocollo d'intesa firmato il 28 agosto 2013, in quanto, come si evince da fonti di stampa ("Il Giornale di Vicenza" del 27 maggio 2016), qualora si decidesse di garantire l'accesso a nord alla nuova base americana, attraverso la costruzione di una infrastruttura lunga oltre 1.400 metri ad esclusivo uso della base militare statunitense, in una zona a fortissima criticità idraulica, già soggetta all'alluvione del 2010, sarà effettivamente necessario garantire anche il passaggio del quarto stralcio della tangenziale nell'area, dove è in corso la progettazione preliminare del "Parco della Pace";

considerato inoltre che:

è stata peraltro fortemente disattesa la promessa di tenere aperto il cosiddetto "tavolo della consultazione", istituito con delibera della Giunta comunale, con il proposito di garantire una forma costante di dialogo con la cittadinanza, al fine di raccogliere idee per lo sviluppo e la valorizzazione del futuro "Parco della Pace";

risulta agli interroganti che, recentemente, 11 delle associazioni e comitati di cittadini, facenti parte del "tavolo della consultazione", avrebbero abbandonato lo stesso, in quanto il gruppo che si occupa della progetta-

zione del parco, nel corso di un convegno tenutosi il 21 maggio 2016 alla presenza dell'assessore del comune di Vicenza, Dalla Pozza, avrebbe annunciato di voler realizzare il "Checkpoint Charlie", quale punto di entrata al Parco della Pace dalla base militare statunitense. A giudizio degli interroganti, una palese contraddizione, considerato che il "Checkpoint Charlie" a Berlino era un importante posto di blocco e di confine tra i settori sovietico e americano, un luogo dove nel 1961 i carri armati delle 2 superpotenze si fronteggiarono in modo ostile e dove alcune spettacolari fughe dalla Germania dell'Est si conclusero in tragedia,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, ognuno per le proprie rispettive competenze, siano stati preventivamente informati, per motivi di sicurezza, dell'intenzione del progettista di aprire un'entrata al futuro "Parco della Pace" dalla base americana "Dal Molin" denominandola "Checkpoint Charlie", titolazione che, a giudizio degli interroganti, appare discutibile e provocatoria;

se, ai sensi del protocollo d'intesa del 28 agosto 2013, risulti se Anas abbia realizzato la progettazione, almeno preliminare, del 4° stralcio della tangenziale di Vicenza, il cui tracciato occuperebbe buona parte dell'area nord del Parco della Pace;

se, ai sensi dell'atto di concessione del 29 dicembre 2011, sia stato sottoscritto l'accordo bilaterale tra il Comune di Vicenza e il Comando U.S. Army Garrison Vicenza (USAG-VI), relativo alle due uscite d'emergenza dalla base USA, che interferiranno con la progettazione del Parco della Pace;

quali iniziative, nei limiti delle proprie competenze, intendano intraprendere presso le autorità statunitensi, al fine di agevolare il raggiungimento di un accordo circa il risarcimento dei danni alla rete fognaria e ai drenaggi, provocati dai lavori di ampliamento dell'insediamento militare americano, nell'area dove dovrà sorgere il "Parco della Pace";

se risulti quali siano i motivi per i quali l'area del "Parco della Pace" non sia ancora stata acquisita definitivamente dal Comune di Vicenza, nonostante la disponibilità ricevuta da parte del demanio.

(4-06011)

CASSON - Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle infrastrutture e dei trasporti e dei beni e delle attività culturali e del turismo - Premesso che:

il sistema Mose, una delle cosiddette grandi opere, sarebbe in procinto di essere completato, secondo le ultime dichiarazioni ufficiali che prevedono l'ultimazione dei lavori nel 2018. Si tratta di una grande opera ideata per difendere Venezia dalle acque alte eccezionali; essa si inquadra nel rapporto che Venezia ha con le acque alte che la inondano periodicamente ed il cui fenomeno ha assunto rilevanza nazionale ed internazionale dopo che una catastrofica mareggiata avvenuta nel novembre 1966 ha completamente sommerso Venezia e gli altri centri abitati lagunari, con una marea di 1,94 centimetri sul livello medio mare. Da quell'evento calamitoso emerse nettamente la consapevolezza che la salvaguardia della città stessa e della sua laguna non sarebbero più state certe, in assenza di specifici interventi volti a

