



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

ASSEMBLEA

835^a seduta pubblica

giovedì 1 giugno 2017

Presidenza della vice presidente Lanzillotta

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	21
<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>	35

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

INTERROGAZIONI

Svolgimento:

(3-02828) – Ritardi e lievitazione costi realizzazione autostrada Asti-Cuneo:

PRESIDENTE.....	5
DEL BASSO DE CARO, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	5
MALAN (FI-PdL XVII).....	7

(3-02925) – Proroga concessioni autostradali e realizzazione gronda di Genova:

PRESIDENTE.....	9
DEL BASSO DE CARO, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	9
MALAN (FI-PdL XVII).....	10

(3-03233) – Necessità indizione gare per assegnazione della concessione di tre lotti autostradali:

PRESIDENTE.....	11
DEL BASSO DE CARO, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	11
MALAN (FI-PdL XVII).....	13

(3-03533 e 3-03789) – Gestione concessioni autostradali:

PRESIDENTE.....	14, 17
DEL BASSO DE CARO, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	14
MALAN (FI-PdL XVII).....	16

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MARTEDÌ 13 GIUGNO 2017.....17

ALLEGATO A

INTERROGAZIONI.....21

Interrogazione sui ritardi e sulla lievitazione dei costi nella realizzazione dell'autostrada Asti-Cuneo.....	21
Interrogazione sulla proroga delle concessioni autostradali e sulla realizzazione della gronda di Genova	26
Interrogazione sulla necessità dell'indizione delle gare per l'assegnazione della concessione di tre lotti autostradali.....	28
Interrogazioni sulla gestione delle concessioni autostradali.....	30

ALLEGATO B

CONGEDI E MISSIONI.....35

COMMISSIONI PERMANENTI

Variazioni nella composizione.....	35
------------------------------------	----

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati.....	35
Annunzio di presentazione.....	35
Assegnazione.....	36

GOVERNO

Trasmissione di atti per il parere.....	36
Comunicazione dell'avvio di procedure d'infrazione.....	37

PARLAMENTO EUROPEO

Trasmissione di documenti.....	37
--------------------------------	----

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme a interrogazioni.....	39
Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.....	39
Mozioni.....	42
Interpellanze.....	45
Interrogazioni.....	48
Interrogazioni da svolgere in Commissione.....	84

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 - Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Federazione della Libertà (Idea-Popolo e Libertà, PLI): FL (Id-PL, PLI); Forza Italia-II Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Direzione Italia, Grande Sud, M.P.L. - Movimento politico Libertas, Riscossa Italia: GAL (DI, GS, MPL, RI); 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-Campo Progressista-Sardegna: Misto-CP-S; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; 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; Misto-UDC: Misto-UDC.

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 16,04*)

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

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-02828, sui ritardi e sulla lievitazione dei costi nella realizzazione dell'autostrada Asti-Cuneo.

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, per quanto riferisce la direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, il tempo occorso ad ANAS per la pubblicazione del bando di gara per la realizzazione dell'opera è da attribuirsi alla significativa revisione apportata alla progettazione. In particolare, sono state riviste le soluzioni progettuali dei lotti II.5 e II.6 e sviluppati i successivi livelli di progettazione dei restanti lotti, poiché alcuni erano allora disponibili solo a livello preliminare.

Dopo cinque mesi dall'aggiudicazione della gara, il 23 marzo 2006 fu sottoscritta tra l'ANAS e la società Autostrada Asti-Cuneo la convenzione per la progettazione, costruzione e gestione dell'opera. Tuttavia, l'*iter* della convenzione fu interrotto a seguito del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, il quale ha modificato la disciplina per i rapporti concessori attraverso l'introduzione della convenzione unica, successivamente sottoscritta e divenuta efficace a febbraio 2008, a seguito dell'emissione del decreto interministeriale.

riale di approvazione della stessa e della sua successiva registrazione alla Corte dei conti.

Pertanto, la convenzione precedentemente sottoscritta è quella del 23 marzo 2006, citata anche nelle premesse del testo convenzionale del 2007, la quale non ha mai avuto efficacia.

Per quanto riguarda il capitale della società Autostrada Asti-Cuneo, lo stesso è pari a circa 50 milioni interamente versato: il 35 per cento da ANAS e la restante parte dal socio privato.

In merito al contenzioso oggetto di transazione con la convenzione 2007, lo stesso riguardava l'impugnazione del bando di gara indetto da ANAS per la realizzazione della barriera di Govone, in quanto le stesse opere erano inserite nella convenzione di concessione sottoscritta dalla società Autostrada Asti-Cuneo, nonché delle note con cui ANAS aveva avviato il procedimento di sostituzione del contratto di concessione sottoscritto il 23 marzo 2006 con la nuova convenzione unica. Con la sottoscrizione della nuova convenzione è, quindi, intervenuta anche la rinuncia da parte della società concessionaria al contenzioso pendente.

Circa l'aumento dei costi, ANAS - in qualità di concedente - ha approvato i progetti presentati dalla società concessionaria senza approvare l'aggiornamento degli elenchi prezzi di riferimento, al fine di evitare l'aumento del costo complessivo dell'opera. Tuttavia, tali provvedimenti sono stati oggetto di ricorsi da parte della società concessionaria nei confronti del concedente, che è sempre rimasto soccombente.

A seguito di richiesta di appello al Consiglio di Stato da parte del concedente, l'Avvocatura generale dello Stato ha ritenuto che non sussistessero i presupposti per la proposizione dello stesso.

Per far fronte agli impegni di spesa, al 31 dicembre 2016 alla società è stato erogato un contributo pubblico pari a 200 milioni di euro tramite ANAS e il resto, pari a 319 milioni, tramite linee di finanziamento a medio e lungo termine. Ricordo che la società eroga ad ANAS il 42 per cento del canone di concessione, pari al 2,4 per cento dei proventi netti da pedaggio (ai sensi dell'articolo 1, comma 1020, della legge n. 296 del 2006), oltre al canone di gestione, pari al 2 per cento dei proventi netti da pedaggio (ai sensi dell'articolo 12, comma 2, della vigente convenzione).

Occorre poi evidenziare che per la società Autostrada Asti Cuneo - a seguito dell'integrale riprogettazione dei lotti da realizzare prevista dalla vigente convenzione, del tempo intercorso, delle modifiche normative nel frattempo intervenute e dell'aggiornamento dei prezzi di riferimento la spesa per investimento originariamente prevista in sede di gara - si è generata una situazione di squilibrio economico-finanziario, con la necessità di individuare soluzioni alternative per garantire il completamento dell'opera.

Il 20 febbraio 2014 la società concessionaria ha formalmente rappresentato le predette criticità addotte a cause di forza maggiore e ha rappresentato come l'unica soluzione possibile fosse l'integrazione della tratta A33 con le altre tratte interconnesse gestite dal gruppo SIAS, che insistono sulla medesima direttrice A4 e A21.

Al fine di addivenire a una soluzione in grado di garantire il completamento dell'infrastruttura consentendo, nel contempo, di risparmiare note-

voli risorse finanziarie, la società ha ipotizzato una realizzazione parziale dell'opera, che consente - in ogni caso - il completamento dell'infrastruttura; il costo complessivo dell'investimento è stimabile in circa 1,3 miliardi di euro.

L'ipotesi prevede inoltre che non siano realizzati gli investimenti, considerati come non essenziali dal punto di vista trasportistico - segnatamente, ciò riguarda i lotti 2.1 dir, 2.1b, 2.5 e 1.6 e dei caselli di esazione del tronco 2 - e siano altresì realizzati l'adeguamento funzionale della tangenziale di Asti (ex lotto 2.1b) e della tangenziale di Alba (ex lotto 2.5) e l'implementazione del sistema di esazione dei pedaggi del tronco 2 tramite un sistema di tipo *free flow*.

Nell'agosto 2014 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inoltrato alla Commissione europea un progetto di riorganizzazione della rete autostradale attraverso un'integrazione delle concessioni facenti capo al gruppo SIAS, di cui la concessionaria Autostrada Asti-Cuneo fa parte. A settembre 2014 è stato emanato il decreto-legge n. 133, il cui articolo 5 stabiliva la possibilità di inoltrare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti «modifiche del rapporto concessorio in essere finalizzate a procedure di aggiornamento o revisione anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue ovvero tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria».

In data 31 dicembre 2014 e in ottemperanza al citato articolo 5, le società partecipate dal gruppo SIAS hanno presentato un nuovo progetto di aggregazione societaria. Tale istanza, nei contenuti, risultava conforme alla proposta presentata dal Governo italiano nell'agosto 2014. Ad oggi il progetto di integrazione non ha avuto ulteriore corso ed è inoltre intervenuta l'abrogazione del predetto articolo 5 a seguito del nuovo codice degli appalti.

Nel 2015 sono stati poi valutati ulteriori progetti di aggregazione societaria per reperire il fabbisogno finanziario necessario alla realizzazione dell'Asti-Cuneo.

A valle della prospettata ipotesi di revisionare il progetto dell'opera con una significativa riduzione della spesa, sono state formulate ulteriori ipotesi di aggregazione societaria che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha portato a conoscenza della Commissione europea a giugno 2016. Sono in corso le verifiche per accertare la compatibilità della nuova soluzione con la normativa comunitaria. Tale ultima ipotesi operativa, che prevede l'accorpamento delle tratte A33 (Asti-Cuneo), A21 (Torino-Piacenza) e A4 (Torino-Milano), è oggetto di valutazione in sede comunitaria.

Infine, per quanto attiene al quadro progettuale del lotto 2.6 (Roddi-Diga ENEL), è in corso una *project review*, che consiste nel valutare la possibilità di realizzare l'opera non più in galleria, ma all'aperto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, mi dichiaro parzialmente soddisfatto delle informazioni ricevute, perché mancano alcune risposte. Avevo chiesto, infatti, se corrisponde al vero che i lavori per la galleria di Verduno sono fermi per colpa del Ministero - come afferma il socio privato della società concessionaria - e a questo non è stata data risposta.

Tuttavia, dalle numerose informazioni che sono state fornite, e per le quali ringrazio personalmente il Sottosegretario, emergono alcuni fatti sconcertanti.

Il Sottosegretario ha anzitutto confermato che sono stati versati 50 milioni di capitale sociale, di cui il 65 per cento, pari a 37,5 milioni, da parte del socio privato. Mi risulta però che il socio privato si sia aggiudicato la gara, battendo due avversari - non si trattava di una di quelle gare, purtroppo non infrequenti, con un solo partecipante sulla base del versamento - non di 37,5 milioni, ma di 130 milioni. Come mai è stato accettato che il socio privato, anziché 130 milioni, ne versasse 37,5? Forse in questo modo, diminuendo l'intero capitale sociale, diminuiva anche la sanzione consistente nell'obbligo da parte del socio privato del riacquisto a un valore sostanzialmente raddoppiato della quota del socio pubblico? Si è fatto, dunque, un ulteriore sconto del 75 per cento al socio privato? Non si può fare in sede di replica, ma a questo punto devo chiedere perché si è accettato in presenza di un bando, anche perché forse quelle condizioni sarebbero state accettate anche dagli altri. Invece questi vincono impegnandosi a versare 130 milioni e poi ne versano 37,5 e va bene lo stesso. Ciò è sconcertante.

Un altro punto sconcertante, di cui ringrazio il Sottosegretario per il contenuto, è quello in cui si dice chiaro che, prima ancora di fare il famigerato decreto sblocca Italia, il Governo aveva già presentato per conto suo all'Unione europea una proposta di accorpamento che - guarda caso - coincideva alla lettera con quanto richiesto dal concessionario, che è un privato e ha già ricevuto regali di ogni sorta dal pubblico, a cominciare dall'aver potuto partecipare alla gara nonostante il decennio precedente avesse dimostrato la totale inadeguatezza a completare la stessa infrastruttura e, cioè, l'autostrada Asti-Cuneo.

Un'ultima cosa che voglio sottolineare con sconcerto è che il Governo continua a proporre delle proroghe delle concessioni. Faccio notare che l'articolo 178 del codice degli appalti dice in modo ancora più chiaro di quanto lo fosse prima che sono vietate le proroghe delle concessioni autostradali. Sono vietate, peraltro, le proroghe su tutte le altre concessioni, ma qui si ribadisce specificamente che sono vietate le proroghe delle concessioni autostradali. Il Governo, però, continua a lavorare a proroghe, perché l'accorpamento di cui si parla non è altro che una riedizione di quanto proposto nel cosiddetto sblocca Italia del settembre 2014, quando si concedeva ad alcuni soggetti, in particolare a questo soggetto, la facoltà di accorpare le concessioni in qualche modo interconnesse, equiparando alla più lontana la data di scadenza della concessione: in altre parole, una proroga che più proroga non si può. Allora, il fatto che il Governo agisca contro un decreto-legislativo, per il quale esso stesso è il legislatore delegato, è veramente paradossale e ho anche il sospetto che, andando contro la legge, sia persino sanzionabile.

Ringrazio comunque il Sottosegretario per avermi fornito interessanti notizie. Mi rammarico per qualche dettaglio che manca, ma c'è ampia materia per dimostrare che il Governo sta promuovendo la violazione di una legge appena approvata e da esso stesso redatta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-02925, sulla proroga delle concessioni autostradali e sulla realizzazione della gronda di Genova.

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 merito al contenuto delle convenzioni e dei relativi atti aggiuntivi in argomento, la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali riferisce che la convenzione unica stipulata il 12 ottobre 2007 tra ANAS (all'epoca ente concedente) e Autostrade per l'Italia è di tipo ricognitivo degli impegni previsti nei precedenti atti convenzionali.

In particolare, per quanto riguarda gli investimenti, sono stati confermati quelli contenuti nella convenzione del 1997 e quelli richiesti dal Governo nel 2002 e inseriti nel IV atto aggiuntivo (principalmente l'ampliamento dell'Adriatica e il nodo di Genova). Ed è stata prevista la realizzazione di ulteriori interventi di risanamento acustico rispetto a quelli già previsti nella precedente convenzione. Inoltre, in convenzione unica è stato previsto l'impegno della concessionaria di sviluppare la progettazione di alcuni interventi di potenziamento della rete autostradale, che potranno essere inseriti in convenzione all'esito degli *iter* approvativi su richiesta del concedente e previa stipula di un atto aggiuntivo, con remunerazione dei relativi investimenti tramite la componente tariffaria K, di cui alla delibera CIPE n. 39 del 2007.

La convenzione unica è stata quindi inviata ai competenti uffici della Commissione europea. A tal riguardo, ricordo che, a seguito della riforma delle concessioni autostradali, introdotta dal decreto legge n. 262 del 2006, la Commissione europea aveva aperto una procedura di infrazione contro lo Stato italiano per aver modificato in modo unilaterale i contratti in essere in violazione del principio della certezza del diritto.

Nel frattempo, la convenzione unica veniva approvata con legge n. 101 del 2008 nell'ambito delle «disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari».

A seguito della comunicazione dell'intervenuta efficacia della convenzione unica inviata dalla Presidenza del Consiglio dei ministri all'Unione europea, quest'ultima ha archiviato la suddetta procedura di infrazione nell'ottobre del 2008.

Con l'atto aggiuntivo sottoscritto in data 24 dicembre 2013 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - nel frattempo subentrato ad ANAS nel ruolo di concedente dal 1° ottobre 2012 - e Autostrade per l'Italia si è proceduto ad effettuare, in conformità a quanto previsto in convenzione unica, l'aggiornamento quinquennale del piano finanziario. Trattandosi - come già detto - di convenzione di tipo ricognitivo, con l'aggiornamento del

piano finanziario si è proceduto ad aggiornare i valori previsionali del piano stesso, senza quindi procedere - come invece avviene per le convenzioni a riequilibrio regolate dalle delibere CIPE n. 39 del 2007 e n. 23 del 2013 - al riequilibrio del piano finanziario e alla conseguente rideterminazione dei livelli tariffari.

In merito alla tempistica di approvazione del predetto atto aggiuntivo, la convenzione unica prevede che l'aggiornamento quinquennale del piano finanziario debba essere effettuato dal concessionario entro il 30 settembre dell'anno di scadenza di ciascun quinquennio di piano. Pertanto, in vista della scadenza del primo quinquennio di piano 2008-2012, a partire dalla fine di marzo 2012 sono state avviate le interlocuzioni tra concedente e concessionario per definire i valori aggiornati da inserire nel piano stesso.

Il successivo 28 settembre il concessionario ha quindi presentato la proposta di aggiornamento. Sono poi seguite ulteriori interlocuzioni e incontri con il concedente finalizzati a concludere l'*iter* istruttorio da parte dello stesso. Nel frattempo è intervenuta la delibera CIPE n. 27 del 2013, che ha differito il termine per l'aggiornamento quinquennale del piano finanziario al 30 giugno del primo anno del successivo periodo regolatorio. L'atto aggiuntivo con il quale si è proceduto alla formalizzazione dell'aggiornamento del piano finanziario è stato quindi definitivamente sottoscritto in data 24 dicembre 2013.

Trattandosi di atto aggiuntivo, che non comportava variazioni o modificazioni al piano degli investimenti, ovvero ad aspetti di carattere regolatorio, lo stesso è stato approvato, ai sensi del decreto-legge n. 201 del 2011, con decreto interministeriale Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Ministero dell'economia e delle finanze in data 31 dicembre 2013.

Quanto alla gronda di Genova, confermo che la stessa rientra tra gli interventi che, su richiesta del Governo, furono inseriti nel IV atto aggiuntivo stipulato tra il concedente e Autostrade per l'Italia sin dal 2002. In sede di convenzione unica del 2007 tale intervento è stato confermato - come peraltro gli altri inseriti nella precedente convenzione e atti aggiuntivi - tra gli impegni di investimento del concessionario.

In merito, infine, alle ipotesi di proroga, l'eventuale prolungamento della concessione sarà preso in considerazione al solo fine di evitare consistenti aumenti tariffari per l'utenza e di realizzare un importante piano di investimenti. Il tutto andrà poi perfezionato mantenendo l'invarianza finanziaria.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Signor Sottosegretario, dal punto di vista del contenuto sono molto soddisfatto di questa risposta, perché è stata completa rispetto a quanto domandato, ma da essa emergono fatti ancora più sconcertanti rispetto alla precedente interrogazione.

Abbiamo nuovamente la conferma, proprio attraverso le ultime parole del Sottosegretario, che il Governo sta considerando - io immagino pero-

rando, ma si dice considerando - l'ipotesi di una proroga che la legge vieta all'articolo 178 del nuovo codice degli appalti. E perché la sta considerando? Avviene ciò - sono fatti che vengono fuori sui giornali - perché la società concessionaria della quasi maggioranza assoluta del chilometraggio della rete autostradale italiana (concessione che ha senza mai avere vinto l'ombra di una gara) promette, se le viene data una proroga, ovvero aumenti esorbitanti dei pedaggi, di realizzare quanto era già contenuto fin dal 2002.

Il Sottosegretario ha confermato che la realizzazione della gronda di Genova rientra tra gli interventi che, su richiesta del Governo, furono inseriti nel IV atto aggiuntivo stipulato nel 2002. Dopo quindici anni il lavoro non è stato neppure iniziato e, come premio al fatto di non avere adempiuto al contratto, il Governo, anziché chiedere conto alla società del perché non abbia ancora realizzato la gronda - sarebbe un'ancora di salvezza, una boccata d'aria per i milioni di automobilisti, professionisti e camionisti che circolano intorno a Genova - considera l'ipotesi di regalare qualche altro anno di concessione di tutta la rete che interessa la nostra intera Penisola. Insomma, c'è scritto a chiare lettere che il Governo premia chi non fa il lavoro che si è impegnato a realizzare.

In questo caso non ci sono neppure le scuse addotte in altre situazioni. Non esiste alcuna scusante: la società Autostrade per l'Italia, grande sostenitrice del sì al *referendum* - e credo la cosa non sia fuori luogo - riceve un'importante riconoscenza dal Governo per questo pur inutile - grazie alla saggezza del voto degli italiani - slancio antidemocratico nel sostenere una riforma rovinosa. Riceve, cioè, un premio per non avere realizzato una infrastruttura ritenuta necessaria dal Governo fin dal 2002.

Si studia ora di concedere alla società un'ulteriore proroga, non solo su quella tratta, ma sull'intera Italia. Autostrade per l'Italia si troverà così a gestire le tratte in tutto il nostro Paese - almeno questa è la loro richiesta, fatta in modo pressante anche con il sostegno al sì al *referendum* - e tutta l'Italia si dovrebbe trovare tariffe più care per pagare una cosa che la società Autostrade avrebbe già dovuto realizzare. Questa è la più interessante seduta di interrogazioni cui abbia assistito in numerosi anni di vita parlamentare.