difenderle. Per questo, si ritenne di risolvere la questione delle acque alte con questa grande opera, peraltro fin da subito contestata, denominata Mose: 4 schiere di paratoie a ventola a spinta di galleggiamento, oscillante ed a scomparsa; 79 paratoie che normalmente resterebbero sul fondo piene d'acqua e che in caso di alte maree eccezionali dovrebbero essere sollevate, mediante l'immissione di aria compressa, fino ad emergere, in modo da separare temporaneamente la laguna dal mare;

un'opera che, al di là delle note e gravi vicende giudiziarie ancora in parte pendenti, è stata caratterizzata da numerose ed autorevoli critiche, tutte strumentalmente ignorate per una sorta di autoreferenzialità del magistrato alle acque di Venezia e del suo concessionario consorzio Venezia nuova (i cui vertici sono stati tutti quasi tutti incriminati, indagati e molti già condannati, perché costantemente condizionati da accordi corruttivi), che non hanno mai voluto rapportarsi ad alcun confronto tecnico-scientifico sul merito delle argomentazioni critiche sollevate, con il risultato che a tutt'oggi, ad opera quasi ultimata, permangono pesanti dubbi sulla sua funzionalità e sicurezza;

per di più, e come novità, va segnalato che recentissimi studi del CNR hanno messo in evidenza che si stanno verificando significativi fenomeni di subsidenza in corrispondenza delle opere poste alle bocche di porto che potrebbero riflettere dei cedimenti differenziali con gravi ripercussioni sulla funzionalità dell'intera schiera di paratoie;

meriterebbe quindi una lettura attenta la copiosa documentazione elaborata ad opera e per conto del Comune di Venezia, che nel 2006 (dopo un quinquennio 2001-2005 caratterizzato dall'esclusione della più ampia competenza amministrativa locale) aveva costretto il Governo Prodi ad un confronto tecnico per rivedere e modificare radicalmente il progetto Mose, prospettando soluzioni alternative meno impattanti, più funzionali, meno costose, più consapevoli dell'eustatismo in corso e più rispondenti al rispetto di quell'equilibrio idrogeologico ed ecosistemico, che gli indirizzi della legislazione speciale per Venezia fin dagli anni '80 del secolo scorso avevano indicato e normato. Confronto che, come è noto, il I Governo Prodi (con l'eccezione di alcuni coraggiosi ministri contrari, poi risultati però influenti nella decisione finale) ha concluso con il respingimento delle proposte del Comune di Venezia con la motivazione che "non sono emersi elementi nuovi tali da richiedere modifiche delle opere del sistema Mose", con ciò cancellando di fatto persino il parere negativo di VIA (dicembre 1998), secondo cui l'opera doveva essere ripensata e rivalutata prima della decisione di procedere. E ciò anche a conferma del preliminare negativo parere rilasciato in precedenza pure dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

a dispetto di questi rilevanti ed eminenti pareri contrari si è proceduto alla fase esecutiva, ma ancora manca una ricostruzione critica della storia del progetto Mose. Soprattutto, non si è avvertita la necessità di verificare i vari momenti criminali di corruzione che hanno intersecato la storia del Mose in tutte le fasi decisionali, in particolare accertando se gli atti corruttivi fossero utili, non solo ad accumulare fondi neri per illeciti finanziari, ma fossero anche indispensabili per l'avanzamento delle varie fasi di un progetto di indimostrata efficacia e di intrinseca instabilità;

considerato che:

oggi tante di quelle osservazioni critiche stanno rivelando la loro giustezza e fondatezza e tante "improprietà" di questo progetto rimangono;

l'affidamento della progettazione e dell'esecuzione delle opere è avvenuto a trattativa privata, senza gara e senza confronto tecnico ed economico tra varie possibili soluzioni. Per esempio, è mancato completamente un confronto con altre esperienze operative esistenti soprattutto nel settore industriale internazionale *offshore* petrolifero, che disponeva di tecnologie avanzate e sperimentate di progettazione e costruzione di componenti che avrebbero potuto trovare conveniente impiego nelle opere di salvaguardia di Venezia (che la soluzione alternativa delle paratoie a gravità nei ridotti varchi liberi avrebbe potuto dimostrare);