Ricordo, in conclusione, che sull'intera rete autostradale negli ultimi otto anni vi sono stati aumenti tariffari del 25 per cento, contro un'inflazione del 14 per cento, e tutti riportano che, nella sua generosa offerta, Autostrade per l'Italia, per realizzare quell'infrastruttura che avrebbe già dovuto realizzare, chiede di poter applicare un ulteriore aumento del 10 o del 14 per cento, a fronte di un'inflazione ridotta sostanzialmente allo zero.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-03233, sulla necessità dell'indizione delle gare per l'assegnazione della concessione di tre lotti autostradali.

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, sul riaffidamento delle concessioni autostradali, va premesso che la direzione generale per le strade e le autostrade e

per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali - in qualità di concedente - ha provveduto a portare a termine la prima gara europea di riaffidamento della concessione relativa all'autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia, con aggiudicazione definitiva avvenuta con provvedimento del 12 maggio 2015.

Per la concessione dell'autostrada A5 (ATIVA), l'attuale concessionario ha presentato in data 28 settembre 2015 una proposta di *project financing* ai sensi dell'allora articolo 153 del decreto legislativo n. 163 del 2006 per la gestione di tale tratta autostradale, in relazione alla quale la citata direzione generale, supportata da apposito parere rilasciato dall'Avvocatura generale dello Stato, il 29 luglio 2016 ha comunicato il non accoglimento della proposta presentata.

A fronte di tale decisione, il successivo 26 settembre il proponente ha presentato ricorso al TAR Piemonte, che non ha ancora fissato la data di discussione.

Per quanto attiene, invece, alla concessione autostradale A21 Torino-Alessandria-Piacenza (SATAP A21), la cui scadenza è prevista per il 30 giugno 2017, è in corso l'attività istruttoria necessaria per la predisposizione degli atti di gara per il riaffidamento della concessione.

Ciò posto, la medesima direzione generale, dovendo attivare celermente le procedure di gara per il riaffidamento della concessione dell'autostrada A5 (ATIVA) e dell'autostrada A21 (SATAP A21), anche ai sensi del nuovo codice dei contratti pubblici, ha richiesto: all'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), rispettivamente in data 5 e 10 ottobre 2016, gli schemi di concessione da porre a base di gara, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g) del decreto legge n. 201 del 2011, per entrambe le concessioni; all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), in data 10 ottobre 2016, il bando di gara tipo previsto dall'articolo 71 del decreto legislativo n. 50 del 2016 da utilizzare per il riaffidamento della concessione dell'autostrada A5.

A fronte di tali richieste l'Autorità di regolazione dei trasporti, con delibera n. 142 del 30 novembre 2016, ha avviato il procedimento volto a definire lo schema di concessione da porre a base di gara per l'affidamento della concessione della A5 fissando come termine di conclusione del procedimento la data del 30 giugno 2017.

Al riguardo, il decreto legislativo n. 56 del 2017, recante disposizioni correttive ed integrative del codice dei contratti pubblici ha introdotto, tra l'altro, ulteriori disposizioni in termini quadro essenziale (ai sensi dell'articolo 3, lettera ggggg-*nonies* e articolo 216, comma 27-*sexies*), in base alle quali la citata direzione generale lo scorso 12 maggio ha convocato una riunione con la Regione Piemonte, l'Autorità di bacino del fiume Po, l'Agenzia interregionale per il fiume Po, la Città metropolitana di Torino e la direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali avente ad oggetto l'individuazione degli investimenti di messa in sicurezza da inserire nel bando di gara al fine della predisposizione dei relativi quadri essenziali.

Inoltre, la stessa direzione generale, nel prendere atto delle criticità rappresentate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) in merito agli aspetti di efficienza economica correlati alle dimensioni delle tratte autostradali in argomento, ha ritenuto, con nota del 19 maggio 2017, di condivi-

dere l'opportunità di prevedere un unico procedimento di gara che contempli l'affidamento congiunto delle tratte, richiedendo, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del citato decreto-legge n. 201 del 2011, l'acquisizione, entro la fine del mese di luglio 2017, dello schema di convenzione da porre a base di gara per l'affidamento unitario.

Con la suddetta nota è stato anche evidenziato che l'affidamento avverrà sulla base del quadro esigenziale. Pertanto, la medesima direzione generale ritiene, una volta acquisito lo schema di concessione da parte dell'ART e lo schema di bando di gara da parte dell'ANAC, di procedere, entro la fine del corrente anno, alla pubblicazione del bando di gara per l'individuazione del nuovo concessionario delle tratte autostradali A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/A5 Ivrea-Santhià, Sistema Tangenziale di Torino e diramazione Torino-Pinerolo e A21 Torino-Alessandria-Piacenza.

In chiusura, segnalo che la concessione per l'autostrada Ligure Toscana scade il 31 luglio 2019 e, pertanto, non sono ancora maturi i tempi per l'avvio delle relative procedure di gara.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, ringrazio il Sottosegretario per le risposte ancora esaurienti. Anche in questo caso, però, emerge la volontà del Governo di aggirare le leggi che - lo ripeto - esso stesso ha redatto su mandato del Parlamento.

Partiamo dall'ultima. Ha detto che la concessione per l'autostrada Ligure Toscana scade il 31 luglio 2019 e, dunque, è troppo presto per avviare le relative procedure di gara. Abbiamo però visto che per l'autostrada Torino-Piacenza saranno necessari come minimo tre anni. Pertanto, se non si avviano le cose quando mancano due anni, con procedure che arriveranno a durare tre anni, è chiaro che si giungerà alla scadenza con la necessità, con l'obbligo, di fare una proroga che è vietata dalla legge. Notate bene che, se il Governo lascia scadere qualsiasi tipo di servizio dato in concessione o qualsiasi tipo di appalto legato a un'erogazione di servizi nel tempo, un Comune - forse ha meno mezzi tecnici, meno uffici legislativi, meno funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gestire le situazioni - non può prorogarlo e, se anche lo facesse, l'atto sarebbe nullo. Il Ministero sostiene invece di non aver fatto quello che doveva fare entro il 2016.

Quanto a ciò che doveva fare per completare l'*iter* entro il 30 giugno 2017, ci viene promesso - prendiamolo per buono - che all'ultimo giorno sarà possibile pubblicare il bando, che dovrà ovviamente prevedere un certo tempo per redigere i progetti. Occorrerà un tempo che - abbiamo un'esperienza chiara - sarà lungo, nel senso che nell'ordine di due anni. E questo è scritto anche in un documento ufficiale del Governo, nella relazione allegata al nuovo decreto legislativo recante modifiche al codice degli appalti. Tuttavia, quando mancano due anni alla scadenza della concessione dell'autostrada Ligure Toscana, il Governo sostiene che c'è tempo. È una premeditata, chiara, dichiarata, certificata intenzione di violare la legge, di

fare un ennesimo favore - guarda caso - sempre allo stesso concessionario di cui abbiamo parlato per l'autostrada Asti-Cuneo e per la Torino-Piacenza.

Inoltre, tornando a ringraziare per le informazioni ottenute, il Governo decide per conto proprio di accorpare delle tratte, avendo un ulteriore pretesto per allungare i tempi. Sta di fatto che dall'agosto 2016 una società gestisce senza averne titolo le autostrade della rete ATIVA, e cioè la gran parte della rete autostradale della Provincia di Torino, e addirittura fruisce di un aumento delle tariffe. In realtà, la percezione dei pedaggi su queste autostrade è illegittima, essendo la concessione scaduta e non avendo più titolo. Non c'è un piano finanziario dal quale si deduce che per quella certa tratta si deve pagare uno, due o dieci euro.

Non c'è nulla, è illegittimo. Il Governo promuove l'illegittimità a danno dell'efficienza del sistema Italia, a danno degli utenti della strada e a danno di chi, anche indirettamente, è un utente della strada. Tutti coloro che acquistano delle merci da qualche parte sanno che gran parte di esse circola per le strade. Queste inefficienze e l'eccesso di tariffe sono premeditatamente fatti a loro danno. È una cosa scandalosa e inaccettabile, di cui qui abbiamo le prove chiare, sia pure dopo un po' di tempo.

Le risposte sono chiarissime: il Governo agisce costantemente e premeditatamente contro la legge per fregare gli utenti delle autostrade.

PRESIDENTE. Seguono le interrogazioni 3-03533 e 3-03789, sulla gestione 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, rispondo congiuntamente agli atti 3-03533 e 3-03789 del senatore Malan, in quanto vertenti su analogo argomento.

Per quanto riguarda il proseguimento della concessione della Brescia-Padova, in mancanza della realizzazione della Valdastico Nord, ricordo che all'articolo 4, comma 1, della convenzione è stabilito che la scadenza della concessione è fissata, in funzione della realizzazione della Valdastico Nord, al 31 dicembre 2026. È stabilito altresì 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 e sulla convenzione; tale ultimo termine è stato successivamente prorogato, in accordo con i competenti uffici della Commissione europea, al 30 giugno 2015. In seguito è stato istituito un comitato paritetico con la Regione Veneto e la Provincia autonoma di Trento per il raggiungimento dell'accordo sull'individuazione del corridoio di interconnessione, che ha concluso i propri lavori il 9 febbraio 2016.

Al fine di recepire le decisioni del comitato paritetico, in data 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 il 17 maggio 2016 al CIPE, contestualmente alla presentazione del documento conclusivo del suddetto comi-

tato, al fine della successiva approvazione, necessaria per avviare le procedure progettuali della tratta nord Valdadastico 2° lotto, quelle di realizzazione del 1° lotto già approvato e tutte le altre attività necessarie per la realizzazione delle altre opere.

Nello specifico, l'atto aggiuntivo facente parte dell'aggiornamento del piano economico finanziario sottoposto al CIPE, alla luce del verificato raggiungimento dell'intesa sulla realizzazione dell'opera A31 Nord, ha definitivamente dato atto del superamento della condizione posta all'articolo 4.2 dalla Convenzione unica 2007.

Da ultimo, al fine di raccogliere le istanze del territorio, è stato costituito il gruppo di coordinamento con i rappresentanti della Regione Veneto, della Provincia autonoma di Trento e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La società concessionaria ha avviato l'elaborazione del progetto definitivo del lotto 1, impegnandosi a sottoporlo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il mese di maggio 2017; il progetto è stato infatti consegnato nella giornata del 31 maggio.

In merito alle istanze di accesso ai documenti amministrativi e di accesso civico, la competente direzione generale riferisce di aver sempre curato le stesse nel rispetto delle norme vigenti e non occultando alcuna informazione.

Quanto agli aumenti dei pedaggi autostradali, preciso che gli stessi avvengono secondo criteri per il calcolo stabiliti dalla specifica normativa di settore, recepita nelle convenzioni di concessione stipulate fra le società concessionarie autostradali e il concedente, dalle quali non si può prescindere.

Circa l'andamento delle poste figurative, specifico che lo stesso varia conformemente ai criteri previsti dalla normativa vigente. Predetto debito genera, peraltro, interessi passivi a carico della società concessionaria e la modulazione dello stesso risulta compatibile con i limitati incrementi tariffari previsti per i prossimi anni.

Infine, circa l'aumento del pedaggio autostradale relativo all'anno 2017 per la società ATIVA, ricordo che, nel caso di concessioni scadute, i competenti uffici hanno riconosciuto adeguamenti tariffari per le società concessionarie che proseguono la gestione ordinaria dell'infrastruttura autostradale pari allo zero. In particolare, per la società ATIVA, essendo intervenuta la scadenza della concessione il 31 agosto 2016 e, considerato che alla società spettava l'adeguamento tariffario per l'ultimo anno di concessione, per l'anno 2017 si è proceduto ad un riconoscimento tariffario pari allo 0,88 per cento. Tale valore è pari al valore dell'inflazione programmata (0,90 per cento) così come desumibile dalla nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2016, deliberata il 27 settembre 2016, decurtato del valore del parametro della qualità (0,02 per cento), così come stabilito dalla formula tariffaria in convenzione.

Passando al quesito sulla rotazione del personale dirigenziale, in premessa informo che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutti gli incarichi vengono ciclicamente posti ad interpello e assegnati a domanda degli interessati. La situazione della direzione sulla vigilanza delle concessionarie autostradali presenta delle particolarità. Infatti, la stessa è

stata istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito di trasferimento di ramo di azienda avvenuto *ope legis* nel 2012 e, al momento del trasferimento, la norma ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le competenze e il personale che le svolgeva, ivi compreso quello dirigenziale. In un primo momento, in attesa della riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 72 del 2014, la struttura fu incardinata nel dipartimento infrastrutture, con decreto del Ministro *pro tempore*, che ne ha disciplinato le funzioni, le competenze amministrative e contabili e il personale. Per tale personale è stato poi necessario attendere l'emanazione del predetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che ha equiparato il personale, dirigenziale e non, a quello dei ministeri.

Con l'emanazione del decreto n. 346 del 2014 di organizzazione del secondo livello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tutti i posti di livello dirigenziale di seconda fascia sono stati oggetto di interpello e successiva attribuzione, compresi quelli della direzione generale in argomento. Per quanto riguarda l'attribuzione dell'incarico di prima fascia presso la suddetta direzione, il Ministro *pro tempore* valutava la necessità di garantire la continuità dell'azione amministrativa, nominando direttore colui che svolgeva le medesime funzioni presso l'ANAS, istituto di vigilanza sulle concessioni autostradali.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, questa volta non mi posso dichiarare soddisfatto delle informazioni date, perché un passaggio è del tutto falso, e precisamente quando in una risposta si dice che non è stata occultata alcuna informazione.

L'informazione, che torna di attualità in questa come in altre interrogazioni che ho presentato, che è stata più gelosamente e strenuamente occultata e che tutt'oggi resta misteriosa, è la seguente: chi, quando e con quale strumento ha prorogato la data, prevista al 30 giugno 2013, per la presentazione del progetto definitivo della Valdastico Nord. Questa è l'unica ragione per la quale l'attuale concessionario dell'autostrada Brescia-Padova è titolare di quella concessione, salvo il fatto che poi l'ha ceduta a una società spagnola, la quale - guarda caso - è in via di acquisizione - indovinate un po'?- da Autostrade per l'Italia, i grandi sostenitori del sì al *referendum*, sia direttamente, sia indirettamente, attraverso le loro ben note influenze sui mezzi di informazione.

Pertanto, non si può dire che non si è occultato nulla, perché tuttora, se fosse vero, si saprebbe chi, quando e con quale strumento ha dato un beneficio che il mercato - e non io - ha valutato in non meno di 1,2 miliardi di euro; una firma che vale 1,2 miliardi di euro sul mercato, che ha consentito al concessionario di mantenere la concessione fino al 2026, è stata venduta alla società Abertis, sulla base di una valutazione di 1,2 miliardi di euro, ma non è dato sapere chi sia suddetto funzionario.

È la quarta interrogazione che presento al riguardo: do atto che per tre volte è stato risposto, ma per tre volte non è stato detto né il nome, né la data, né quando.

Un'altra parte molto interessante della risposta è quella relativa alla mia domanda se presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia stata applicata la norma contenuta, tra le altre, nella ben nota legge anticorruzione, sulla rotazione degli incarichi del personale.

Con un'elegante infiocchettatura, è stato detto che la legge non è stata applicata: magari con la buona scusa che prima un dipartimento si chiamava in un modo e poi in un altro; poi è divenuto ente di vigilanza e, quindi, l'ente di vigilanza è stato sottoposto a un altro dipartimento. Sono sempre le stesse identiche persone che tengono il controllo di miliardi, che di fatto appartengono al bene pubblico, che vengono elargiti con grande generosità, con firme che poi il Governo tiene strenuamente segrete (sono custoditi molto più gelosamente questi segreti rispetto a quelli militari).

Ricordo che ho anche fatto richiesta di accesso civico ai sensi sia della legge n. 241 del 1990, sia della cosiddetta legge Madia, e in entrambi i casi è stata fatta melina: ogni ufficio dice che compete a un altro e non ha mai risposto. Questo mi conferma che ci sono gravi violazioni della legge e, se anche non fosse violazione della legge, ci sono gravissime violazioni degli interessi degli italiani, che desiderano che nel settore delle concessioni autostradali ci sia concorrenza. Come si obbligano alla concorrenza i gestori di qualche metro quadro di spiaggia e i tassisti, si devono obbligare alla concorrenza anche questi arcimiliardari i cui incassi sono garantiti per legge, senza rischio imprenditoriale, con favori enormi, senza concorrenza e senza trasparenza.

È questo un aspetto scandaloso che prima o poi qualcuno pagherà e lo pagherà caro.

PRESIDENTE. 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 le sedute di martedì 13 giugno 2017

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi martedì 13 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 11 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

alle ore 11

Discussione di mozioni sulla riforma della politica agricola comune e altre in materia agricola

alle ore 16,30

I. Seguito della discussione di mozioni sulla riforma della politica agricola comune e altre in materia agricola

II. Seguito della discussione dei disegni di legge:

Isabella DE MONTE. - Distacco del comune di Sappada dalla regione Veneto e relativa aggregazione alla regione Friuli-Venezia Giulia (951)

- Raffaella BELLOT ed altri. - Distacco del comune di Sappada dalla regione Veneto e sua aggregazione alla regione Friuli-Venezia Giulia (1082)

- *Relatrice* BISINELLA (*Relazione orale*)

III. Discussione dei disegni di legge:

Modifiche al codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, al codice penale e alle norme di attuazione, di coordinamento e transitorie del codice di procedura penale e altre disposizioni. Delega al Governo per la tutela del lavoro nelle aziende sequestrate e confiscate (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (2134)

- Silvana AMATI ed altri. - Norme in materia di destinazione dei beni confiscati alle organizzazioni criminali a finalità di tutela dell'infanzia e dell'adolescenza (456)

- CARDIELLO ed altri. - Interventi urgenti in materia di beni della criminalità organizzata e a favore dell'agenzia nazionale per i beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata (799)

- GASPARRI. - Norme per la utilizzazione dei beni confiscati alla criminalità organizzata al fine di agevolare lo sviluppo di attività produttive e favorire l'occupazione (1180)

- Lucrezia RICCHIUTI ed altri. - Istituzione dell'Albo nazionale degli amministratori giudiziari e degli amministratori dei beni confiscati alla criminalità organizzata (1210)

- Anna FINOCCHIARO. - Modifiche al codice delle leggi antimafia in materia di trasferimento di beni confiscati al patrimonio degli enti territoriali (1225)

- Lucrezia RICCHIUTI ed altri. - Modifiche al codice delle leggi antimafia di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, in materia di competenza del tribunale distrettuale per l'applicazione di misure di prevenzione (1366)

- FALANGA ed altri. - Modifiche agli effetti inibitori ed escludenti derivanti dal procedimento di prevenzione nei confronti dell'attività di impresa (1431)

- Misure volte a rafforzare il contrasto alla criminalità organizzata e ai patrimoni illeciti (1687)

- MIRABELLI ed altri. - Modificazioni al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione (1690)
- DAVICO. - Modifiche al codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, volte a rendere più efficiente l'attività dell'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata, a favorire la vendita dei beni confiscati e il reimpiego del ricavato per finalità sociali nonché a rendere produttive le aziende confiscate. Delega al Governo per la disciplina della gestione delle aziende confiscate (1957)
- Alessandra BENCINI ed altri. - Modifiche al codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, volte a rendere più efficiente l'attività dell'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata, a favorire la vendita dei beni confiscati e il reimpiego del ricavato per finalità sociali nonché a rendere produttive le aziende confiscate. Delega al Governo per la disciplina della gestione delle aziende confiscate (2060)
- CAMPANELLA ed altri. - Modifiche al codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, in materia di misure di prevenzione personali e patrimoniali in relazione ai delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione (2089)
- (Ove conclusi dalla Commissione)*

La seduta è tolta (ore 16,48).