le opere attualmente in esecuzione sono sostanzialmente diverse da quelle originarie dello studio di fattibilità approvato nel 1982 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per la drastica riduzione dei restringimenti fissi (con l'ampliamento delle strutture mobili), non garantendosi in questo modo il migliore regime idraulico attraverso la riduzione degli scambi con il mare ed innestando la perdita di sedimenti;

le autorizzazioni politiche non hanno tenuto conto dei pareri negativi sul progetto di massima del 1990 del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del 1998 della commissione VIA del Ministero dell'ambiente;

le opere complementari (dighe esterne in mare e conca di navigazione a Malamocco), bocciate nel progetto di massima nel 1990 e non presenti nel progetto preliminare del 1994, sono state aggiunte nel progetto definitivo del 2002, e realizzate senza alcuna approvazione dell'assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

si sono avviati i cantieri senza aver prima attuato le preventive sperimentazioni di aumento delle resistenze idrauliche (attriti) alle bocche (restringimenti fissi) richiesti dal Comune di Venezia e dal "Comitatone", presupposto pregiudiziale per una successiva revisione del progetto di regolazione delle bocche;

è confermata una difficile compatibilità tra il sistema Mose e lo sviluppo della portualità veneziana;

vi è stata una mancanza di precauzione verso i livelli eustatici, anche in considerazione del 5° rapporto dell'IPCC sui cambiamenti climatici presentato nella conferenza di Parigi sul clima nel 2015;

fenomeni di assestamento dei suoli e delle sovrastrutture, a breve e a lungo termine, comportano effetti sulla sicurezza e funzionalità del sistema per tutta la vita operativa. Nel caso di un sistema reversibile sono possibili azioni di rimedio (livellamenti, piccole variazioni di batimetria della soglia di appoggio) che, di fatto, consentono una maggiore sicurezza operativa del sistema. I carichi al suolo sono viepiù maggiori a parità di forze statiche e i carichi dinamici trasferiti dalla paratoia alla base e alle fondazioni sono tanto maggiori quanto più il sistema è in risonanza con le onde. Dai dati di progetto, inoltre, non si possono dedurre i valori dovuti agli effetti di eustatismo e i carichi statici dovuti al conseguente battente idrostatico;

nell'*iter* procedimentale si sono rivelate difformità con gli strumenti urbanistici ed una conflittualità con le direttive comunitarie in materia di conservazione degli *habitat* naturali;

la sua architettura di sistema comporta l'esistenza di un'enorme quantità di elementi "semplici" interconnessi funzionalmente e soggetti a critiche condizioni ambientali che, nel loro insieme, costituiscono un sistema estremamente complesso, che dovrà operare in situazioni ambientali difficili od estreme, la cui affidabilità necessariamente costituirà un problema nella sua vita operativa e richiederà una manutenzione continua e costosa (si ricorda che nel concorso internazionale per la barriera sulla "New waterway" in Olanda sicurezza di funzionamento e bassi costi di manutenzione sono stati i due criteri che hanno portato ad eliminare una soluzione analoga al Mose);

queste ed altre considerazioni, peraltro già illustrate nei precedenti atti di sindacato ispettivo dell'interrogante in materia (tra cui 4-00559 e 4-03039), fanno apparire per tanta parte del mondo scientifico e dell'opinione pubblica che l'opera che si sta completando non sia proprio un vanto dell'ingegneria italiana, ma rappresenti un'opera di dimensioni inusitatamente maggiori di quanto potevano (e dovevano) essere, basata su tecnologie obsolete, concepita con un'inutile e pericolosa complessità che ne comprometterà l'efficacia e con grossi difetti di comportamento dinamico, che ne potranno determinare la perdita di funzionalità operativa;

inoltre, le gravi vicende criminali che hanno accompagnato la vita del Mose e che tante risorse finanziarie pubbliche hanno dissipato illegalmente, sulle quali la magistratura sta completando la propria opera di accertamento, impongono che gli aspetti tecnici e scientifici segnalati vadano accuratamente valutati in assenza di ombre e di rischi criminali già nel passato verificatisi, anche al fine di impedire che su tutte le opere in corso o in progettazione relativamente alla laguna di Venezia (come il tema delle bonifiche in Porto Marghera e la questione delle grandi navi) si concentrino nuovi interessi illeciti e corruttivi;

valutato che:

sul citato ultimo aspetto fondamentale inerente alla criticità strutturale di comportamento dinamico dell'opera va fugato ogni ragionevole dubbio, dal momento che, in uno studio eseguito dalla società francese Principia R.D., incaricata dal Comune di Venezia nel 2008, si dimostrava che le paratoie del Mose presentano fenomeni di risonanza, ovvero sono instabili dinamicamente soprattutto nei casi di mare agitato; lo studio Principia è stato consegnato al Comune di Venezia, e i suoi risultati non sono stati smentiti da alcuno;

la decisione adottata dal Governo, dopo lo scoppio dello scandalo Mose-consorzio Venezia nuova, di determinare sostanzialmente la "morte" del magistrato alle acque di Venezia si rivela troppo frettolosa e improvvida, in quanto istituzionalmente le attività di controllo, di verifica e di accertamento del magistrato, secolari, fin dai tempi della Repubblica Serenissima, rimangono indispensabili per la salvaguardia di Venezia e non possono essere cancellate, né affidate ad enti territoriali che non sono in grado né tecnicamente, né finanziariamente di gestirne le funzioni e il personale, soprattutto quello altamente qualificato;

infine, ad opera ultimata, saranno molto ingenti le risorse finanziarie annualmente necessarie per garantire la gestione e la ordinaria manutenzione del sistema Mose: da 80 a 100 milioni di euro annui. Ci si chiede chi vorrà e potrà garantire tale flusso ordinario e pressoché perpetuo di denaro, che si configurerà quasi come una rendita permanente per chi riuscirà a vincere la gara pubblica, che non potrà essere che europea;

considerato che:

nella seduta del 22 giugno 2016 il Senato ha approvato, praticamente all'unanimità (212 voti favorevoli, uno solo contrario), la mozione 1-00584 del 7 giugno 2016 concernente il sistema Mose, con una modifica preliminare al punto n. 1 della parte dispositiva, che recita: "previo urgente ulteriore esame del comportamento idraulico delle paratoie" con ciò confermando il contenuto specifico dell'intervento in Aula dell'interrogante con cui, in maniera più articolata, si invitava il Governo ad una valutazione più attenta "con particolare riguardo al comportamento dinamico delle paratoie, delle resistenze idrauliche alle bocche di porto, dei livelli eustatici e dei fenomeni di risonanza";

in tal modo, il Governo si è impegnato, sul voto sostanzialmente unanime del Senato, ad un esame urgente appunto del comportamento dinamico delle paratoie,

si chiede di conoscere:

se i Ministri in indirizzo intendano procedere all'immediata verifica tecnico-scientifica per gli aspetti connessi al comportamento dinamico delle paratoie, avvalendosi di un *team* di esperti qualificati nel campo della progettazione e modellazione di sistemi marini complessi e nell'interrazione dinamica fluido-struttura;

se ritengano di disporre una verifica tecnico-scientifica, al fine di conoscere se il progetto esecutivo degli sbarramenti alle 3 bocche di porto abbia confermato i dimensionamenti del progetto definitivo, oppure se ci siano state modifiche, e di quale entità;

se ritengano opportuno avere un'evidenza delle prove su modello utilizzate per la progettazione delle paratoie delle 3 bocche di porto e di come sia stato valutato l'effetto scala;

se intendano garantire il massimo della pubblicità e trasparenza, anche ai sensi del decreto legislativo n. 33 del 2013, e successive integrazioni;

se ritengano attivarsi al fine di programmare il nuovo magistrato alle acque di Venezia all'interno di una nuova normativa speciale per Venezia e per la sua laguna, tra l'altro già in discussione in 13a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali).

(4-06012)

STUCCHI - *Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze* - Premesso che:

l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) ha recentemente sanzionato i principali operatori della distribuzione automatica e semi-automatica di alimenti e bevande, e la loro associazione di categoria, Confida, con una multa di oltre 100 milioni, per l'esistenza di un'intesa anti-concorrenziale;

secondo l'Autorità, tale accordo avrebbe previsto il congelamento delle rispettive quote di mercato tra gli operatori coinvolti, che si astenevano dal presentare offerte l'una ai clienti dell'altra, in occasione di gare, con la collaborazione di Confida, che, attraverso circolari e comunicati, frenava condotte aggressive di prezzo da parte del mercato in occasione di eventi esterni;

a quanto risulta all'interrogante l'associazione Confida intenderebbe fare ricorso al Tribunale amministrativo del Lazio, per chiedere l'annullamento della decisione adottata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno verificare i fatti esposti, anche alla luce dell'importo spropositato dell'ammenda che, se confermata, metterebbe in forte pericolo l'esistenza stessa di importanti realtà industriali del settore con conseguenti serie ricadute occupazionali.