Allegato A**INTERROGAZIONI****Interrogazione sui ritardi e sulla lievitazione dei costi nella realizzazione dell'autostrada Asti-Cuneo****(3-02828)** (04 maggio 2016)MALAN. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* -

Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

alla fine degli anni '80, i principali soggetti politici e sociali concordavano che l'autostrada Asti-Cuneo era una priorità, non solo per il Piemonte, ma per l'intero Paese e partirono le iniziative per realizzarla;

due società mostrarono interesse alla realizzazione dell'infrastruttura: Satap, di cui una quota importante era in mano alla famiglia Gavio, e Si.Tra.Ci, un consorzio nato per la realizzazione del traforo del Mercantour e altre opere viarie; una situazione di concorrenza che avrebbe permesso allo Stato e al contribuente di ottenere le condizioni migliori; il direttore *pro tempore* dell'Anas, Morando Mancini, in accordo con il Ministro dei lavori pubblici, Emilio De Rose, che per statuto era presidente Anas, stabilì, invece, che potevano essere chiamati alla realizzazione di nuove autostrade solo società che già gestivano autostrade; decisione chiaramente anticoncorrenziale, che nel caso della Asti-Cuneo diede luogo a una situazione di ditta necessitata: la Satap;

il 27 settembre 1990 l'Anas e la Satap stipulavano un atto aggiuntivo alla convenzione della Torino-Piacenza, approvato con decreto interministeriale del 5 aprile 1991 del Ministro dei lavori pubblici, Giovanni Prandini, in base alla quale la società autostradale, che aveva già ottenuto l'incarico di costruire quella tratta, otteneva l'autorizzazione dello Stato a realizzare l'autostrada Asti-Cuneo; la convenzione prevedeva interventi pubblici per 35 miliardi di lire;

tale nuova via avrebbe però ridotto gli incassi dell'autostrada Torino-Savona, poiché una parte del suo traffico si sarebbe poi spostata sulla Asti-Cuneo; gli azionisti della Torino-Savona esercitarono la loro influenza e venne così trovato un accordo, molto conveniente, sia per loro, sia per la Satap, ma non per gli automobilisti: la Asti-Cuneo (direzione nord est-sud ovest) dovrà correre per un tratto sulla Torino-Savona (direzione nord-sud); per Satap si tratta di costruire 15 chilometri di autostrada in meno, mentre la Torino-Savona avrà 29 chilometri di percorrenza, con relativo pedaggio, di ogni mezzo della Asti-Cuneo; gli utenti, invece, con quei 29 chilometri, si avvicineranno a Cuneo (o ad Asti) di solo 11 chilometri;

tale situazione era pur sempre preferibile all'assenza dell'autostrada Asti-Cuneo e le aspettative della popolazione e delle aziende di quell'area

restavano alte e positive; ma, a partire dal 1994, l'Anas riferiva al Ministero dei lavori pubblici di comportamenti della Satap contrastanti sia con la legge base sulle concessioni del 1971, sia con le disposizioni della convenzione, fra cui l'acquisizione di partecipazioni in società aventi fini estranei alla costruzione e alla gestione di autostrade;

il Consiglio di Stato, con parere del 13 giugno 1998, invitava il Ministero dei lavori pubblici a valutare l'esistenza di tali comportamenti ed a trarne le conclusioni;

sono trapelati più volte i dissensi tra l'Anas (che ancora oggi detiene il 35 per cento della società Progetto Autostrada Asti-Cuneo SpA) e la società del gruppo Gavio (oggi proprietaria del 60 per cento) su proroga delle concessioni, piano finanziario, ammontare dei contributi dello Stato alla Satap, costo totale dell'investimento;

rilevato che, per quanto risulta all'interrogante:

il 2 dicembre 1999 nel corso del consiglio di amministrazione dell'Anas, nel momento in cui si doveva iniziare la realizzazione dell'opera, il magistrato della Corte dei conti, delegato al controllo Anas, sollevava dubbi di legittimità in merito alla concessione della tratta Asti-Cuneo, rilevando che la concessione stessa appariva in contrasto con la normativa comunitaria e nazionale;

il Ministro dei lavori pubblici, Willer Bordon, anche in presenza delle sollecitazioni che provenivano dalle parti interessate, nonostante la dichiarazione del magistrato della Corte dei conti, con una sua direttiva del 16 febbraio 2000 ribadiva la validità del V atto aggiuntivo ed invitava l'Anas a perseverare nel rapporto con la società autostradale; la direttiva che impartiva il Ministro all'Anas veniva interpretata come un vero e proprio ordine, e come tale ritenuto dallo stesso magistrato illegittimo, tenuto conto del fatto che la legge attribuisce al Ministro dei lavori pubblici poteri di "alta vigilanza sull'Anas e non di gestione";

in conseguenza di questa presa di posizione del magistrato della Corte dei conti, il Ministro dei lavori pubblici il 19 aprile 2000 inoltrava richiesta ufficiale di parere al Consiglio di Stato;

il Consiglio di Stato, con parere n. 487 del 10 maggio 2000, rilevava che la convenzione, "nonostante siano passati dieci anni dalla sua operatività, non risulta essere stata mai posta in essere" per una serie di motivi, tra cui contestazioni mosse dall'Anas alla concessionaria, le richieste di incremento dei finanziamenti pubblici di ben 840 miliardi di lire (a fronte dei 35 previsti nella convenzione), "vicende penali in cui sono coinvolti, tra gli altri, soci ed amministratori della Satap, dubbi di legittimità della stessa convenzione aggiuntiva del 1990 con riferimento alla normativa comunitaria" e altro ancora; il Consiglio di Stato notava come l'ente concedente, cioè l'Anas, "ha avviato una serie di iniziative, peraltro di segno e contenuto incerto, tese al rinnovo della convenzione (...) anche come strumento transattivo delle controversie in corso, non meglio specificate"; notava che l'assegnazione delle concessioni autostradali deve essere "sottoposta al regime della

procedura ad evidenza pubblica"; affermava poi che il rapporto concessorio non aveva mai avuto concreta attuazione "anche per colpa del concessionario, in relazione agli inadempimenti, richieste di ulteriori finanziamenti, ritardi e vicende penali di cui egli è stato ed è il protagonista"; il Consiglio di Stato riteneva poi ingiustificato il collegamento tra la realizzazione della Asti-Cuneo con la concessione dell'autostrada Torino-Piacenza, poiché mancano gli indispensabili elementi della complementarietà e dell'accessorietà, facendo presente che, ove le nuove autostrade fossero generalmente considerate come accessorie a tratte precedenti, alle quali possano collegarsi, si potrebbe determinare una situazione di oligopolio in favore dei pochi concessionari originali;

il Consiglio di Stato ritenne pertanto illegittimo il V atto aggiuntivo, che dava mandato alla Satap di realizzare anche l'autostrada Asti-Cuneo, perché l'opera era stata affidata a trattativa privata tra Anas e Satap, mentre l'Europa imponeva gare di appalto di evidenza pubblica (segnatamente la direttiva 89/440/CEE, "Direttiva del Consiglio che modifica la direttiva n. 71/305/CEE che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti dei lavori pubblici"), e suggerì esplicitamente al Ministro dei lavori pubblici 2 soluzioni alternative: l'annullamento d'ufficio del solo V atto aggiuntivo, oppure la dichiarazione di decadenza della Satap dalla stessa concessione originaria, cioè la Torino-Piacenza, ritenendo dubbia la legittimità della direttiva ministeriale in senso contrario del 16 febbraio 2000;

nel frattempo, a conferma di quanto espresso dal Consiglio di Stato, a giugno 2000 la società concessionaria della Asti-Cuneo aveva presentato solo 2 progetti esecutivi su 13;

il Governo decideva pertanto di annullare il V atto aggiuntivo e consentire la prosecuzione dell'opera; a tal fine, nell'estate del 2000 il Presidente del Consiglio dei ministri, Giuliano Amato, firmò un protocollo d'intesa a Torino, in cui si prevedeva la risoluzione della concessione alla Satap, accompagnata dalla rinuncia da parte della società autostradale a presentare ricorso contro il provvedimento; la Satap si impegnava, tra l'altro, alla prosecuzione dei lavori sul lotto Massimini-Perrucca e alla conferma della progettazione di tutta l'opera; in cambio veniva prorogata dal 2005 al 2017 la concessione per la Torino-Piacenza (Satap), di cui 6 anni indicati per la revoca della Asti-Cuneo;

insomma, invece di una sanzione per le varie responsabilità della Satap, rilevate anche dal Consiglio di Stato, arrivò la proroga della concessione su una delle più lucrose autostrade d'Italia; come se non bastasse, l'Anas pagava alla Satap circa 100 miliardi di lire per i progetti già redatti; sembrava però che almeno si fossero liberate le mani per realizzare finalmente l'opera;

considerato, altresì, che:

il 31 luglio 2000 l'Anas è formalmente incaricata di realizzare la Asti-Cuneo con normali gare di lavori pubblici;

nel luglio 2001 la Commissione europea insiste per avere chiarimenti dal Governo italiano sulle aggiudicazioni delle concessioni autostradali, in particolare per la Asti-Cuneo, per cui l'affidamento "non sembra corrispondere alle regole dell'Unione europea, che prevedono la trasparenza di una gara di appalto";

nel maggio 2003, a quasi 3 anni dall'incarico ricevuto, l'Anas annunciava che avrebbe bandito una gara europea per la ricerca di soci privati per costituire una SpA, che finanziasse circa il 65 per cento del costo delle opere, con il compito di completare la realizzazione e la gestione dell'autostrada a pedaggio Asti-Cuneo; il bando veniva pubblicato il 5 luglio successivo;

sembrava normale che Satap-gruppo Gavio non potessero partecipare a tale gara, poiché era stata loro revocata la concessione e avevano redatto progetti e si trovavano perciò avvantaggiata; invece venne loro consentito di partecipare e vinsero la gara, poiché le altre società prequalificate o si astennero dal presentare proposte, ritenendo le condizioni contenute nel bando non remunerative o, per le stesse ragioni, proposero condizioni assai più onerose per lo Stato rispetto a Satap-Gavio;

salve le forti anomalie pregresse, poteva sembrare una vittoria del principio di concorrenza, dove prevale chi offre le soluzioni migliori, a vantaggio dello Stato e dei cittadini; la realtà si dimostrerà però diversa;

solo il 29 settembre 2005, a oltre 5 anni dall'incarico ricevuto, una disposizione del presidente dell'Anas aggiudicava definitivamente il procedimento concorsuale e occorre poi altri 5 mesi perché fosse costituita, il 1° marzo 2006, la società Progetto Autostrada Asti-Cuneo; la convenzione unica tra Anas e la società, intervenuta solo il 1° agosto 2007, parla poi di un ritardo di circa un anno rispetto a quanto previsto in sede di gara, ritardo, le cui cause non sono menzionate, ma, si afferma, non sono imputabili alle parti; viene tuttavia citato il fatto che un'altra convenzione era stata stipulata, ma "non ha avuto efficacia";

si cita poi il fatto che il bando di gara prevedeva la costituzione di una società di progetto con un capitale di 200 milioni di euro, di cui 70 da sottoscrivere da parte dell'Anas e il resto da parte del socio privato e che la quota dell'Anas, oltre ad ulteriori 200 milioni di contributo pubblico, oltre IVA, assicurati da 5 contratti di finanziamento, mentre non viene menzionato analogo adempimento, per quanto riguarda i 130 milioni a carico del socio privato;

un passaggio della complessa convenzione informa che essa è stipulata "a titolo transattivo ed a tacitazione di ogni pretesa avanzata dalla società", ma non si capisce a quale problema potessero riferirsi la transazione e le pretese, cui peraltro fa cenno il punto 1.3 della convenzione stessa, visto che la convenzione precedente, si dice, non ha avuto efficacia;

la convenzione prevede inoltre un piano economico-finanziario vincolante e sanzioni dettagliate per il ritardo nella realizzazione dei lavori previsti;

il 9 marzo 2016, nel corso della sua audizione informale presso la l'8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato l'ingegner Umberto Tosoni, amministratore delegato della società Asti-Cuneo, ha riferito diverse importanti circostanze, tra le quali: 1) il ruolo di controllo, garanzia e trasparenza attribuito all'Anas nell'ambito della società; 2) il progetto sarebbe iniziato nel 1995-1996, benché l'atto aggiuntivo alla convenzione con Satap risalgia al 27 settembre 1990; 3) nonostante l'aggiudicazione della gara indetta nel 2003 sia avvenuta nel settembre 2005, la convenzione è stata resa efficace solo nel febbraio 2008; 4) vi è stato un aumento di costi fino al 276 per cento sui singoli lotti realizzati: il lotto 1.4.3, Castelletto-Stura, è passato da 100 a 170 milioni, il lotto 1.5, Cuneo-strada statale 231, da 65 a 120 milioni, il lotto Rocca Schiavino-Isola d'Asti da 8,5 a 32 milioni; in totale sono previste spese aggiuntive di circa 800 milioni, cioè l'81 per cento più del previsto nella gara; 5) rispetto ai lavori per 988 milioni previsti nell'offerta vincente in sede di gara, ne sono stati completati solo per 240 milioni, dunque meno di un quarto, ma con il costo di 470 milioni; in altri termini, si sono completati lavori corrispondenti a meno della sola cifra conferita dallo Stato attraverso l'Anas, mentre gli incassi vanno in gran parte al socio privato; 6) dei 18 lotti, di cui è costituito il progetto, 7 erano già stati realizzati dall'Anas prima della costituzione della società Asti-Cuneo, 6 sono stati completati da quest'ultima e 5 restano da realizzare, ma si tratta della parte più impegnativa e costosa: le tangenziali di Cuneo e Asti, la galleria sotto Alba e il Tanaro e quella di Verduno; il costo previsto originariamente per quanto non ancora realizzato era di 748 milioni, ma al momento si sta attestando ben sopra il miliardo e 300 milioni; 7) per la galleria di Verduno, il cui costo era stimato in 233 milioni, si rileva oggi un costo ulteriore di almeno 300 milioni; ci sarebbe stato un ricorso al Tar su questo punto, che però sarebbe stato respinto; simile sarebbe la situazione per il lotto 1.6, dove da 64 milioni si sarebbe arrivati a 140 milioni, confermati da una sentenza del Tar; 8) i lavori su tale lotto sarebbero ora fermi non per colpa della società; 9) i maggiori costi sostenuti e previsti dovrebbero essere oggetto di un negoziato che non è mai iniziato, ma al quale la società di dice pronta;

considerato che:

il mancato completamento dell'autostrada Asti-Cuneo ha da anni effetti fortemente negativi, valutati da Confindustria locale in centinaia di milioni di euro, su una vasta area del Piemonte ed è ormai noto come uno dei più clamorosi fallimenti nella politica statale;

la società, nella sua recente audizione al Senato, attribuisce tutti gli abnormi aumenti di costo all'entrata in vigore di nuove norme su gallerie, viadotti, terre e rocce da scavo, misure antisismiche, nonché alla scadenza dei vincoli predisposti, all'aggiornamento dei listini e alla necessità di chiedere nuove valutazioni di impatto ambientale e alla richiesta di opere compensative;

le norme indicate come cause principali dell'aumento dei costi hanno interessato anche tutte le altre analoghe infrastrutture in costruzione nello

stesso periodo, senza dar luogo a simili aumenti di prezzo, ma ad adeguamenti mai superiori al 10 per cento,

si chiede di sapere:

per quale motivo siano occorsi 3 anni all'Anas per bandire la gara del 2003;

quali siano le cause per cui sono passati ben 29 mesi dall'aggiudicazione definitiva della gara all'operatività dell'aggiudicazione stessa, dal settembre 2005 al febbraio 2008;

se il capitale della società Asti-Cuneo sia stato versato, sia dal socio privato, sia dall'Anas e in quali importi;

quale contenzioso e quali pretese dovevano essere transate nella convenzione del 2007;

quale sia la convenzione precedente, citata dalla convenzione del 2007, e perché non abbia avuto efficacia;

in che modo l'Anas abbia fronteggiato il lievitare dei costi, quale sia stata la sua azione presso il Tar in occasione dei ricorsi, perché non si sia appellato al Consiglio di Stato, di fronte a sentenze totalmente sfavorevoli;

quali risorse finanziarie siano state immesse nella società Asti-Cuneo e da chi; quale quota dei proventi sia andata all'Anas;

se corrisponda al vero che i lavori per la galleria del Verduno sono fermi per colpa del Ministero;

quali passi siano stati compiuti dal Ministro in indirizzo per porre un limite alla lievitazione dei costi;

in quale modo intenda dare copertura ai maggiori costi sostenuti e se intenda venire ancora una volta incontro al socio privato della Asti-Cuneo, attraverso la proroga di concessioni su altre tratte, come quella sulla Torino-Piacenza, sulla quale infatti la gara avrebbe già dovuto essere bandita, essendo in scadenza soltanto tra un anno;

se non ritenga doveroso, a fronte del palese e ampio sfioramento di tempi e costi, revocare la concessione e procedere a una nuova gara, con i dovuti aggiustamenti tecnici per rendere effettivamente completabile l'opera.

Interrogazione sulla proroga delle concessioni autostradali e sulla realizzazione della gronda di Genova

(3-02925) (09 giugno 2016)

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

Premesso che:

Autostrade per l'Italia SpA è di gran lunga il più grande concessionario autostradale d'Italia e tra i più grandi del mondo, avendo nel nostro Paese ricavi, nel 2014, di 3,3 miliardi di euro pari al 52,6 per cento del totale dei ricavi di tutto il settore, su una rete di ben 2.854,6 chilometri;

il margine operativo lordo nel 2014 è stato di ben 1,7 miliardi di euro, con un aumento del 9 per cento rispetto al 2013; nel 2015 si è toccato un ulteriore *record* intorno ai 2 miliardi, con un aumento di circa il 17 per cento sull'anno precedente e del 28 per cento rispetto al 2013; ciò anche grazie all'aumento delle tariffe dal 2008 al 2015 del 25,7 per cento a fronte di un'inflazione che nello stesso periodo è stata del 14 per cento; tali straordinari risultati hanno portato l'ingegner Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Atlantia, azionista al 100 per cento di Autostrade per l'Italia, a un balzo nel compenso annuale da 1.524.000 euro nel 2013 ai 2.777.000 nel 2014, un incremento dell'82 per cento; mentre purtroppo, nonostante lo spettacolare risultato di bilancio, nel 2015 ha dovuto subire una riduzione, sia pur moderata, scendendo a 2.759.000 euro;

Autostrade per l'Italia non ha mai vinto una gara per avere la concessione che attualmente detiene; nel 1997, con il Governo Prodi I, la convenzione tra ANAS e Autostrade ha prorogato la scadenza della concessione dal 2018 al 2038; in data 12 ottobre 2007 è stata sottoscritta tra ANAS SpA e Autostrade per l'Italia S.p.A. la convenzione unica, poi approvata con l'art. 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101; in data 24 dicembre 2013 è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Autostrade un primo atto aggiuntivo alla convenzione del 2007, approvato con decreto interministeriale del 30 dicembre 2013; risulta all'interrogante che in data 10 dicembre 2015 è stato sottoscritto tra Ministero e Autostrade il secondo atto aggiuntivo;

da un'intervista dell'ingegner Castellucci a "Affari & Finanza" del 23 maggio 2016 si apprende, da una parte, che il *manager* sostiene l'insieme dell'azione politica del Governo Renzi e in particolare la sua riforma costituzionale e, dall'altra, che il Ministero delle infrastrutture sta valutando l'ipotesi di concedere una proroga di 7 anni all'attuale concessionario per la realizzazione della gronda di Genova, che, secondo lo stesso Castellucci, avrebbe un costo di circa 4 miliardi di euro; dato il margine operativo lordo di 2 miliardi di euro all'anno, il beneficio netto per Autostrade sarebbe dunque di 10 miliardi; in alternativa, ci sarebbe un incremento tariffario aggiuntivo del 2 per cento per 8-9 anni, il che porterebbe, alla scadenza del 2038, ad analoghi risultati finanziari,

si chiede di sapere:

quale sia il contenuto delle citate convenzioni e dei relativi atti aggiuntivi;

se sia vero che l'atto aggiuntivo del 2013 è stato approvato in soli 2 giorni lavorativi, a cavallo del Natale, e, se tale fatto è confermato, per quale motivo procedure simili richiedano ordinariamente parecchi mesi;

se sia vero che la costruzione della gronda di Genova era già prevista dalla convenzione vigente o in uno degli atti aggiuntivi;

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo sulle ipotesi di proroga della concessione o di consistenti aumenti tariffari e in particolare sugli 8-10 miliardi di euro di ulteriori profitti che ne deriverebbero a Autostrade per l'Italia.

Interrogazione sulla necessità dell'indizione delle gare per l'assegnazione della concessione di tre lotti autostradali

(3-03233) (18 ottobre 2016)

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

Premesso che:

la concessione dei 155,8 chilometri di tratte autostradali piemontesi della società Ativa SpA è scaduta il 31 agosto 2016; tale concessione ha registrato nel 2015 ricavi per 140,1 milioni di euro, di cui 72,1 di margine operativo lordo;

la concessione dei 164,9 chilometri dell'autostrada Torino-Piacenza scade il 30 giugno 2017; tale concessione ha registrato nel 2015 ricavi per 188,8 milioni di euro, di cui 114,2 di margine operativo lordo;

la concessione dei 154,9 chilometri dell'autostrada Ligure-Toscana il 31 luglio 2019; tale concessione ha registrato nel 2015 ricavi per 198,7 milioni di euro, di cui 119,5 di margine operativo lordo;

è noto che il tempo necessario in questo settore dall'indizione di una gara all'assegnazione è di almeno 2 anni, con numerose eccezioni, tutte per eccesso, come la gara per l'autostrada A22 del Brennero indetta nel 2010 e fatta finire nel nulla nel 2016 a causa dell'intervento del Governo, o quella per l'autostrada Asti-Cuneo, decisa nel 2000, indetta nel 2003, assegnata nel 2005 e resa operativa solo del 2007;

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, che è il caso di Ativa e della Torino-Piacenza; tale impegno non è stato mantenuto dal Governo;

il nuovo codice degli appalti di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, all'articolo 178, comma 3, stabilisce che per le concessioni autostradali in scadenza entro 24 mesi dall'entrata in vigore del decreto stesso le procedure per la gara ad evidenza pubblica vanno indette nel più breve

tempo possibile; purtroppo i commi 2 e 5 dello stesso articolo stabiliscono altresì che nel caso in cui le procedure non siano state completate alla scadenza della concessione precedente, la stessa prosegue sulla base delle condizioni contrattuali previgenti, cioè senza tener conto del fatto che con lo spirare del tempo previsto della concessione tutti gli investimenti dovrebbero essere ammortizzati, e pertanto tutto il margine operativo lordo dovrebbe diventare utile; in pratica, si tratta di una proroga a condizioni di estremo favore;

il Ministro in indirizzo ha più volte affermato che l'assegnazione delle concessioni mediante gara è la regola e non l'eccezione, e in particolare, nella seduta di svolgimento di interrogazioni a risposta immediata del 26 maggio 2016 al Senato, ha assicurato che erano già state avviate le procedure per le gare relative a Ativa e alla Torino-Piacenza;

ad oggi, tuttavia, non si ha notizia di alcun passo decisivo in tal senso, ed è ormai da tempo chiaro che i ritardi accumulati porteranno all'applicazione di quella sorta di proroga implicita prevista dall'art. 178;

ipotizzando un utile pari al 5 per cento dei ricavi, quota ampiamente remunerativa, specie in relazione all'ingente entità dei ricavi stessi e al basso rischio connesso, è noto oggi che ogni giorno che trascorre consente al concessionario un ulteriore utile di 178.000 euro per Ativa e 287.000 per la Torino-Piacenza, ovvero 5,4 e 8,7 milioni di euro al mese, cifra che potrebbe essere pressoché azzerata a vantaggio degli utenti o dell'erario, fermo restando che questo calcolo prevede un utile del 5 per cento;

il comma 4 dell'articolo 178 del nuovo codice degli appalti prevede inoltre che ordinariamente vanno indette le procedure per le gare di appalto almeno 24 mesi prima della scadenza della concessione; per l'autostrada Ligure-Toscana, dunque, si è ormai a 9 mesi da tale scadenza e sarebbe opportuno un anticipo piuttosto che un ritardo, in presenza del quale, alla luce dei criteri descritti, si realizzerebbe un ingiustificato super-utile per il concessionario di 300.000 euro al giorno, ovvero oltre 9 milioni di euro al mese;

in tutti e tre i casi citati la società concessionaria fa capo al gruppo guidato dai fratelli Gavio, più volte indicati dalla stampa come finanziatori degli eventi dell'attuale Presidente del Consiglio dei ministri, Matteo Renzi; in nessuno dei 3 casi la concessione è stata conferita a seguito di gara,

si chiede di sapere:

per quale motivo non siano ancora partite le gare per l'assegnazione delle concessioni della rete Ativa e dell'autostrada Torino-Piacenza, pur essendoci in tal senso anche un impegno del Governo risalente al 23 luglio 2014;

quando partiranno le gare per le concessioni della rete Ativa, dell'autostrada Torino-Piacenza e dell'autostrada Ligure-Toscana.

Interrogazioni sulla gestione delle concessioni autostradali

(3-03533) (28 febbraio 2017)

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

Premesso che secondo quanto risulta all'interrogante:

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riveste un ruolo fondamentale nel settore delle concessioni autostradali; ad esso spetta il compito di difendere gli interessi dello Stato rispetto alle agguerrite controparti private su partite miliardarie;

l'entità del valore di subentro per le concessioni scadute, ad esempio, ordinariamente di centinaia di milioni di euro, dipende dalle valutazioni di dirigenti e funzionari del Ministero sui lavori effettuati dai concessionari: se rientrano nella manutenzione ordinaria, o comunque nella convenzione, sono solo un onere per questi ultimi, se invece sono considerati straordinari vanno ad incrementare la somma, che a fine concessione sarà loro liquidata; tale valore, ad esempio, è stato determinato nel 2014 in 260 milioni per la A21 Piacenza-Cremona-Brescia e in 410 milioni per l'autostrada A3 Napoli - Pompei - Salerno;

nel corso degli anni, nella gestione delle concessioni autostradali sono emerse, ad avviso dell'interrogante, non poche anomalie nelle quali le strutture del Ministero in indirizzo sono state protagoniste o comunque coinvolte; ad esempio:

le consultazioni con gli interessati che si desumono dai giornali dell'epoca, avvenute dall'inizio di agosto al 13 settembre 2014, al fine di redigere i commi 1 e 2 dell'articolo 5 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (detto "sblocca Italia"), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014 n. 164, quantomeno al fine di sondarne la disponibilità a nuovi investimenti e arrivare alla stima, contenuta nel comunicato di Palazzo Chigi del 29 agosto 2014 (cioè prima del decreto stesso) in 12 miliardi e 200 milioni di euro; il comunicato, analogo a quello pubblicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e l'intervista del Presidente del Consiglio dei ministri, concessa il 3 settembre a "Il Sole-24 ore", chiarivano che tale disposizione avrebbe consentito di prorogare la scadenza delle concessioni eguagliandola a quella più lontana nel tempo fra quelle delle tratte connesse; su tale disposizione, palesamente contraria alle normative europee, si erano espresse negativamente l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e, per bocca del suo presidente, l'Autorità nazionale anticorruzione, e altri organismi; nell'interrogazione 3-01799, pubblicata il 19 marzo 2015 e rimasta senza risposta, si chiedeva chi avesse curato i contatti con i beneficiari del decreto e in che modo tali contatti avessero influenzato la stesura del provvedimento; la proroga di oltre 2 anni concessa alla società A4 per presentare il progetto definitivo dell'autostrada Valdastico Nord, termine inizialmente fissato al 30 giugno 2013 con atto del Governo, sul quale le competenti Commissioni di Senato e Camera furono chiamate ad esprimere

un parere, che nel secondo caso è stato peraltro contrario, e poi due volte spostato, alla fine al 31 dicembre 2015, con atti tuttora misteriosi e misteriosamente sottratti al parere parlamentare; con le interrogazioni 3-02216, pubblicata il 23 settembre 2015 e 3-02533, pubblicata il 28 gennaio 2016, si chiedeva chi, come, quando e perché avesse autorizzato tali proroghe; dopo molte sollecitazioni, il 23 giugno 2016, il Governo, per bocca del sottosegretario di Stato, Del Basso De Caro rispondeva, ma al riguardo riferiva soltanto che il termine "era stato successivamente prorogato al 30 giugno 2015", in accordo con i competenti uffici della Commissione europea, senza dire né quando, né con quale tipo di atto né chi fosse responsabile di tale atto, cioè in pratica non rispondendo;

di fronte al muro di gomma del Governo, per individuare il misterioso responsabile di tale atto, l'interrogante si avvaleva di ricorso, ai sensi dell'art. 25 della legge n. 241 del 1990 sull'accesso ai documenti amministrativi; trascorsi inutilmente i 30 giorni stabiliti dalla legge, l'interrogante si è rivolto alla commissione competente in seno alla Presidenza del Consiglio dei ministri, la quale, con decisione del 16 giugno 2016, negava l'accesso, in quanto lo scrivente non sarebbe titolare del diritto, ai sensi della stessa legge, affermando che «i tradizionali strumenti per l'acquisizione di elementi informativi da parte del Parlamento nei confronti del Governo e dell'amministrazione, sono gli atti di sindacato ispettivo... disciplinati nei regolamenti parlamentari»; entrato in vigore il decreto legislativo n. 97 del 2016, l'interrogante, il 6 luglio, presentava ricorso, ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 33 del 2013 in materia di accesso civico, come modificato dal citato decreto n. 97 del 2016; dopo un lungo e grottesco rimpallo di responsabilità, descritto nell'interrogazione 4-06775, pubblicata il 21 dicembre 2016, finora senza risposta, nessun riscontro giungeva da alcuno dei numerosi soggetti interpellati all'interno del labirinto ministeriale;

sempre riguardo alla stessa autostrada, vi è anche la stranezza per cui, nonostante le proroghe misteriosamente concesse, il progetto della Valdastico Nord, in funzione del quale nel 2007 era stata concessa la proroga della concessione, condizione posta dagli organismi europei, non è mai stato presentato, eppure il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto la convenzione valida e non ha neppure aggiornato il piano finanziario, come invece espressamente previsto dalla convenzione del 2007; in sostanza, il concessionario risparmia la spesa per la costruzione della nuova tratta, ma incassa come se la costruisse;

ancora sulla A4 ci sarebbe una ulteriore anomalia, gestita dagli uffici ministeriali: il concessionario della tratta aveva nel 2013 un debito di poste figurative pari a circa 175 milioni di euro; in altre parole, aveva incassato dai pedaggi 175 milioni più di quanto l'equilibrio del piano finanziario prevedesse; anziché procedere a un abbassamento immediato dei pedaggi per restituire agli automobilisti quanto è stato loro sottratto, è stato concesso di spalmarne la restituzione fino al 2026, lasciando gran parte di questo cospicuo capitale nelle casse del concessionario, concedendogli un beneficio, a spese degli utenti autostradali, di circa 24 milioni di euro in termini di inte-

ressi risparmiati; addirittura, con il 1° gennaio 2017, è stato concesso dal Ministero un aumento delle tariffe dell'1,62 per cento;

considerato infine che a quanto risulta all'interrogante:

sull'autostrada Asti-Cuneo, poi, ci sarebbe una lunga serie di anomalie che risale addirittura agli anni '90, quando ebbe luogo una notevole serie di inadempienze da parte del concessionario, in gran parte non rilevate da chi presso il Ministero doveva vigilare, ma dettagliatamente individuate dal Consiglio di Stato con il parere n. 487 del 10 maggio 2000: richieste di incremento dei finanziamenti pubblici di ben 840 miliardi di lire (a fronte dei 35 previsti nella convenzione), vicende penali in cui sono coinvolti, tra gli altri, soci ed amministratori della Satap, dubbi di legittimità della stessa convenzione aggiuntiva del 1990 con riferimento alla normativa comunitaria e altro ancora; il Consiglio di Stato notava come l'ente concedente, cioè l'Anas, "ha avviato una serie di iniziative, peraltro di segno e contenuto incerto, tese al rinnovo della convenzione (...) anche come strumento transattivo delle controversie in corso, non meglio specificate"; il Consiglio di Stato rilevava altresì che nel 2000 (a dieci anni dalla stipula dell'atto aggiuntivo per la realizzazione dell'opera) la società concessionaria aveva presentato solo 2 progetti esecutivi su 13; per tutte queste inadempienze, il Governo decise di annullare l'atto aggiuntivo del 1990, ma, si suppone per tenersi al riparo da controversie, premiò l'inadempiente concessionario con una proroga di ben 12 anni della lucrosissima autostrada Torino-Piacenza (circa 200 milioni di incassi all'anno), proroga che, peraltro, è ormai quasi scaduta e non si ha notizia dell'avvio della gara per il rinnovo della concessione, che dunque sarà nuovamente prorogata di fatto di almeno un anno e mezzo; incredibilmente, dopo tutte queste vicende, nel 2003, alla stessa società fu concesso di partecipare alla gara per la realizzazione della Asti-Cuneo, nonostante tutte le inadempienze precedenti, nonostante il rapporto fosse stato risolto con i 12 anni della Torino-Piacenza, nonostante i progetti, poi posti a base di gara, fossero stati approntati dalla stessa società, peraltro liquidata per la loro redazione con la bella somma di cento miliardi di lire; la gara, indetta nel 2003, fu assegnata operativamente solo nel 2008, per cause (secondo quanto riferito dall'amministratore delegato della società Asti-Cuneo in audizione al Senato) non riferibili al concessionario; tale ritardo ha contribuito a consentire al concessionario di modificare nella sostanza la convenzione rendendola di fatto enormemente meno onerosa rispetto agli impegni presi in sede di gara; ad esempio, dei 130 milioni che esso in sede di gara si era impegnato a versare, è stato consentito di conferirne solo 32,5; e mentre la parte onerosa dell'assegnazione si trascinava negli anni, l'Anas conferiva efficacemente i lotti già realizzati a spese pubbliche alla società concessionaria (costituita dal socio privato, che gestisce tutto quanto, e dall'Anas), che ne incassa subito i relativi pedaggi, assume parecchio personale e paga per avere a disposizione dal socio privato *software*, locali e attrezzature; partiti finalmente i lavori, i costi e i tempi proposti dal socio privato, sulla base dei quali aveva vinto la gara, andavano alle stelle, senza che il socio pubblico, Anas, ovvero sostanzialmente il Ministero delle infrastrutture e trasporti, mettesse in atto un efficace contenimento; vi sarebbero in-

somma una serie di decisioni e atteggiamenti anomali a favore del gestore della Asti-Cuneo, peraltro evidenziati nell'interrogazione 3-02828 pubblicata il 4 maggio 2016 e tuttora senza risposta da parte del Governo; la cosa continua anche oggi, quando il socio privato della società concessionaria non viene in nessun modo richiamato o sanzionato, nonostante il ritardo di anni nei lavori previsti, anzi: la mancata indizione della gara per il rinnovo della concessione sulla Torino-Piacenza sta regalando allo stesso soggetto esattamente ciò che aveva richiesto, cioè una proroga di fatto su questa lucrosa tratta, già nelle sue mani a seguito di precedenti anomalie sulla realizzazione dell'Asti-Cuneo;

ultima anomalia, l'incredibile episodio della fissazione di un aumento dei pedaggi sulle autostrade A14 per il 2017, nonostante la concessione sia scaduta il 31 agosto, abbia dato luogo a alti utili e un altissimo margine operativo lordo e traffico sia costantemente aumentato negli ultimi anni,

si chiede di sapere:

come valuti il Ministro in indirizzo l'attività di tutela degli interessi dello Stato e degli utenti autostradali realizzata dalla struttura del suo Ministero rispetto alla questione delle concessioni autostradali, e in particolare sulle seguenti questioni:

a) il proseguimento della concessione della Brescia-Padova in mancanza della realizzazione della Valdastico Nord, unico elemento che giustificava la proroga concessa nel 2007, senza la quale sarebbe stata bocciata dalla Commissione europea;

b) l'occultamento del nome, della data e delle circostanze della proroga del termine per la realizzazione dei progetti della stessa Valdastico Nord, sia di fronte alle numerose interrogazioni sia rispetto alle richieste di accesso agli atti amministrativi e di accesso civico;

c) la concessione di aumenti dei pedaggi in misura spesso assai superiore all'inflazione;

d) la spalmatura decennale del grosso debito di poste figurative accumulate per l'autostrada Brescia-Padova;

e) l'azione svolta sulla realizzazione della Asti-Cuneo, la cui realizzazione è lontanissima dalla conclusione, a 27 anni dal primo affidamento dei lavori, mentre i costi a carico dello Stato e dell'utente sono già molto superiori al totale dei preventivi;

f) in particolare, la serie di benefici concessi al socio privato della società concessionaria dell'Asti-Cuneo;

g) l'aumento del pedaggio dell'A14 per il 2017, nonostante la concessione sia scaduta;

se e come sia stata realizzata presso il Ministero la rotazione degli incarichi dirigenziali prevista dall'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190, la cui importanza è stata ribadita dall'ANAC nel piano anticorruzione del 2016, quale misura organizzativa preventiva, finalizzata a limitare il

consolidarsi di relazioni che possano alimentare dinamiche improprie nella gestione amministrativa, conseguenti alla permanenza nel tempo di determinati dipendenti nel medesimo ruolo o funzione, o se vi siano state figure per anni in posizione, o se vi siano state figure costantemente coinvolte nella gestione dei delicati rapporti cui si accenna nella presente interrogazione.

(3-03789) (31 maggio 2017) (già 4-03002) (13 novembre 2014)

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

Premesso che:

l'articolo "In autostrada corre la proroga (e la rendita)" pubblicato sul sito *internet* "lavoce.info" il 24 ottobre 2014, ipotizza un maggiore margine operativo lordo per il gruppo Gavio di ben 9 miliardi e 644 milioni derivante dalla proroga delle concessioni autostradali che, secondo gli autori dell'articolo, sarebbe contenuta nell'articolo 5 del decreto-legge n. 133 del 2014 ("sblocca Italia");

molti mezzi di informazione hanno riferito, anche attraverso un'intervista al dottor Beniamino Gavio, di numerosi contatti tra concessionari autostradali e il Governo prima e dopo l'emanazione del decreto, volti anche a valutare gli investimenti attivabili;

nella trasmissione televisiva "la Gabbia" andata in onda su La7 domenica 9 novembre 2014, nel servizio "Autostrade 'regalate' ai soliti amici", il Ministro in indirizzo, rispondendo a giornalisti che citavano i dati del citato articolo, affermava che tale disposizione non prevede nessuna proroga e pertanto i calcoli esposti sarebbero basati su cose che non esistono;

in mancanza di proroghe, la cui possibilità è stata esclusa dal Ministro, le concessioni scadute o in scadenza vanno con urgenza messe a gara,

si chiede di sapere:

quando verranno messe a gara le concessioni autostradali scadute o in scadenza;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di piani di investimento formulati prima dell'emanazione del decreto stesso e se essi includano la proroga delle concessioni .

Allegato B**Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Anitori, Bubbico, Cassano, Catalfo, Cattaneo, Chiavaroli, Compagna, Della Vedova, De Poli, D'Onghia, Fattori, Gentile, Longo Fausto Guilherme, Monti, Nencini, Olivero, Petraglia, Piano, Pizzetti, Rubbia, Santangelo, Stucchi e Vicari.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Corsini, Fazzone e Verducci, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Palermo, per partecipare a un incontro internazionale.

Commissioni permanenti, variazioni nella composizione

La Presidente del Gruppo Misto ha comunicato la seguente variazione nella composizione delle Commissioni permanenti:

8ª Commissione permanente: cessa di farne parte il senatore De Poli;

10ª Commissione permanente: entra a farne parte il senatore De Poli.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Ministro economia e finanze

Ministro infrastrutture

Presidente del Consiglio dei ministri

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo (2853)

(presentato in data 01/06/2017)

C.4444 approvato dalla Camera dei deputati

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatori Dirindin Nerina, Guerra Maria Cecilia, Granaiola Manuela, Battista Lorenzo, Casson Felice, Corsini Paolo, Gatti Maria Grazia, Gotor Miguel, Migliavacca Maurizio, Pegorer Carlo, Lo Moro Doris

Disposizioni in materia di tutela della salute mentale volte all'attuazione e allo sviluppo dei principi di cui alla legge 13 maggio 1978, n. 180 (2850)

(presentato in data 30/05/2017);

senatori Fravezzi Vittorio, Zeller Karl, Laniece Albert, Berger Hans, Panizza Franco, Zin Claudio, Dalla Tor Mario, Lai Bachisio Silvio, Pagliari Giorgio, Astorre Bruno

Agevolazioni fiscali in materia di microcogeneratori (2851)

(presentato in data 31/05/2017);

senatori Bianco Amedeo, De Biasi Emilia Grazia, Manassero Patrizia, Mattesini Donella, Maturani Giuseppina, Padua Venera, Silvestro Annalisa

Norme in materia di prevenzione attiva delle malattie infettive prevenibili con vaccinazioni nella fascia di età compresa tra 0 e 6 anni (2852)

(presentato in data 01/06/2017).

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

5ª Commissione permanente Bilancio

Ministro economia e finanze

Presidente del Consiglio dei ministri

Ministro infrastrutture

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo (2853)

previ pareri delle Commissioni 1° (Affari Costituzionali), 2° (Giustizia), 3° (Affari esteri, emigrazione), 4° (Difesa), 6° (Finanze e tesoro), 7° (Istruzione pubblica, beni culturali), 8° (Lavori pubblici, comunicazioni), 9° (Agricoltura e produzione agroalimentare), 10° (Industria, commercio, turismo), 11° (Lavoro, previdenza sociale), 12° (Igiene e sanità), 13° (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14° (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali; È stato inoltre deferito alla 1° Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.

C.4444 approvato dalla Camera dei deputati

(assegnato in data 01/06/2017)

Governo, trasmissione di atti per il parere

Il Ministro della giustizia, con lettera in data 26 maggio 2017, ha trasmesso - per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi degli articoli 1, comma 3, e 28 della legge 31 dicembre 2012, n. 247 - lo schema di decreto ministeriale recante modifiche al decreto del Ministro della giustizia 10 novembre 2014, n. 170, concernente regolamento sulle modalità di elezione dei componenti dei consigli degli ordini circondariali forensi (423).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 2ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il termine del 31 luglio 2017. La 5ª Commissione potrà formulare le proprie osservazioni alla Commissione di merito entro l'11 luglio 2017.

Governo, comunicazione dell'avvio di procedure d'infrazione

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri per le politiche e gli affari europei, con lettera in data 24 maggio 2017, ha inviato, ai sensi dell'articolo 15, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le seguenti comunicazioni concernenti l'avvio di procedure d'infrazione, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea - notificate il 19 maggio 2017 - che sono trasmesse alle sottoindicate Commissioni, nonché alla 14ª Commissione permanente:

comunicazione relativa alla procedura di infrazione n. 2017/2065, concernente gli obblighi relativi alla trasmissione delle informazioni sull'attuazione della legislazione in materia di rifiuti - trasmessa alla 13ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 166);

comunicazione relativa alla procedura di infrazione n. 2017/2044, concernente le misure adottate con riguardo alla FIAT 500X-euro 6 diesel - trasmessa alla 8ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 167).