(4-06013)

PICCOLI - Ai Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali - Premesso che:

i Vigili del fuoco volontari, appartenenti ai circa 350 distaccamenti del Corpo nazionale, prestano un'attività, che inizia al momento della chiamata di soccorso e si conclude con il termine dell'intervento. Per tale impiego non si instaura alcun rapporto di lavoro con l'amministrazione (art. 4, comma 12, della legge n. 183 del 2011);

in forza delle disposizioni di cui all'art 10 del decreto legislativo n. 139 del 2006, al personale volontario richiamato in servizio temporaneo, per l'intera durata di tale richiamo, spetta il trattamento economico iniziale del personale permanente di corrispondente qualifica, il trattamento di missione, i compensi inerenti alle prestazioni di lavoro straordinario;

nell'ambito della componente, sono presenti Vigili del fuoco che percepiscono indennità previdenziali, dovute allo stato di disoccupazione o di mobilità dalla propria attività lavorativa ("MiniAspi") o che sono autorizzati da parte dell'ente previdenziale a versare contributi volontari necessari al ricongiungimento pensionistico, in quanto posti in esodo da parte del proprio datore per crisi occupazionale e con risoluzione del contratto di lavoro;

la partecipazione all'attività di soccorso, in presenza di tali misure previdenziali, per i volontari in stato di disoccupazione (anche agricola) od autorizzati al regime di contribuzione volontaria, è fonte di disincentivo, in quanto solo un'ora di intervento determina la perdita giornaliera dell'indennità di disoccupazione, per effetto del minimale retributivo, mentre il versamento dei contributi disposto dai singoli lavoratori in regime di esodo è incompatibile con il regime del trattamento contributivo, spettante per le ore di intervento alla componente, in base all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1432 del 1971 e ribadito dall'art 6 del decreto legislativo n. 184 del 1997;

le osservazioni, su tale questione, inviate all'INPS ed al Ministero del lavoro e delle politiche sociali da parte dell'associazione italiana Vigili del

fuoco volontari, pur confermando la problematica, non hanno prodotto soluzioni coerenti alle difficoltà espresse;

da ultimo, emerge che il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, ha approvato, in via preliminare, un decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo n. 150 del 2015, in cui si precisa che lo stato di disoccupazione è compatibile con lo svolgimento di rapporti di lavoro, autonomo o subordinato, dai quali il lavoratore ricava redditi di ammontare esiguo, tali da non superare la misura del reddito, cosiddetto non imponibile (corrispondente ad un'imposta lorda pari o inferiore alle detrazioni spettanti ai sensi dell'articolo 13 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917),

si chiede di sapere:

se la modifica al decreto legislativo n. 150 del 2015 riconosca anche ai volontari in stato di disoccupazione, od autorizzati al regime di contribuzione volontaria, l'indennità giornaliera di disoccupazione, al fine di porre rimedio alle storture esistenti di carattere contributivo, in modo tale da incentivare la loro partecipazione all'attività di soccorso e quindi evitare che i Vigili del fuoco volontari siano obbligati a sospendere l'attività di soccorso, allo scopo di sottrarsi alle svantaggiose ricadute economiche e di natura previdenziale, allorquando sono impegnati nel servizio istituzionale;

quali siano i tempi dell'effettiva attuazione della modifica.

(4-06014)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

3-02960, del senatore Puglia ed altri, sul fallimento della Deiuemar compagnia di navigazione e sul ristoro degli obbligazionisti;

7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-02956, della senatrice Blundo ed altri, sull'attribuzione di incarichi di livello dirigenziale;

3-02962, della senatrice Serra ed altri, su episodi di *cyber* bullismo nelle scuole, in particolare ai danni di alunni disabili;

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

3-02957 e 3-02959, della senatrice Blundo ed altri, rispettivamente sulla realizzazione della cosiddetta bretella Campogalliano-Sassuolo e sulla costruzione della tangenziale nordest di Vicenza;

3-02963, della senatrice Fasiolo, sul diniego al lancio dei paracadutisti alpini allo stadio "Baiamonti" di Gorizia in occasione della celebrazione della presa di Gorizia durante la prima guerra mondiale.