Parlamento europeo, trasmissione di documenti

Il Vice Segretario generale del Parlamento europeo, con lettera in data 24 maggio 2017, ha inviato il testo di dieci risoluzioni e una decisione approvate dal Parlamento stesso nel corso della tornata dal 26 al 27 aprile 2017:

una risoluzione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul marchio dell'Unione europea (testo codificato) (*Doc. XII*, n. 1197). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 10ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva (UE) 2016/1164 del Consiglio relativamente ai disallineamenti da ibridi con i paesi terzi (*Doc. XII*, n. 1198). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 6ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il Programma di sostegno alle riforme strutturali per il periodo 2017-2020 e modifica i regolamenti (UE) n.

1303/2013 e (UE) n. 1305/2013 (*Doc.* XII, n. 1199). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 5ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a un Anno europeo del patrimonio culturale (*Doc.* XII, n. 1200). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 7ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (UE) n. 258/2014 che istituisce un programma dell'Unione per il sostegno di attività specifiche nel campo dell'informativa finanziaria e della revisione contabile per il periodo 2014-2020 (*Doc.* XII, n. 1201). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 6ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un programma dell'Unione a sostegno di attività specifiche volte a rafforzare il coinvolgimento dei consumatori e degli altri utenti finali dei servizi finanziari nella definizione delle politiche dell'Unione nel campo dei servizi finanziari per il periodo 2017-2020 (*Doc.* XII, n. 1202). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 6ª, alla 10ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sul progetto di decisione del Consiglio relativa alla conclusione, a nome dell'Unione europea, della convenzione di Minamata sul mercurio (*Doc.* XII, n. 1203). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 10ª, alla 13ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione concernente la relazione annuale sul controllo delle attività finanziarie della BEI per il 2015 (*Doc.* XII, n. 1204). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 5ª, alla 6ª e alla 14ª Commissione permanente;

una decisione concernente il discarico per l'esecuzione del bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio 2015, sezione Ili- Commissione (*Doc.* XII, n. 1205). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 5ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla situazione relativa alla concentrazione dei terreni agricoli nell'UE: come agevolare l'accesso degli agricoltori alla terra (*Doc.* XII, n. 1206). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 9ª e alla 14ª Commissione permanente;

una risoluzione sulla relazione annuale sulle attività finanziarie della Banca europea per gli investimenti (*Doc. XII, n. 1207*). Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 5ª e alla 6ª e alla 14ª Commissione permanente.

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

La senatrice Granaiola ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-03784 del senatore Gotor.

La senatrice Moronese ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-03790 della senatrice Serra ed altri.

I senatori Gaetti e Puglia hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-03792 del senatore Giarrusso ed altri.

La senatrice Donno ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-03793 del senatore Castaldi ed altri.

La senatrice Taverna ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 4-07607 della senatrice Moronese ed altri.

Risposte scritte ad interrogazioni

(Pervenute dal 25 al 31 maggio 2017)

SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 169

AIROLA ed altri: sui fondi comunitari destinati ad alcuni Paesi africani, in particolare al Sudan (4-06325) (risp. GIRO, *vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*)

ANGIONI: sugli errori nell'amministrazione della giustizia (4-06884) (risp. ORLANDO, *ministro della giustizia*)

ARACRI ed altri: sulla realizzazione di un centro di accoglienza temporaneo in un terreno privato a Viterbo (4-07251) (risp. MANZIONE, *sottosegretario di Stato per l'interno*)

BUEMI, LONGO Fausto Guilherme: sull'emanazione del decreto ministeriale di disciplina del tirocinio per accedere alla professione forense (4-05536) (risp. ORLANDO, *ministro della giustizia*)

CAMPANELLA: sulla carenza di infrastrutture nella provincia di Enna (4-06525) (risp. NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

CAMPANELLA, BOCCHINO: sul futuro dei lavoratori dei treni notturni di Ferrovie dello Stato (4-07233) (risp. NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

CANDIANI: sui centri per richiedenti asilo in provincia di Varese (4-06874) (risp. MANZIONE, *sottosegretario di Stato per l'interno*)

CARDINALI: sulla percorribilità e la messa in sicurezza di strade statali e provinciali in Umbria e nelle Marche (4-07289) (risp. NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

CATALFO ed altri: sull'utilizzo dei patronati come sedi per la propaganda politica (4-07550) (risp. BOBBA, *sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali*)

CENTINAIO: sui veicoli in dotazione alla Polizia stradale a Pavia e provincia (4-06708) (risp. BUBBICO, *vice ministro dell'interno*)

GINETTI ed altri: sul ferimento di un agente di Polizia penitenziaria a Venezia (4-06847) (risp. ORLANDO, *ministro della giustizia*)

GIOVANARDI: sul suicidio di Tiziana Cantone (4-06359) (risp. ORLANDO, *ministro della giustizia*)

GUERRA, MANCONI: sulla carenza di organico negli uffici di sorveglianza, con particolare riguardo ad un caso avvenuto a Modena (4-04546) (risp. ORLANDO, *ministro della giustizia*)

MANASSERO, ALBANO: sul rinnovo della convenzione relativa alla tratta ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia (4-07178) (risp. NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

MANCONI: sulla morte del detenuto Aldo Tavola nell'ospedale di Cosenza il 26 giugno 2012 (4-01397) (risp. ORLANDO, *ministro della giustizia*)

MANCONI, ALBANO: sul rimpatrio forzato dall'Italia al Sudan di 48 cittadini sudanesi (4-06333) (risp. MANZIONE, *sottosegretario di Stato per l'interno*)

MARIN: sull'accoglienza di migranti da parte del Comune di Abano Terme (Padova) (4-06391) (risp. MANZIONE, *sottosegretario di Stato per l'interno*)

MIRABELLI ed altri: su infiltrazioni criminali di stampo mafioso nel territorio di Anzio (Roma) (4-06450) (risp. BOCCI, *sottosegretario di Stato per l'interno*)

RICCHIUTI: su un avvocato del foro di Napoli che ha subito due condanne penali (4-03217) (risp. ORLANDO, *ministro della giustizia*)

TARQUINIO: sul potenziamento delle forze dell'ordine nella provincia di Foggia per contrastare l'*escalation* di criminalità (4-03780) (risp. BUBBICO, *vice ministro dell'interno*)

sul potenziamento delle forze dell'ordine nella provincia di Foggia per contrastare l'*escalation* di criminalità (4-06996) (risp. BUBBICO, *vice ministro dell'interno*)

TOSATO: sulla destinazione dell'ex base militare del I Roc di Giarre ad Abano Terme (Padova) a centro di accoglienza per immigrati (4-06805) (risp. MANZIONE, *sottosegretario di Stato per l'interno*)

Mozioni

FLORIS, BERNINI, MARIN, Mariarosaria ROSSI, RIZZOTTI, ZUFFADA, PELINO, GIRO, AMIDEI - Il Senato,

premessi che:

Grazia Deledda è annoverata nel lungo elenco delle donne italiane che hanno lasciato il segno nella storia del nostro Paese, e della terra che gli ha dato i natali, la Sardegna. Le sue opere le hanno conferito il riconoscimento nell'ambito letterario a livello nazionale;

nel 1926 venne insignita del premio Nobel per la letteratura, grazie all'opera "Canne al vento", e il 10 dicembre 2016 ricorreva il 90° anniversario del riconoscimento ricevuto dall'accademia svedese;

rilevato che:

Grazia Deledda detiene il primato di essere, ad oggi, l'unica donna nella sfera della letteratura italiana ad aver ricevuto il premio Nobel per la letteratura;

la vita e le opere della scrittrice di Nuoro sono a tutt'oggi essenziali per la formazione culturale delle studentesse e degli studenti italiani, non solo dal punto di vista letterario, ma anche perché, soprattutto, evidenziano la straordinaria forza di volontà di una donna che ha vissuto in un'epoca dove il retaggio culturale nei confronti del "sesso debole" era molto spesso un impedimento nella famiglia e nella comunità nuorese. Vincendo tutti questi ostacoli è riuscita ad affermarsi nel campo della scrittura, allora riservato strettamente agli uomini;

evidenziato che:

il 27 settembre 1871 nasceva a Nuoro Grazia Deledda, da Giovanni Antonio Deledda e Francesca Cambosu, in una famiglia agiata di 7 figli. Il padre era dedito al commercio e, per diletto, alla poesia estemporanea; la madre, una donna severa, si occupava del focolare domestico e della cura dei figli. In un ambiente ottuso, dove le donne erano relegate ad avere nozioni base di scrittura e far di conto, Grazia Deledda ebbe la possibilità di studiare fino alla quarta elementare, ricevendo in seguito lezioni private di italiano, latino e francese;

la sua immensa forza di volontà e la sua bravura nella scrittura la portarono a pubblicare sulla rivista popolare romana "Ultima moda" un suo primo racconto. Collaborò, inoltre, a partire dal 1889, con diverse riviste: "La Sardegna", "L'Avvenire di Sardegna", "Vita sarda";

Grazia Deledda approfondì i suoi studi letterari, avvicinandosi ai grandi scrittori russi, Dostoevskij e Tolstoj, ai narratori francesi, Zola e Flaubert, e gli italiani Fogazzaro, D'Annunzio e Carducci;

considerato che:

la Sardegna ha rappresentato per Grazia Deledda fonte d'ispirazione facilmente riscontrabile all'interno delle sue opere come testimoniato dall'amore per la sua terra, dal profondo rispetto delle tradizioni e del suo popolo, consegnando così un altissimo valore formativo alla letteratura e allo studio dei romanzi dell'autrice;

Grazia Deledda attinge dalla cultura sarda tutte le particolarità che essa offre, avvicinando gli studenti a quelle che sono le caratteristiche principali della Sardegna e delle sue città, avvolte dalle molteplici tradizioni locali;

l'autrice nuorese ha abbattuto il muro del pregiudizio nei confronti delle donne dell'epoca, le quali subivano l'ingiuria secondo cui "una donna scrittrice non può essere onesta", grazie alla sua incommensurabile perseveranza e spirito di sacrificio per la causa;

la figura di Grazia Deledda ancora oggi rappresenta la battaglia per affermare il ruolo di eccellenza delle donne italiane nel campo della letteratura, della poesia, delle scienze, dell'economia e in innumerevoli altri settori;

negli anni scorsi fu presentato al Presidente della Repubblica, al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca e al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, con delega alle pari opportunità, un appello affinché fosse reintegrata la figura di Grazia Deledda nella cerchia dei grandi scrittori italiani che hanno reso famosa la letteratura del nostro Paese nel mondo,

impegna il Governo:

1) a prevedere una celebrazione pubblica nel 2017, l'anno nel quale verrà ricordato il 90° anniversario dal ricevimento del premio Nobel per la letteratura a Grazia Deledda. Nobel conferito per la sua "ispirazione idealistica", "con raffigurazioni di plastica chiarezza della vita della sua isola nativa, con profonda comprensione degli umani problemi";

2) a prevedere che in tutte le scuole italiane di ogni livello di istruzione, nell'anno scolastico 2017/2018, e nelle università, sia introdotto lo studio e l'apprendimento delle opere di Grazia Deledda, valorizzando il lato umano della scrittrice di Nuoro, donna forte e fonte di ispirazione nel tempo, annoverandola tra le donne che hanno reso l'Italia grande nei secoli.

(1-00794)

COTTI, BLUNDO, BUCCARELLA, CIAMPOLILLO, GIROTTO, LUCIDI, PUGLIA, SERRA - Il Senato,

premessi che:

il 23 dicembre 2016 l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha approvato la risoluzione A/C.1/71/L.41 "Taking forward multilateral nuclear disarmament negotiations" ("Portare avanti i negoziati per il disarmo nucleare multilaterale"), presentata dal Messico e sottoscritta, tra gli altri, da Austria, Irlanda, Brasile, Nigeria, Nuova Zelanda, Sudafrica;

la risoluzione prevede la convocazione di una conferenza a cui affidare il compito di approvare un testo giuridicamente vincolante per rendere illegale lo sviluppo, la produzione, l'uso o la sperimentazione di armi nucleari, disponendo per la progressiva eliminazione totale di quelle esistenti;

la prima parte della conferenza si è svolta a New York dal 27 al 31 marzo 2017 con la partecipazione di 132 Stati;

nella seconda sessione dei lavori della conferenza, di prossimo inizio, verranno avviati i negoziati sulla base di una bozza di trattato denominata "Draft convention on the prohibition of nuclear weapons", redatta il 22 maggio 2017 sotto la responsabilità della presidente della conferenza, Elaine Whyte Gómez del Costa Rica;

la bozza di trattato, sostenuta da una grande maggioranza di Stati, richiede che i Governi facciano ogni sforzo per garantire che le armi nucleari non siano più utilizzate, in nessun caso. Il testo rileva che gli effetti delle armi nucleari trascendono le frontiere nazionali, comportano gravi implicazioni per la sopravvivenza umana, l'ambiente, lo sviluppo socio-economico, l'economia globale, la sicurezza alimentare, e per la salute delle generazioni future, evidenziando altresì le conseguenze delle armi nucleari, come ad esempio l'imprevedibile impatto delle radiazioni sulla salute materna e sulle donne, rilevando come necessari l'assistenza medica, la riabilitazione e il sostegno psicologico per le sopravvissute ad attacchi e *test* nucleari, con la previsione di un recupero ambientale delle aree contaminate;

il testo si fonda sul diritto umanitario internazionale e sulle esperienze già in vigore di proibizione di armi inaccettabili, come quelle chimiche e biologiche, le mine anti persona, le munizioni *cluster*;

la società civile internazionale e nazionale che si occupa di disarmo nucleare, con in prima fila International campaign to abolish nuclear weapons (Ican), Parliamentarians for nuclear non-proliferation and disarmament (PNND), "Senzatomica", "Rete italiana per il disarmo", "Disarmisti esigenti" e Women's international league for peace and freedom Italia, ma anche la stessa chiesa, hanno accolto positivamente la pubblicazione della bozza di trattato;

in occasione dell'ultima "giornata internazionale per la totale eliminazione delle armi nucleari", il Segretario generale *pro tempore* dell'ONU, Ban Ki-moon, dichiarava: "Impegniamoci a lavorare per l'eliminazione totale delle armi nucleari con urgenza e con un senso di scopo collettivo. La nostra stessa sopravvivenza dipende da questo";

per ben due volte il popolo italiano ha rifiutato, con due *referendum*, l'opzione nucleare anche solo per fini civili, e la comunità internazionale ha oggi un'occasione concreta per un accordo di divieto delle armi nucleari, seguendo la strada già adottata in passato per il divieto di possesso e di uso di altre armi di distruzione di massa;

appare fondamentale la partecipazione del maggior numero di Stati al prossimo appuntamento ONU per la definizione di un trattato per il disarmo nucleare multilaterale,

impegna il Governo:

1) a partecipare attivamente in sede ONU al percorso già avviato e in via di definizione, per la redazione di un trattato giuridicamente vincolante per rendere illegale lo sviluppo, la produzione, l'uso o la sperimentazione di armi nucleari, disponendo per la progressiva eliminazione totale di quelle esistenti, pronunciandosi favorevolmente sullo stesso trattato;

2) ad avviare un percorso giuridico-diplomatico per la revisione di tutti gli accordi e trattati in essere che consentono il transito, la sosta e il ricovero nel territorio italiano di armamenti nucleari;

3) a promuovere in Italia azioni, progetti e programmi, di concerto con la società civile, per la promozione di politiche di pace e disarmo nucleare.

(1-00795)

Interpellanze

GINETTI - *Al Presidente del Consiglio dei ministri* - Premesso che:

a seguito degli eventi sismici che, a partire dal 24 agosto 2016, hanno colpito le zone dell'Italia centrale, sono stati emanati numerosi provvedimenti per far fronte alle emergenze immediate, mettere in sicurezza il patrimonio urbanistico e monumentale ed organizzare la ricostruzione; tra questi, in particolare, il decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, il decreto-legge 11 novembre 2016, n. 205, alcune norme del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, e il decreto-legge 9 febbraio 2017, n. 8;

nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 24 agosto 2016 è stato pubblicato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 agosto 2016 di dichiarazione dell'eccezionale rischio di compromissione degli interessi primari a causa degli eventi sismici che hanno interessato il territorio delle province di Rieti, Ascoli Piceno, Perugia e L'Aquila; tale decreto, in particolare, ha disposto il coinvolgimento delle componenti e delle strutture operative del Servizio nazionale della protezione civile per fronteggiare l'emergenza derivante dagli eventi sismici; gli effetti del decreto sono stati estesi da un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (*Gazzetta Ufficiale* del 25 agosto 2016, n. 198) anche ai territori delle province di Fermo e di Macerata;

con la delibera del Consiglio dei ministri 25 agosto 2016, è stato dichiarato lo stato d'emergenza per i territori colpiti, fino al 180° giorno dalla medesima data del 25 agosto, e sono stati stanziati 50 milioni di euro per gli

interventi di immediata necessità, a valere sul fondo per le emergenze nazionali di cui all'articolo 5, comma 5-*quiquies*, della legge 24 febbraio 1992, n. 225;

successivamente, con la delibera del Consiglio dei ministri 10 febbraio 2017 è stato prorogato lo stato di emergenza di ulteriori 180 giorni in conseguenza degli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo il 24 agosto, il 26 e il 30 ottobre 2016 e il 18 gennaio 2017, nonché degli eccezionali fenomeni meteorologici che hanno interessato i territori delle medesime regioni a partire dalla seconda decade del mese di gennaio 2017;

con il decreto del Presidente della Repubblica 9 settembre 2016, Vasco Errani è stato nominato commissario straordinario del Governo per la ricostruzione nei territori dei comuni delle regioni di Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dall'evento sismico del 24 agosto 2016;

nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 ottobre 2016 è stato pubblicato il decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, recante "Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal sisma del 24 agosto 2016", convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229;

il provvedimento disciplina gli interventi per la riparazione, la ricostruzione, l'assistenza alla popolazione e la ripresa economica nei territori delle regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria; le norme del decreto si applicano: ai 62 comuni individuati nell'allegato 1 del decreto medesimo; in altri comuni delle regioni interessate, qualora venga dimostrato il nesso di causalità diretto tra i danni verificatisi e gli eventi sismici del 24 agosto, comprovato da apposita perizia giurata;

ha stabilito anche che la gestione straordinaria finalizzata alla ricostruzione con durata fino al 31 dicembre 2018 veniva affidata al commissario straordinario affiancato dai presidenti delle 4 regioni colpite, operanti in qualità di vicecommissari; ha previsto l'istituzione del fondo per la ricostruzione delle aree colpite dal sisma, cui è stata assegnata una dotazione iniziale di 200 milioni di euro per l'anno 2016, per l'attuazione degli interventi di immediata necessità previsti,

la legge di bilancio per il 2017 (legge 11 dicembre 2016, n. 232, art. 1, comma 362) ha, inoltre, autorizzato stanziamenti per gli interventi per la riparazione, la ricostruzione, l'assistenza alla popolazione e la ripresa economica nei territori interessati dagli eventi sismici del 24 agosto 2016;

a seguito del verificarsi di ulteriori eventi sismici, segnatamente il 26 ed il 30 ottobre 2016, il Consiglio dei ministri ha adottato due delibere che hanno esteso gli effetti della dichiarazione di stato d'emergenza per le regioni Marche, Umbria, Lazio e Abruzzo, destinato 80 milioni di euro complessivi e consentire al capo del Dipartimento della protezione civile di assicurare con la massima tempestività ed efficienza gli interventi necessari all'assistenza alle popolazioni colpite;

nella *Gazzetta Ufficiale* dell'11 novembre 2016 è stato pubblicato il decreto-legge 11 novembre 2016, n. 205, recante "Nuovi interventi urgenti in favore delle popolazioni e dei territori interessati dagli eventi sismici del 2016", che, tenuto conto dell'aggravarsi delle conseguenze degli eventi sismici successivi al 24 agosto 2016, ha incaricato in primo luogo la gestione straordinaria di individuare con ordinanza, sulla base di motivate segnalazioni da parte dei presidenti delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria, l'elenco dei Comuni, aggiuntivo rispetto a quello di cui all'allegato 1 al decreto-legge n. 189 del 2016, per l'applicazione delle misure previste dallo stesso decreto-legge n. 189 e dal decreto-legge n. 205;

con l'ordinanza n. 3 del 15 novembre 2016 sono stati individuati i Comuni ai quali è estesa l'applicazione delle misure di cui al decreto-legge n. 189, a seguito degli ulteriori eventi sismici del 26 e del 30 ottobre; le norme hanno previsto inoltre: l'indicazione delle aree da destinare agli insediamenti di *container*, immediatamente rimovibili al venir meno dell'esigenza; incentivi alle attività agricole e produttive; disposizioni concernenti il personale dei Comuni, del Dipartimento della protezione civile e della gestione straordinaria; interventi immediati sul patrimonio culturale e misure urgenti per le infrastrutture viarie e per lo svolgimento dell'anno scolastico 2016/2017;

il Consiglio dei ministri ha adottato la delibera del 20 gennaio 2017 (*Gazzetta Ufficiale* n. 24 del 30 gennaio 2017) per l'estensione degli effetti della dichiarazione dello stato di emergenza adottato con la delibera 25 agosto 2016 in conseguenza degli ulteriori eventi sismici che il giorno 18 gennaio 2017 hanno colpito nuovamente il territorio delle regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria, nonché degli eccezionali fenomeni meteorologici che hanno interessato i territori delle medesime regioni a partire dalla seconda decade dello stesso mese;

al fine di avviare e disciplinare i primi interventi urgenti di protezione civile, il Dipartimento di protezione civile ha emanato una serie di ordinanze;

con il decreto-legge 9 febbraio 2017, n. 8, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 aprile 2017, n. 45, sono stati previsti nuovi interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del 2016 e del 2017, riguardanti in particolare la disciplina per effettuare studi di microzonazione sismica di livello III, l'affidamento delle opere di urbanizzazione attraverso procedure negoziate, la pianificazione urbanistica dei territori colpiti, un programma delle infrastrutture ambientali, la delocalizzazione temporanea di attività economiche o produttive, la gestione del sistema informativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dei servizi resi all'utenza, le forme di partecipazione delle popolazioni interessate, interventi riguardanti le chiese, notificazioni per pubblici proclami, opere di urbanizzazione per le strutture di emergenza e per il settore zootecnico, l'estensione al 2017 degli interventi a favore delle micro, piccole e medie imprese, e, a causa degli eventi sismici verificatisi in data 18 gennaio 2017, la previsione al 31 luglio 2017 dei termini concessi ai privati per la realizzazione degli in-

terventi di immediata esecuzione ammissibili a contribuzione ai sensi del decreto-legge n. 189;

sono state introdotte, tra l'altro, disposizioni volte ad assicurare il regolare svolgimento dell'attività educativa e didattica dell'anno scolastico 2016/2017 e dell'anno scolastico 2017/2018, e, con una modifica dell'art. 28 del decreto-legge n. 189, ad affidare ai presidenti delle Regioni i compiti di gestione dei rifiuti e delle macerie, in precedenza attribuite al commissario straordinario;

con il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, in corso di conversione, sono stati previsti ulteriori interventi a favore delle zone colpite;

considerato che:

nonostante i numerosi provvedimenti presi dal Governo, gli effetti dei tragici eventi sismici avvenuti dal 24 agosto sono tuttora avvertiti dalla popolazione che a distanza, di oltre 9 mesi dall'evento più devastante, vede grandemente limitata la propria vita sociale e, fattore più allarmante, vede, nella maggior parte dei casi, compromessa la propria attività lavorativa;

il rilancio di tutte le imprese interessate dagli effetti del sisma passa attraverso l'immediata predisposizione di agevolazioni ed incentivi volti a favorire la ripresa produttiva dei territori e scongiurare il loro abbandono;

per procedere alla pianificazione urbanistica della ricostruzione è necessario far precedere la ricostruzione alla verifica del rischio locale con la microzonazione,

si chiede di sapere:

se il Governo intenda incrementare le risorse per la microzonazione per ogni Comune interessato dagli eventi sismici;

se non ritenga indispensabile, nell'ambito della pianificazione urbanistica, stabilire termini entro i quali presentare i progetti di ricostruzione dei territori colpiti successivi all'esecuzione della verifica effettuata con le microzonazioni;

se non ritenga opportuno sostenere progetti di ricostruzione di aree locali con funzioni aggregative, sociali, sportive che, in caso di emergenza, possano svolgere un ruolo di accoglienza immediata delle popolazioni colpite.

(2-00470)

Interrogazioni

IDEM - *Al Ministro per lo sport* - Premesso che, secondo quanto risulta all'interrogante:

la vicenda della giocatrice di pallanuoto, Carolina Ioannou, ha interessato da tempo le cronache dei *media* sportivi e le aule dei tribunali competenti: tuttavia, appare senz'altro utile richiamarla per rimarcare le carenze che riguardano il sistema delle regole nello sport dilettantistico;

in sintesi, Carolina Ioannou ha giocato dal 2014 al 2016 al "Rapallo", in prestito dal "Posillipo", società cui è tesserata a titolo definitivo; durante la seconda stagione, le due società, all'insaputa della ragazza, si sono accordate per la cessione del cartellino (dal Posillipo al Rapallo) a titolo oneroso, senza l'assenso della giocatrice (la cui sottoscrizione è stata falsificata sugli atti), la quale avrebbe voluto giocare, invece, nel "Catania", la città in cui ha deciso di iscriversi all'università;

la vicenda, come noto, è proseguita nelle aule della giustizia sportiva federale: la richiesta, nel corso del primo grado di giudizio, del presidente del Rapallo di verificare l'autenticità della sottoscrizione dell'atleta ai fini dell'accertamento della regolare procedura di tesseramento è stata ritirata in un secondo momento dal medesimo istante, nonostante il tribunale competente avesse provveduto, nel frattempo, alla nomina di un perito per l'accertamento;

lo stesso tribunale aveva acquisito, tra la documentazione, la lettera di svincolo dell'atleta, sottoscritta dal presidente del Posillipo, al termine della stagione 2015-2016: la lettera, tuttavia, mai arrivata alla diretta interessata (come imporrebbe la regolamentazione federale), era stata consegnata alla società sportiva cessionaria, al solo fine di consentire a quest'ultima di perfezionare il tesseramento dell'atleta;

il tribunale, revocata la perizia, ha deciso l'annullamento del tesseramento eseguito dal Rapallo, disponendo tuttavia che il cartellino dovesse ritornare in possesso del Posillipo e non dell'atleta, disattendendo, in questo modo, l'efficacia della lettera di svincolo e "sorvolando" sulla compravendita eseguita (motivo per cui la difesa della Ioannou ha investito la procura federale); successivamente la difesa della pallanuotista, dopo l'esito negativo anche del grado d'appello, ha richiesto l'intervento della procura generale del Coni;

peraltro, è stata sollevata dalla medesima parte la questione relativa alla regolare iscrizione della squadra campana al campionato di serie B femminile nei termini previsti dalla normativa federale (questione che avrebbe portato allo svincolo della Ioannou, qualora fossero stati disattesi i termini previsti);

attualmente la procedura è pendente presso il collegio di garanzia dello sport del Coni;

considerato che:

ferme restando le valutazioni e le decisioni inerenti alle responsabilità di enti e persone coinvolte, da rimettere alle sedi opportune e competenti, l'obiettivo del presente atto di sindacato ispettivo è quello di segnalare l'evi-

dente cortocircuito che spesse volte, purtroppo, lede la libertà di scelta per la prestazione di atleti che sono considerati giuridicamente quali dilettanti;

appare palese, difatti, come, all'esito delle vicende processuali, la carriera della giovane pallanuotista possa essere oltremodo danneggiata da comportamenti rivelatisi, in ogni caso, deplorabili;

la vicenda della Ioannou, in questo senso, è paradigmatica ed eclatante: l'atleta, di fatto, ha già perso un'intera coppa Unipol, un'intera coppa Italia, 15 giornate di campionato, e, verosimilmente, la restante parte di quest'ultimo; il danno, in sostanza, si riversa esclusivamente nei suoi confronti;

come già messo in evidenza ripetutamente in altre sedi (su tutte, la risoluzione Doc. XXIV, n. 68, della 7ª Commissione permanente del Senato a conclusione dell'esame dell'affare assegnato sullo stato di salute dello sport, n. 715), la disciplina che regola l'attività dilettantistica è lacunosa sotto molteplici aspetti ed è quanto mai necessario prevedere, nel rispetto del riparto costituzionale ed istituzionale delle competenze, una riforma organica della disciplina del professionismo e del dilettantismo sportivo, assicurando la sostenibilità complessiva del sistema dello sport italiano;

d'altra parte, il regime giuridico separato tra professionisti e dilettanti (per i primi c'è una disciplina che definisce un regime minimo contrattuale e le rispettive tutele in campo sanitario, assicurativo, previdenziale; per i secondi, invece, non è stata stabilita alcuna norma, mancando anche una definizione precettiva di dilettantismo) ha mostrato, nel tempo, le carenze d'un sistema che palesa quotidianamente evidenti limiti di funzionamento;

sarebbe opportuno, dunque, individuare per via legislativa i criteri generali ai fini della distinzione tra prestazione professionistica e dilettantistica, fondando tale differenziazione sulla base del concetto di prevalenza dell'attività, in quanto la prestazione sportiva che viene praticata in modo continuativo e oneroso deve essere riconosciuta, in ogni caso, come professionistica;

nel quadro dell'attuale sistema di regole che sovrintende all'attività sportiva si evidenzia, dunque, un'intollerabile disparità di trattamento per l'attività degli atleti dilettanti: inoltre, a maggior ragione in quelle discipline in cui le federazioni sportive hanno riconosciuto il settore professionistico sulla base delle disposizioni di cui all'articolo 2 della legge 23 marzo 1981, n. 91, si evidenzia un'eclatante disparità di trattamento per le sole atlete, allo stato di quanto previsto per legge, impossibilitate a essere qualificate come sportive professioniste;

in via generale, peraltro, l'attività delle atlete non è tutelata né parificata a quella degli atleti di sesso maschile sotto molteplici aspetti (*in primis*, assistenziali ed economici) e mancano adeguate garanzie per i casi di maternità (a dimostrazione di tale fatto vi sono i casi di ricorso alle aberranti clausole anti maternità tra atlete e società di appartenenza),

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti riportati e, ferme restando le competenze degli organi della giustizia sportiva, quali siano le sue valutazioni al riguardo;

se non ritenga opportuno, tramite atti di propria competenza, intervenire sulla disciplina che regola lo sport dilettantistico, in primo luogo per favorire il riconoscimento dei diritti degli atleti e delle atlete che svolgono attività non professionistica, fondando la differenziazione su criteri basati sul concetto di prevalenza dell'attività;

se non rilevi la necessità di prevedere una regolamentazione più stringente in ordine al "vincolo sportivo" nel dilettantismo, ai fini della migliore tutela del diritto di libertà di scelta dell'atleta nei riguardi della società e dell'associazione in cui svolgere la propria attività, prevedendo, in ogni caso, idonei meccanismi di compensazione per le medesime;

se non ritenga opportuno attivarsi, al fine di promuovere interventi in materia di promozione della parità di genere nello sport, a tutti i livelli.

(3-03794)

MORONESE, MORRA, CRIMI, BERTOROTTA, GIARRUSSO, SANTANGELO, CATALFO, GAETTI, TAVERNA, LEZZI, SERRA, PUGLIA, MANGILI, PAGLINI - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare* - Premesso che:

a partire dal 2004 il Comune di Augusta (Siracusa) aveva manifestato l'intenzione di avviare lavori di ammodernamento del campo sportivo comunale avanzando richiesta di messa in sicurezza di emergenza nei confronti del commissario delegato per l'emergenza rifiuti e tutela delle acque della Regione Siciliana dell'area rientrante nel Sito di interesse nazionale (SIN) di Priolo; non ricevendo alcun riscontro nel 2005 il Comune aveva inoltrato sollecito di risposta al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

il 15 febbraio 2005 il Commissario delegato ha comunicato al Comune di aver dato mandato alla società Sviluppo Italia per la programmazione degli interventi per interventi di messa in sicurezza d'emergenza;

a settembre 2005 il Ministero ha comunicato che nel corso delle indagini svolte è stata accertata la presenza di contaminanti (10 volte superiori rispetto ai limiti consentiti) e chiedeva l'intervento delle amministrazioni locali. Conseguentemente il 5 ottobre 2005 il sindaco di Augusta ha emesso ordinanza di chiusura del campo sportivo;

il 1° dicembre 2005 il Comune chiede al commissario delegato per l'emergenza un contributo finanziario per realizzare l'intervento di messa in sicurezza, ma solo nel 2011 il commissario ha trasmesso il progetto preliminare per la messa in sicurezza del SIN al Ministero;

il 24 luglio 2012 quest'ultimo ha comunicato al Comune l'ipotesi di progetto preliminare ritenuta più idonea;

considerato che:

ad aprile 2015 è stato siglato un accordo di programma quadro tra il Ministero dell'ambiente, il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, individuando come soggetto attuatore la Regione Siciliana, al fine di definire gli interventi di riqualificazione ambientale, funzionali alla reindustrializzazione e infrastrutturazione dell'area comprese nel SIN di Priolo. All'interno di questo accordo, sono previsti interventi specifici per la rada di Augusta, e interventi immediatamente cantierabili per la messa in sicurezza del campo sportivo per un importo di circa 6 milioni di euro;

l'8 settembre 2015 è stato presentato il progetto preliminare all'ufficio del genio civile di Siracusa ai fini dell'approvazione;

il progetto, specificatamente per la fase I di *capping*, è stato approvato in linea tecnica tramite conferenza speciale dei servizi, con provvedimento finale emesso il 2 marzo 2016 dall'ufficio del genio civile di Siracusa, mentre il rapporto di verifica progettuale redatto dal soggetto abilitato si è concluso positivamente con prescrizioni il 18 luglio 2016. Per la fase II, relativa al confinamento laterale, il relativo progetto preliminare dovrà essere sottoposto alle valutazioni del Ministero dell'ambiente;

l'intervento finanziato con il terzo atto integrativo dell'accordo consiste nella copertura del campo sportivo "Fontana" (fase I *capping*), come approvato dallo stesso Ministero (nota della Regione 25 novembre 2015 al Ministero);

il 15 aprile 2016 l'assessorato regionale per l'acqua e i rifiuti, ex ordinanza del capo del Dipartimento della protezione civile n. 44 del 29 gennaio 2013, provvedeva a pubblicare sul sito dello stesso Assessorato e su quello del servizio contratti pubblici del Ministero delle infrastrutture apposito avviso di preinformazione lavori sottoscritto dal responsabile unico del procedimento e dal dirigente generale *pro tempore*;

alla luce di un parere espresso dall'ANAC (Autorità nazionale anti-corruzione) su un caso analogo, il predetto avviso è stato revocato in autotutela perché potesse proseguire l'*iter* procedurale delineato dal nuovo "codice degli appalti", decreto legislativo n. 50 del 2016, entrato in vigore il 19 aprile 2016;

a parere degli interroganti, si configurerebbe così un conflitto di attribuzione nell'individuazione del soggetto attuatore fra quanto stabilito con la vecchia normativa vigente al momento della richiesta e il nuovo codice degli appalti entrato in vigore successivamente;

considerato inoltre che:

in base alle informazioni in possesso degli interroganti, con formale nota prot. n. 15922/S6 del 6 aprile 2017, la Regione Siciliana, al fine di evitare una stasi delle attività, ha richiesto al Ministero dell'ambiente, sollecitando tra l'altro la risposta ad una pregressa nota del 18 novembre 2016, prot. n. 49005, di indicare quale debba essere la soluzione migliore da segui-

re per l'esecuzione dei lavori di *capping* ovvero se l'intervento debba essere trasferito alla competenza del commissario straordinario ai sensi del decreto-legge n. 113 del 2016, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 2016, o piuttosto debba rimanere in capo alla direzione regionale;

con nota del 18 aprile 2017, prot. 23708, il Comune di Augusta provvedeva a sollecitare tra l'altro il Ministero, richiedendo riscontro a precedenti note che il Comune aveva inviato, prot. n. 70722 del 7 dicembre 2016 e prot. n. 61112 del 27 ottobre 2016, al fine di risolvere la situazione di *impasse* causata dalle mancate determinazioni ministeriali;

ad avviso degli interroganti il Ministero non avrebbe fornito indicazioni e conseguentemente ad oggi non è stato avviato un intervento cui dal 2015 è stata destinata la disponibilità economica di oltre 6 milioni di euro, risorse economiche che sono già nella disponibilità della Regione, arrecando gravi danni in termini di impatto ambientale;

considerato altresì che l'area ricade nel perimetro del SIN di Priolo, di competenza dello stesso Ministero,

si chiede di sapere:

quali siano le motivazioni per le quali il Ministro in indirizzo non abbia ancora provveduto a fornire indicazioni alla Regione Siciliana in merito all'intervento di *capping*, già previsto nell'accordo di programma quadro del 2015, al fine di evitare il perdurare della stasi amministrativa;

come intenda attivarsi per garantire un avvio rapido delle azioni di *capping* per il campo sportivo ricadente nell'area SIN di Priolo;

se ritenga che sia opportuno nominare un commissario ministeriale responsabile per l'attuazione delle azioni di *capping*, o se ritenga quale soggetto responsabile la Regione, considerato che le risorse economiche sono già nella sua disponibilità;

in che modo intenda tutelare e supportare il Comune di Augusta, nei confronti del quale è stata avviata ingiustamente un'azione di rivalsa per mancata bonifica di una discarica abusiva erroneamente definita tale dalla Regione;

se siano state già individuate le risorse da destinare alla fase II, successiva all'attività di *capping*, relativa al confinamento laterale e, in caso negativo, come intenda provvedere al fine di programmare con urgenza la realizzazione delle attività necessarie per la messa in sicurezza del sito.

(3-03795)

MANCUSO, DALLA TOR, PAGANO - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* - Premesso che:

al 20° *meeting* dell'ICCAT (International commission for the conservation of Atlantic tunas) tenutosi a Faro, in Portogallo, dal 14 al 21 novem-

bre 2016, è stata adottata la raccomandazione 16-05 per "l'istituzione di un Piano pluriennale di ricostituzione per il pesce spada del Mediterraneo";

tale piano introduce un TAC (totale ammissibile di cattura) pari a 10.500 tonnellate per il Mediterraneo, a partire dal 2017;

il sistema prevede comunque una riduzione della quota del 3 per cento annuo dal 2018 al 2022 ed il congelamento dello sforzo di pesca, con periodi di chiusura a scelta delle parti contraenti gennaio/marzo (come ha scelto l'Italia), o ottobre/novembre;

la raccomandazione 16-05, al paragrafo 3, stabilisce che lo schema di ripartizione della quota di pesce spada sarà definita da apposito gruppo di lavoro ICCAT in modo "equo e giusto";

in data 18 aprile 2017, il suddetto gruppo di lavoro ICCAT ha riconosciuto all'Unione europea il 70,75 per cento della quota complessiva relativa al 2017, pari a 7.428,75 tonnellate, sulla base delle catture medie registrate negli anni 2010-2014;

a seguito della ripartizione tra le parti contraenti dell'ICCAT, sono stati avviati i negoziati all'interno dell'Unione europea per definire le quote da attribuire ai singoli Stati membri;

da diverse fonti sembrerebbe (vedasi comunicato stampa dell'Alleanza cooperative italiane - Dipartimento pesca del 22 maggio 2017) che, durante lo svolgimento dei sopraddetti negoziati europei, la delegazione spagnola avrebbe esercitato pressioni nei confronti della Commissione europea, al fine di modificare la serie storica utilizzata in sede ICCAT (2010-2014) per poi indurre l'Esecutivo comunitario a prendere in considerazione la serie storica 2012-2014, basandosi sull'assunto che l'Italia tra il 2010 e il 2011 avrebbe trasmesso dati di cattura provenienti dalla pesca illegale praticata con reti derivanti;

l'assunto è a parere degli interroganti del tutto privo di attendibilità, in quanto tutti i dati di cattura trasmessi in quegli anni ai vari organismi internazionali (Commissione europea, Commissione generale per la pesca nel Mediterraneo-CGPM e Convenzione internazionale per la protezione dei tonni di nel Mediterraneo- ICCAT,) non sono mai stati oggetto di contestazione e ad oggi nessuna procedura di infrazione "pesca" con l'Unione europea è in corso;

inoltre, il biennio 2010-2011 risulta essere quello più positivo per l'Italia ed è dunque palese che ogni modifica della serie storica 2010-2014 comporterebbe un danno non indifferente alla flotta italiana;

giova ricordare che nel dicembre 2012 l'attività del sistema di rilevazione e trasmissione dei dati di cattura curato da IREPA (Istituto di ricerche economiche in pesca e acquacoltura) è stata interrotta, a causa di problematiche giudiziarie e che quindi non sarebbe stata garantita una trasmissione corretta ed integrale di tutti dati di pesca, con il risultato di far registrare minori catture dal 2012 in poi;

la flotta italiana della pesca al pesce spada non può pagare da sola la riduzione della quota europea dal 75 per cento al 70 per cento e vanno rispettate le chiavi di ripartizione usate dall'ICCAT, evitando fughe in avanti della Spagna, che è seconda, dopo l'Italia, quanto a catture della specie in oggetto;

l'eventuale riduzione della quota italiana per il pesce spada costituirebbe un duro colpo alle produzioni ed alle imprese nazionali, con ricadute anche sugli aspetti occupazionali, ed un *assist* per l'*import* proveniente dal nord Africa, dall'Atlantico e dal Pacifico,

si chiede di sapere quali iniziative si intendano intraprendere presso le sedi competenti, al fine di tutelare la quota di pesca italiana del pesce spada, basata sulla chiave di ripartizione già utilizzata dall'ICCAT per il riparto tra parti contraenti e cioè sui dati di cattura del periodo 2010-2014.

(3-03796)

BENCINI, Maurizio ROMANI, VACCIANO, DE PIETRO, BIGNAMI - *Al Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione*
- Premesso che:

con la legge Stanca del 9 gennaio 2004, n. 4 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 13 del 17 gennaio 2004), recante «Disposizioni per favorire l'accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici», il Governo ha introdotto quelle norme che ogni sito *web*, istituzionale o di aziende partecipate o di servizi al cittadino, dovrebbe rispettare per assicurare l'accessibilità a tutti, senza distinzioni o discriminazioni. Essa riguarda i prodotti *hardware* e *software* (compresi i siti *web*) delle pubbliche amministrazioni. La comunità internazionale per il *web* (W3C) ha, infatti, stabilito una serie di norme internazionali che, se rispettate, rendono i siti fruibili per tutti e compatibili con quelle tecnologie di supporto per chi è affetto da disabilità;

per accessibilità si intende, quindi, un insieme di regole che permette l'uso e la comprensione di un sito, piattaforma o servizio *on line* anche ai disabili o in condizioni di temporanea difficoltà (ad esempio, la fruizione di contenuti audio in una zona rumorosa). In tal modo si possono creare sistemi informatici, il cui utilizzo resta, indiscriminatamente, possibile e facile;

nello specifico, così come riportato anche dal sito istituzionale della Presidenza del Consiglio dei ministri (Agenzia per l'Italia digitale), l'art. 2, comma 1, lettera *a*), della legge n. 4 del 2004 recita: "Per accessibilità si intende "la capacità dei sistemi informatici, nelle forme e nei limiti consentiti dalle conoscenze tecnologiche, di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni, anche da parte di coloro che a causa di disabilità necessitano di tecnologie assistive o configurazioni particolari". Ed ancora si legge: "In particolare un sito *web* è accessibile quando fornisce informazioni fruibili da parte di tutti gli utenti, compresi coloro che si trovino in situazioni di disabilità. In relazione a quanto previsto dalle leggi vigenti l'Agenzia per l'Italia Digitale (AgID) coordina una serie di azioni: assistenza

alle pubbliche amministrazioni sull'applicazione della normativa in materia di accessibilità; predisposizione di modelli per l'autovalutazione e la definizione degli Obiettivi di accessibilità che le pubbliche amministrazioni sono tenute a compilare entro il 31 marzo di ciascun anno; gestione delle segnalazioni di inaccessibilità e attivazione delle procedure previste; gestione e elenco valutatori di accessibilità; concessione del logo di accessibilità alle amministrazioni richiedenti il Logo di accessibilità; definizione e pubblicazione delle Specifiche tecniche sulle postazioni di lavoro per i dipendenti con disabilità: circolare n. 2 del 23 settembre 2015. Effettua inoltre: monitoraggio dei siti web della pubblica amministrazione al fine di fornire indicazioni e suggerimenti agli Enti per il rispetto dei requisiti tecnici di accessibilità; assistenza in risposta a quesiti tecnici inviati da Enti per l'adeguamento alla normativa dei siti web istituzionali; formazione alla pubblica amministrazione sui temi dell'accessibilità";

considerato che:

la legge Stanca, dal 2004, ha prodotto la nascita di vari progetti ed ha apportato un miglioramento sensibile dei siti istituzionali esistenti. La condizione attuale, tuttavia, resta ancora largamente inaccessibile, rendendo il miglioramento suddetto del tutto marginale. Ed invero, nonostante la copiosa produzione normativa sul punto, linee guida tecniche e apposite leggi e circolari, dichiaratamente orientata alla cura, sia degli aspetti tecnici, che infrastrutturali e organizzativi, la concretezza dell'inclusione digitale, sembra ancora lontana;

il decreto-legge n. 179 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 221 del 2012 e recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese", ha apportato alcune modificazioni alla legge 9 gennaio 2004, n. 4 e al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale, di seguito CAD). In particolare, con l'art. 9, rubricato "Documenti informatici, dati di tipo aperto e inclusione digitale", viene introdotto, tra l'altro, l'obbligo, a carico delle medesime pubbliche amministrazioni, di pubblicare sul proprio sito *web* gli obiettivi annuali di accessibilità. Inoltre, la norma assegna all'Agenzia per l'Italia digitale il compito di monitoraggio e di intervento nei confronti dei soggetti erogatori di servizi, inadempienti in ordine all'accessibilità dei servizi medesimi. Ed ancora, con il richiamo all'inclusione digitale, effettuato dal decreto-legge n. 179 del 2012, si rende necessario che quest'ultima sia garantita a tutti indipendentemente dal settore (pubblico o privato) e dal tipo di strumento di fruizione, con responsabilità specifiche in caso di mancato rispetto delle norme;

obiettivo della presente circolare è di informare le pubbliche amministrazioni sui nuovi adempimenti posti a loro carico dalla recente normativa. In particolare, con riferimento agli obiettivi di accessibilità, l'Agenzia per l'Italia digitale intende anche fornire, sia un questionario, che esse possono utilizzare per effettuare un'autovalutazione circa lo stato di adeguamento dei propri siti e servizi *web* alla normativa sull'accessibilità, sia un'applicazione *on line* per la pubblicazione sui siti *web* degli obiettivi annuali di accessibilità;

considerato inoltre che:

la situazione attuale sembra consistere in una mancata messa a norma di molti siti *internet* istituzionali, in quanto, in particolar modo, la legge Stanca non ha trovato una corretta e completa applicazione. Basti pensare, a titolo meramente esemplificativo, come la legge suddetta, ad esempio, preveda la nullità dei contratti per la creazione o la modifica di piattaforme informatiche, qualora questi non soddisfino i requisiti di accessibilità; tuttavia, mancano dei reali meccanismi di controllo e sanzione. Ne consegue, pertanto, che alcuni siti possono nascere in forma inizialmente accessibile per poi perdere tale accessibilità a causa di imperizia, scarsa manutenzione o contenuti scritti, successivamente, in modo inefficace;

del resto, in pochi casi un contratto è stato annullato, perché il progetto non rispettava i canoni di accessibilità, così come la responsabilità dirigenziale e disciplinare, prevista anch'essa dalla legge sin ora richiamata, non è mai emersa,

si chiede di sapere:

quali siano le intenzioni del Governo circa l'effettiva, quanto necessaria, attuazione della copiosa normativa sull'accessibilità dei siti *web* e sulle attività dell'Agenzia per l'Italia digitale in relazione alla normativa vigente e se, pertanto, intenda sollecitare le pubbliche amministrazioni ad adempiere agli obblighi previsti dalla recente normativa, al fine di realizzare l'inclusione digitale di lavoratori ed utenti con disabilità, nel rispetto del principio di uguaglianza sancito dall'articolo 3 della Costituzione della Repubblica italiana;

se il Ministro in indirizzo intenda avviare le opportune verifiche circa il rispetto dei requisiti sull'accessibilità da parte delle pubbliche amministrazioni, così come stabiliti dalla normativa esistente, previsti come obbligo in caso di stipulazione dei contratti per la realizzazione e la modifica di siti *internet*;

se, conseguentemente, intenda appurare l'eventuale mancato rispetto delle disposizioni sull'accessibilità dei servizi erogati rendendo, in tal caso, effettive ed operative le specifiche responsabilità e sanzioni previste in capo ai dirigenti responsabili.

(3-03797)

VACCIANO, BENCINI, SIMEONI, BIGNAMI - *Al Ministro dell'economia e delle finanze* - Premesso che:

come emerge dal resoconto sommario dell'audizione in 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), n. 489 del 17 maggio 2017, il sottosegretario di Stato per l'economia, dottor Baretta, ha affermato che: "Per quanto riguarda le VLT, non esiste un automatismo. Non esiste, di regola, un automatismo nel rapporto 100 a 14 per cento. Il problema è che le VLT sono 50.000, mentre le AWP sono 400.000, questo è il punto per il quale c'è una

sproporzione. Inoltre le AWP stanno per strada, mentre le VLT si trovano in punti che si vogliono qualificare. Per chiarezza, le dichiarazioni del sottosegretario si riferiscono al contenimento previsto per legge dell'ammontare del numero delle VLT nella percentuale del 14 per cento degli AWP totali. Questo punto, insieme ad altri, è uno dei quesiti dell'interrogazione 3-03628, interrogazione a cui si rimanda per avere maggiore contezza sia delle peculiarità tecniche delle *videolottery* che delle incongruenze normative e politiche che aggravano l'estrema pericolosità sociale di questo tipo di macchinari da gioco. Tuttavia, per le leggi attualmente vigenti, quanto espresso da Barretta sul rapporto del 14 per cento delle VLT sul totale del numero di AWP con nulla osta non risulta affatto corretto poiché a ribadire questo concetto esistono atti ad oggi in vigore, tra cui un decreto-legge, ben due decreti dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato (AAMS), ora Agenzia delle dogane e dei monopoli, e l'atto di convenzione sulle richieste di autorizzazione dei sistemi di gioco del 2011 tra amministrazione e concessionari, tutti documenti sui quali si legge chiaramente che per le VLT vige il "limite massimo del 14% dei nulla osta di apparecchi AWP in proprio [dei concessionari] possesso";

considerato che:

per maggiore completezza, segue il dettaglio dei provvedimenti in cui il limite del 14 per cento dei terminali VLT sul totale delle macchine AWP è puntualizzato in maniera palese;

il primo atto che va citato è il decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge del 3 agosto 2009, n. 102, nel quale, all'art. 21, comma 7, si definiscono i parametri per la sperimentazione e l'avvio del controllo remoto delle VLT. In particolare, alla lettera *b*), si legge: "l'affidamento della concessione ad ulteriori operatori di gioco, nazionali e comunitari, di dimostrata qualificazione morale, tecnica ed economica, mediante una selezione aperta basata sull'accertamento dei requisiti definiti dall'Amministrazione concedente in coerenza con quelli già richiesti e posseduti dagli attuali concessionari. Gli operatori di cui alla presente lettera, al pari dei concessionari di cui alla lettera *a*), sono autorizzati all'installazione dei videoterminali fino a un massimo del 14 per cento del numero di nulla osta già posseduti per apparecchi di cui all'articolo 110, comma 6, lettera *a*), del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e successive modificazioni". Questo obbligo inerente alla soglia del 14 per cento rispetto al totale degli AWP posseduti da ogni singolo esercente, in questo caso, viene anche preceduto da un preambolo in merito alla necessità di coerenza e continuità dei requisiti richiesti dallo stesso legislatore ai concessionari;

nel decreto direttoriale 6 agosto 2009 concernente l'avvio dei sistemi di gioco di cui all'articolo 110, comma 6, lettera *b*), del citato testo unico, all'art. 3, comma 2, il direttore generale dell'Amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato *pro tempore* sottoscriveva che: "I concessionari di cui al comma 1, a seguito di pubblico avviso di AAMS, da adottarsi entro il 15 settembre 2009, indicano nei successivi 15 giorni il numero di VLT che in-

tendono installare, nel limite massimo del 14 per cento dei nulla osta di apparecchi AWP in proprio possesso alla data di pubblicazione del presente decreto" e lo stesso rapporto del 14 per cento tra AWP e VLT installate dai concessionari nei propri spazi è richiesto all'art. 4, comma 5, del successivo decreto direttoriale 15 settembre 2009 firmato dallo stesso direttore generale e nell'avviso pubblico relativo alle richieste di autorizzazione dei sistemi di gioco dell'AAMS del 9 ottobre 2009. In questo ultimo atto, oltre a ribadire il rapporto del 14 per cento tra VLT e AWP posseduti dal singolo concessionario, il direttore dei giochi, indica nel 12 agosto 2009 (data di pubblicazione del citato decreto direttoriale 6 agosto 2009) che "il numero di VLT non richieste è pari a zero", ovvero 56.697 VLT installabili e stessa cifra di VLT richiesti e successivamente accordati, lasciandone intuire l'appetibilità economica;

infine, si riportano anche le parole all'art. 5, comma 10, dell'atto di convenzione redatto da AAMS nel 2011 citato: "Il concessionario è tenuto a dichiarare, entro i termini e le modalità stabiliti da AAMS, il numero di apparecchi VLT che vuole installare, sulla base dei limiti minimo e massimo di autorizzazioni richiedibili, comunicati da AAMS, compresi tra il sette e il quattordici per cento del numero di apparecchi di gioco AWP dotati di nulla osta";

considerato inoltre che:

le due tipologie di apparecchi, VLT e AWP, sono simili ma differiscono molto in alcune caratteristiche tecniche che rendono i terminali *video-lottery* più aggressivi nei confronti del pubblico, il quale è spesso inconsapevole di tali differenze; pur tuttavia, le VLT rimangono molto redditizie in termini di gettito economico per le concessionarie e molto meno dal punto di vista erariale rispetto alle AWP, nonostante il numero delle VLT sia attualmente un ottavo rispetto alle altre. Va da sé che, se la riduzione riguarderà solo le AWP, a parere degli interroganti, ciò potrebbe incoraggiare operatori del settore ad adire le vie legali o presentare segnalazioni alla Direzione generale per le imprese e l'industria (ENTR) della Commissione europea per la violazione della libertà d'impresa, una volta che sarà palese il favoritismo nei confronti di una tipologia di apparecchi da gioco;

gli atti aventi forza di legge tuttora vigenti, invero, possiedono un automatismo, seppur intrinseco, per il quale, se il numero delle AWP possedute dallo stesso esercente scende, scende anche il numero delle VLT. Dunque, il limite del 14 per cento del numero delle VLT rispetto al totale delle AWP è un rapporto che non necessita di nuovi automatismi o di altre attuazioni normative per essere vigente, perché è una relazione matematica che fluidamente si adegua al variare del numero delle AWP, come chiaramente si evince dalle norme e decreti riportati. Inoltre, il legislatore e direttori di AAMS collocano l'applicazione della proporzione tra VLT e AWP a livello delle singole concessioni e non nel *mare magnum* delle proporzioni nazionali;

un aggiornamento imposto dal comma 943 dell'art. 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, prevede che: "A partire dal 1° gennaio 2017 possono

essere rilasciati solo nulla osta per apparecchi che consentono il gioco pubblico da ambiente remoto, prevedendo la riduzione proporzionale, in misura non inferiore al 30 per cento, del numero dei nulla osta di esercizio relativi ad apparecchi attivi alla data del 31 luglio 2015, riferibili a ciascun concessionario. Le modalità di tale riduzione, anche tenuto conto della diffusione territoriale degli apparecchi, il costo dei nuovi nulla osta e le modalità, anche rateali, del relativo pagamento sono definiti con il citato decreto ministeriale". Ormai in ritardo sulla tabella di marcia, i gestori di AWP dovranno comunque cambiare tutto il parco macchine per dell'introduzione delle nuove AWP da remoto entro il 31 dicembre 2019 nonostante il Ministero dell'economia e delle finanze sia in ritardo con la produzione della normativa necessaria e prevista dal citato comma;

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda procedere con l'emanazione del decreto ministeriale citato al comma 943 dell'art. 1 della legge n. 208 del 2015, e se in questo stesso decreto sarà ribadito quanto espresso all'art. 3 del decreto direttoriale 6 agosto 2009 in merito al contenimento dei VLT nella percentuale del 14 per cento dei AWP totali, i quali, entro il 31 dicembre 2019, dovranno risultare il 30 per cento in meno dei macchinari autorizzati al 31 luglio 2015.

(3-03798)

COMAROLI, ARRIGONI - *Al Ministro dell'economia e delle finanze* - Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

organi di stampa riportano che, in base alla normativa vigente, gli stranieri cittadini di Paesi extraeuropei residenti in Italia possono dichiarare, ai fini IRPEF, familiari fiscalmente a carico, mediante semplice autocertificazione, senza alcun controllo da parte dell'amministrazione finanziaria;

a pagina 18, punto 4, del modulo istruttivo per la compilazione della dichiarazione dei redditi 2017, aggiornato con provvedimento dell'11 aprile 2017 e pubblicato sul sito *internet* dell'Agenzia delle entrate, si legge infatti che sono considerati familiari fiscalmente a carico "i membri della famiglia che nel 2016 hanno posseduto un reddito complessivo uguale o inferiore a 2.840,51 euro, al lordo degli oneri deducibili". Tra questi, inoltre, "possono essere considerati familiari a carico, anche se non conviventi con il contribuente o residenti all'estero: il coniuge non legalmente ed effettivamente separato; i figli (compresi i figli, adottivi, affidati o affiliati) indipendentemente dal superamento di determinati limiti di età e dal fatto che siano o meno dediti agli studi o al tirocinio gratuito; gli stessi pertanto ai fini dell'attribuzione della detrazione non rientrano mai nella categoria "altri familiari";

questa disposizione, in coordinato disposto con l'articolo 5, comma 3, del cosiddetto proroga termini 2017 (decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19), permette agli stranieri in oggetto di dichiarare i familiari fiscalmente a carico con una semplice autocertificazione. L'articolo 5, infatti, proroga, per l'ennesima volta, le disposizioni che consentono ai cittadini di Stati non ap-

partenenti all'Unione europea, purché regolarmente soggiornanti in Italia, di utilizzare dichiarazioni sostitutive (ossia le autocertificazioni) relativamente agli stati, alle qualità personali e ai fatti certificabili o attestabili da parte di soggetti pubblici italiani;

in realtà, a causa della impossibilità di effettuare controlli nei Paesi di origine di questi soggetti circa l'effettiva presenza o meno di questi familiari a carico, i residenti stranieri godono di un regime agevolativo ingiustificato rispetto ai contribuenti di cittadinanza italiana, nei confronti dei quali, al contrario, l'amministrazione finanziaria effettua un monitoraggio puntuale ai fini del contrasto all'evasione fiscale;

considerato il danno erariale causato dalla normativa in oggetto,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda tempestivamente assumere, al fine di modificare le disposizioni attualmente vigenti, in modo da evitare che i cittadini di Paesi extracomunitari residenti in Italia possano dichiarare familiari fiscalmente a carico, attraverso una semplice autocertificazione, senza un adeguato controllo da parte dell'amministrazione finanziaria.

(3-03799)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

RUSSO - Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali -
Premesso che:

la "Ribolla gialla" è un vino bianco friulano, ottenuto dalla pressatura morbida e leggera delle uve del vitigno autoctono, noto e apprezzato sin dal XII secolo;

la sua produzione è oggi limitata alle zone dei Colli orientali, che si estendono nella provincia di Udine e nella zona del Collio, situata a nord di Gorizia, poco prima del confine con la Slovenia;

si tratta di un vino delicato e leggero, fresco e caratteristico, che ha ottenuto il riconoscimento a marchio DOC (denominazione di origine controllata) nel 1990;

nell'apposito disciplinare di produzione, viene precisato che la denominazione di origine controllata "Collio goriziano" o "Collio" è riservata ai vini bianchi e rossi rispondenti ai requisiti stabiliti nello stesso disciplinare, ottenuti dalle uve provenienti dai vigneti aventi, in ambito aziendale, almeno l'85 per cento dei corrispettivi vitigni;

ai sensi del disciplinare, le uve destinate alla produzione dei vini a denominazione di origine controllata "Collio goriziano" o "Collio" devono essere prodotte nelle zone comprese nei territori dei comuni di Gorizia,

Mossa, San Lorenzo Isontino, Farra d'Isonzo, Capriva del Friuli, Cormons, Dolegna del Collio e San Floriano del Collio;

le condizioni ambientali e di coltura dei vigneti destinati alla produzione devono essere quelle tradizionali della zona di produzione, di giacitura collinare e, comunque, atte a conferire alle uve ed ai vini le specifiche caratteristiche di qualità;

le operazioni di vinificazione e di eventuale invecchiamento obbligatorio previsto per le tipologie "riserva" devono essere effettuate all'interno della stessa zona di produzione;

considerato che:

è stata recentemente avviata in Sicilia, in via sperimentale, la spumantizzazione della Ribolla gialla;

a quanto consta all'interrogante, al fine di aggirare le norme del disciplinare che vietano la coltivazione della Ribolla in aree diverse da quelle goriziane, alcuni produttori hanno piantato barbatelle di Ribolla in Sicilia;

la diffusione della notizia ha allarmato gli imprenditori dell'area goriziana, che temono che i viticoltori siciliani tentino di dimostrare che il vitigno abbia una buona resa anche nell'isola al fine di chiedere, in un prossimo futuro, l'iscrizione della Ribolla nel novero delle varietà consentite,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia informato di tali fatti;

quali iniziative intenda intraprendere al fine di tutelare la produzione del "Collio goriziano" o "Collio" DOC;

se non ritenga, in particolare, di dover valutare l'ipotesi di aggiungere una menzione tradizionale al nome del vitigno oppure promuovere la creazione di una DOC transfrontaliera, insieme a Croazia e Slovenia, che ne consenta la produzione solo nelle zone citate.

(4-07613)

NACCARATO - Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali - Premesso che:

i giovani sono una risorsa indispensabile per ogni società civile ed è per questo che necessitano di prospettive di vita attraverso la loro crescita, la loro responsabilizzazione e la creazione di opportunità di investimenti in loro favore;

l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa SpA (Invitalia) è un'agenzia del Governo italiano nata per accrescere la competitività del "sistema Paese" con particolare riguardo al Mezzogiorno;

il Ministero dello sviluppo economico di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze ha emanato il decreto n. 140 del 2015 "Rego-

lamento recante criteri e modalità di concessione alle agevolazioni di cui al Capo 01 del Titolo I del decreto legislativo 21 aprile 2000, n. 185";

tali norme sono volte a sostenere la nuova imprenditorialità, in tutto il territorio nazionale, attraverso la creazione di micro e piccole imprese competitive, a prevalente o totale partecipazione giovanile o femminile, e a sostenere lo sviluppo attraverso migliori condizioni per l'accesso al credito;

le misure agevolative riguardano i macchinari ed i beni strumentali superiori a 500 euro, i cosiddetti beni ammortizzabili sui quali l'agenzia richiede una garanzia sotto forma di pegno o privilegio;

per ottenere le agevolazioni per le opere murarie viene invece richiesta una fideiussione bancaria o assicurativa;

la fideiussione (obbligo di garantire l'adempimento di un debito altrui) è considerata dal sistema bancario un rischio di primo grado e viene rilasciata solo dopo un deposito di danaro di pari importo o con la copertura di titoli per un importo generalmente superiore del 20 per cento;

la fideiussione assicurativa può essere rilasciata da una compagnia in regime di stabilimento (la compagnia assicurativa può svolgere la propria attività aprendo una sede legale nello stato membro dell'Unione europea in cui esercita) o da una compagnia in LPS (libertà di prestazione di servizi nel territorio della Repubblica, da parte di un'impresa avente la sede legale in un altro Stato membro);

le compagnie "tradizionali" non rilasciano, per limiti stabiliti dal loro trattato riassicurativo, fideiussioni aventi ad oggetto finanziamenti con obbligo di restituzione, ma si limitano abitualmente a concedere finanziamenti a fondo perduto. Per questo è difficile ipotizzare un collocamento sulle compagnie che operano in regime di stabilimento in Italia, ovvero quelle che hanno sede legale o operativa in Italia;

le compagnie LPS con differenti trattati riassicurativi e visioni molto più aperte nel fare le proprie valutazioni guardano più alla struttura finanziaria della società e molto meno all'aspetto tecnico del rischio e alle sue condizioni e comunque manifestano la propria partecipazione a massimali contenuti;

la fideiussione, che garantisce una capacità di rimborso del finanziamento, è tipica del mondo bancario che è ben strutturato per tali garanzie, ma le compagnie assicurative hanno generalmente un approccio molto cauto per il loro rilascio,

si chiede di conoscere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto menzionato e come intendano intervenire;

se non ritengano che la richiesta di garanzie personali e reali per la fideiussione penalizzi molti giovani;

se non reputino che l'impossibilità di accedere alle agevolazioni predisposte a sostegno di nuova imprenditorialità non faccia venire meno la motivazione per la quale tale dotazione finanziaria era stata accantonata;

se non ritengano che la mancanza di un'adeguata informazione circa le difficoltà ad ottenere polizze assicurative nel bando pubblicato abbia generato difficoltà a tutti coloro che hanno avuto le pratiche approvate e che hanno dato via agli investimenti, ma che poi si sono ritrovati a doverli rimodulare, o, peggio ancora, a non portarli a termine;

se non ritengano indispensabile che per agevolare l'attuazione di quanto programmato venga destinata parte dei fondi ad un consorzio italiano di garanzia collettiva dei fidi del medio credito centrale, come già avvenuto nel passato, alleggerendo così i rischi delle banche;

se siano a conoscenza di quante pratiche approvate da Invitalia non sono giunte a conclusione a seguito dei problemi esposti.

(4-07614)

CENTINAIO - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che

è in corso da tempo un processo di contrazione e riorganizzazione degli organici della Polizia di Stato;

la sola Polizia di Stato ha perduto 18.000 effettivi, circostanza che nel 2017 ha già comportato la chiusura di ben 35 uffici della Polizia stradale e ferroviaria;

la scure è ora prossima ad abbattersi sugli uffici della Polizia postale e delle telecomunicazioni, di cui verranno chiuse ben 54 sedi;

l'idea è quella di concentrare le capacità specialistiche di questo tipo nelle città capoluogo, circostanza che tuttavia implicherà un significativo distacco tra territori e servizio reso dalla Polizia postale in un momento di grande delicatezza, contrassegnato da massicci attacchi cibernetici e da fenomeni criminali di tipo nuovo, che esigono un elevatissimo livello di attenzione;

tra questi ultimi, un posto di primo piano è occupato dal fenomeno legato al gioco "Blue Whale" che, attraverso forme sottili e morbose di manipolazione psicologica, induce giovani ed adolescenti ad atti di autolesionismo sempre più gravi ed infine al suicidio;

è prevedibile che il crimine cibernetico allarghi ulteriormente la propria diffusione, diversificando i propri obiettivi, eventualità che consiglia di rivedere l'opzione di fondo fatta in favore della concentrazione di tutte le capacità di contrasto specifico in poche sedi;

in questo contesto, prossima alla chiusura è anche la sezione provinciale della Polizia postale e delle telecomunicazioni di Pavia che, ove perfezionata, comporterà un significativo indebolimento della lotta al crimine cibernetico nel territorio di riferimento,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover rivedere le scelte recentemente adottate in materia di riduzione delle sedi della Polizia postale e delle telecomunicazioni, a fronte dell'aggravarsi delle sfide poste dal crimine cibernetico, fermando l'esecuzione del piano di riassetto che comporterà anche la chiusura della sede provinciale pavese della specialità.

(4-07615)

AUGELLO - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che:

per effetto dell'art. 156 del decreto legislativo n. 209 del 2005, la stima dei danni ai veicoli a motore e natanti, soggetti ad assicurazione obbligatoria, ai sensi della legge n. 990 del 1969, dovrebbe essere appannaggio esclusivo dei periti assicurativi, la cui iscrizione al ruolo è tenuta da Consap;

anche gli ingegneri, gli architetti ed i periti industriali, per svolgere tale specifica attività devono quindi necessariamente risultare iscritti al ruolo dei periti assicurativi;

nonostante tali disposizioni, che peraltro risalgono alla legge n. 166 del 1992, poi assorbita dal decreto legislativo n. 209 del 2005, siano in vigore da un quarto di secolo, in molte aule dei giudici di pace e persino in qualche tribunale, si continuano a nominare, in materia civile, professionisti non iscritti al ruolo dei periti assicurativi;

queste violazioni della legge, che il firmatario fatica a definire diversamente, non costituiscono solo un danno per la categoria dei periti assicurativi, ma colpiscono i cittadini che hanno subito danni nella circolazione stradale, esponendoli a perizie non qualificate e determinando ricorsi in più gradi di giudizio, che comportano costi ed inutili lungaggini nella macchina amministrativa giudiziaria,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per imporre il rispetto della legge, chiarendo che l'attività peritale richiamata in premessa, per qualsiasi accertamento e stima del danno da circolazione stradale, soggetta ad assicurazione obbligatoria, debba essere demandata al solo perito assicurativo, tanto che si operi per conto di privati o compagnie assicuratrici, quanto nel caso la prestazione sia richiesta da un giudice;

se, alla luce della sussistenza di quanto disposto nel capo II del Regolamento attuativo del codice di procedura civile, in particolare ai sensi dell'art. 13 (che contempla l'esistenza in ogni tribunale di una specifica categoria "Assicurativa") e dell'art. 22 (i giudici debbono affidare le funzioni di CTU agli iscritti nell'albo del tribunale medesimo), ritenga di assumere le opportune iniziative per rendere obbligatoria la nomina di un consulente del giudice in materia di infortunistica stradale, solo se iscritto contestualmente nel ruolo dei periti assicurativi e nell'albo dei consulenti tecnici in categoria "Assicurativa", salvo rare eccezioni (che non devono divenire la regola), da

valutarsi caso per caso e con il previo consenso del presidente del tribunale competente per territorio.

(4-07616)

BAROZZINO - Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dello sviluppo economico - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

la Mibex Srl, ex VLF, acquisita dal gruppo Massucco Industrie Torino, è una realtà industriale che si occupa della produzione di cuscinetti volventi per il settore ferroviario come indotto della tedesca INA - SCHAFFLER;

l'azienda si trova all'interno dello stabilimento ex FAG Cuscinetti di Somma Vesuviana, ed è da diverso tempo soggetta ad una grave crisi, esplosa in maniera evidente, a partire dal 2016;

già a luglio 2016, infatti, i lavoratori lamentavano significativi ritardi nel pagamento dei salari, ed erano stati sollecitati al versamento del proprio Tfr in favore dell'azienda. In quel periodo, tra l'altro, la Mibex rese noto di aver sviluppato un buco nel bilancio di circa 400.000 euro;

la situazione ha avuto successivamente un momento di normalizzazione, grazie ad un accordo intervenuto tra la Regione Campania e il Ministero dello sviluppo economico. Nelle ultime settimane, tuttavia, la gravità della crisi è nuovamente esplosa, così come è risultata evidente la scelta da parte dell'azienda di scaricare completamente le criticità sui lavoratori;

le prime lettere di licenziamento, circa 45, sono arrivate questa settimana: appare doveroso ricordare come la perdita del posto di lavoro si ripercuota in modo drammatico sulle famiglie, con gravi conseguenze per l'intero territorio e per la stessa azienda, che rinuncia ad un possibile rilancio degli investimenti;

data la perdurante necessità del prodotto nel settore ferroviario, risulta difficile imputare tale crisi a ragioni di mercato: è in tal senso ancora più inaccettabile che gli unici a pagare siano, ancora una volta, i lavoratori;

una situazione aggravata dall'atteggiamento irresponsabile dell'azienda. Come segnalato dalle principali sigle sindacali, infatti, a distanza di poche ore dall'arrivo delle lettere di licenziamento, è stato chiesto agli operai, che hanno conservato il posto di lavoro, di accettare lo straordinario, evidentemente per coprire le necessità lasciate scoperte dai lavoratori estromessi dall'azienda;

gli attori economici e politici dovrebbero tener presente l'urgenza di investimenti e piani di potenziamento di cui necessita il settore ferroviario,

si chiede di sapere:

se il Ministro del lavoro e delle politiche sociali sia a conoscenza di quanto esposto in premessa e se non intenda procedere ad una verifica della

correttezza del comportamento tenuto dall'azienda in un momento di gravissima crisi;

quali iniziative intenda attuare il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, per quanto di sua competenza, per garantire il mantenimento dei livelli occupazionali nell'azienda Mibex;

quali iniziative intenda attuare il Ministro dello sviluppo economico, per quanto di sua competenza, al fine di garantire un'efficace politica di investimento, potenziamento e rinnovamento industriale nel territorio campano, anche in un'ottica di riconversione dell'economia.

(4-07617)

ARRIGONI - *Ai Ministri dell'interno e della giustizia* - Premesso che dal 2013 alla data attuale il numero dei richiedenti asilo e di coloro che hanno ottenuto una delle tre forme di protezione ospitati nel sistema di accoglienza costituito dai CAS (centri di accoglienza straordinaria), *hot spot*, CPA (centri di prima accoglienza) e SPRAR (sistema di protezione richiedenti asilo e rifugiati) è progressivamente aumentato in maniera esponenziale,

si chiede di conoscere:

quanti siano ad oggi i richiedenti protezione internazionale e coloro che hanno ottenuto una delle tre forme di protezione ospitati nei diversi centri di accoglienza distinti per ogni singola regione?

quale sia il numero dei richiedenti protezione internazionale dal 2013 ad oggi, suddiviso per anno, a cui sia stato riconosciuto lo *status* di rifugiato, la protezione sussidiaria, la protezione umanitaria o un provvedimento di diniego da parte della competente commissione territoriale per l'esame delle domande d'asilo?

quale sia il numero dei richiedenti protezione internazionale dal 2013 ad oggi, suddiviso per anno, che, a seguito di un provvedimento di diniego da parte della competente commissione territoriale, abbiano presentato ricorso giudiziale avverso il provvedimento di rigetto della domanda, e di questi a quanti sia già stato riconosciuto lo *status* di rifugiato, la protezione sussidiaria, la protezione umanitaria o un provvedimento di diniego a seguito di sentenza del tribunale;

quale sia il numero dei richiedenti protezione internazionale che, successivamente al diniego da parte della commissione territoriale, ovvero dalla procedura giudiziale, siano stati effettivamente espulsi dal territorio nazionale e rimpatriati nel Paese di origine?

quale sia il numero dei richiedenti protezione internazionale e di coloro che hanno ottenuto una delle tre forme di protezione che ospitati nei diversi centri di accoglienza sono risultati irreperibili;

quanto sia il tempo di attesa medio prima di ottenere l'esito della domanda di protezione internazionale da parte della commissione territoria-

le competente, ed il tempo di attesa medio prima della decisione finale della procedura giudiziale;

a quanto ammonti il tempo di permanenza medio nel sistema di accoglienza dopo il riconoscimento dello *status* di rifugiato, della protezione sussidiaria e della protezione umanitaria e quanti invece, dal 2013 alla data attuale, siano coloro che, ottenuta una delle tre forme di protezione, hanno dovuto lasciare subito il sistema di accoglienza per indisponibilità dei posti SPRAR;

quale sia l'ammontare complessivo dei costi sostenuti dal Governo distinti per anno, dal 2013 alla data attuale, per la gestione dell'immigrazione, con l'indicazione dei costi sostenuti per l'accoglienza, quelli sostenuti per le operazioni di rimpatrio e quelli sostenuti dall'amministrazione giudiziaria per il patrocinio gratuito a favore dei richiedenti protezione internazionale, in particolare distinti per i tre gradi di giudizio previsti dall'attuale normativa.

(4-07618)

ARRIGONI - *Ai Ministri dell'interno e della giustizia* - Premesso che:

a quanto risulta all'interrogante in provincia di Lecco, in molteplici strutture di proprietà pubblica e privata, sono stati allestiti centri straordinari di accoglienza e centri SPRAR gestiti sia da soggetti di diritto privato che da soggetti di diritto pubblico in convenzione con la Prefettura di Lecco?

nel corso del tempo il numero dei richiedenti asilo ospitati nelle strutture è progressivamente aumentato in maniera esponenziale,

si chiede di conoscere:

se ai Ministri in indirizzo risulti quanti sono i richiedenti protezione internazionale dal 2014 ad oggi ospitati nei diversi centri di accoglienza all'interno del territorio provinciale di Lecco, complessivamente e distinti per ogni singolo comune?

quale sia il numero dei richiedenti protezione internazionale dal 2014 ad oggi, suddiviso per anno, a cui è stato riconosciuto lo *status* di rifugiato, la protezione sussidiaria, la protezione umanitaria o un provvedimento di diniego da parte della competente commissione territoriale per l'esame delle domande d'asilo?

quale sia il numero dei richiedenti protezione internazionale dal 2014 ad oggi, suddiviso per anno, che a seguito di un provvedimento di diniego da parte della competente commissione territoriale hanno presentato ricorso giudiziale avverso il provvedimento di rigetto della domanda, e di questi a quanti è già stato riconosciuto lo *status* di rifugiato, la protezione sussidiaria, la protezione umanitaria o un provvedimento di diniego a seguito di sentenza del tribunale;

quale sia il numero dei richiedenti protezione internazionale in provincia di Lecco che, successivamente al diniego da parte della commissione territoriale, ovvero dalla procedura giudiziale, sono stati effettivamente espulsi dal territorio nazionale e rimpatriati nel Paese di origine?

quale sia il numero dei richiedenti protezione internazionale in provincia di Lecco ospitati nei diversi centri di accoglienza che sono risultati irreperibili;

con riguardo sempre al territorio della provincia di Lecco, quanto sia il tempo di attesa medio prima di ottenere l'esito della domanda di protezione internazionale da parte della commissione territoriale competente, ed il tempo di attesa medio prima della decisione finale della procedura giudiziale;

con riguardo sempre al territorio della provincia di Lecco, a quanto ammonti il tempo di permanenza medio nel sistema di accoglienza dopo il riconoscimento dello *status* di rifugiato, della protezione sussidiaria e della protezione umanitaria e quanti invece dal 2014 alla data attuale sono coloro che ottenuta una delle tre forme di protezione hanno dovuto lasciare subito il sistema di accoglienza per indisponibilità dei posti SPRAR;

a quanto ammonti il costo sostenuto dall'amministrazione giudiziaria per il patrocinio gratuito a favore dei richiedenti protezione internazionale nella provincia di Lecco, in particolare distinti per i tre gradi di giudizio previsti dall'attuale normativa?

quale sia l'ammontare complessivo dei costi sostenuti dal Governo distinti per anno dal 2014 alla data attuale, per l'accoglienza dei richiedenti protezione internazionale ospitati nella provincia di Lecco, con indicazione tanto del costo totale *pro capite* quanto della ripartizione nelle singole voci di spesa, sia *pro capite*, sia nella totalità?

se risulti che tra i richiedenti protezione internazionale ospitati nei centri citati vi siano stati episodi di violenza ovvero che gli stessi siano stati oggetto di intervento da parte delle forze dell'ordine, e quali siano le esatte circostanze e i reati denunciati, il numero dei richiedenti coinvolti e quali provvedimenti siano stati adottati nei loro confronti, in particolare se siano stati destinatari di provvedimenti di revoca delle condizioni di accoglienza ed espulsione o rimpatrio.

(4-07619)

GASPARRI - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che secondo quanto risulta all'interrogante:

un agente di Polizia penitenziaria della casa circondariale di Modena è stato ferito al collo in una violenta aggressione perpetrata nei suoi confronti da un radicalizzato islamico di origini albanesi;

potrebbe non trattarsi di un gesto isolato di un folle visto che è stato riscontrato un alto tasso di radicalizzazione del fanatismo islamico all'interno delle carceri;

nel modenese ci sarebbero molti segnali di difficile convivenza con alcune comunità estremiste e viene percepita molta insicurezza, accresciuta dal fenomeno dell'immigrazione incontrollata,

si chiede di sapere:

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

se non ritenga urgente adottare adeguati provvedimenti e valutare la possibilità di realizzare strutture speciali in cui isolare questi elementi pericolosi legati al fondamentalismo;

se esista attualmente uno strumento di valutazione di realtà simili e potenzialmente pericolose nelle carceri italiane.

(4-07620)

PERRONE - Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per la coesione territoriale e il Mezzogiorno - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

il 19 maggio 2017 il sindaco di Barletta, Pasquale Cascella, avrebbe inviato una lettera, sottoscritta da tutto il Consiglio comunale, indirizzata tra gli altri al sottosegretario di Stato alle infrastrutture e ai trasporti, Umberto Del Basso De Caro, ed ai presidenti dell'8ª Commissione permanente (lavori pubblici e comunicazioni) del Senato e della VIII Commissione permanente ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera, in merito all'ipotesi di far passare l'alta velocità nel capoluogo pugliese;

nello specifico, il sindaco Cascella, in tale missiva, ha chiesto alle Autorità preposte di valutare la proposta di inserire la fermata di Barletta nella linea Frecciarossa "Milano - Bari", giacché strategica ai fini della promozione turistica del territorio, carente delle infrastrutture essenziali per avviare un reale sviluppo delle proprie potenzialità;

in questo senso, le risultanze del documento redatto dall'Agenzia regionale per il turismo Puglia Promozione, "Il turismo in Puglia nei primi mesi del 2016", ha evidenziato un flusso turistico verso il territorio dell'area della provincia Barletta-Andria-Trani superiore alle aspettative, con incrementi riguardanti gli arrivi e le presenze dei visitatori e l'offerta di strutture ricettive, rivolta ad una potenziale utenza di 700.000 cittadini del nord barese e delle aree interne della Basilicata;

il Patto per il Sud, che ha stanziato per la Puglia 2 miliardi e 71 milioni di euro, a cui vanno aggiunti ulteriori 1,4 miliardi di euro da parte del Cipe, solo in minima parte prevede interventi ed opere che riguardano la Provincia di Barletta, Andria, Trani;

effettivamente, tra gli interventi infrastrutturali previsti dal Patto per il settore ferroviario, pari a quasi 850 milioni, risultano tra gli altri, il completamento della bretella ferroviaria sud-est barese, il *terminal* intermodale a Taranto-Nasisi, la piattaforma logistica integrata a Borgo Incoronata a Foggia, l'interconnessione delle reti Bari Nord e RFI a Bari Lamasinata, e l'elettificazione della metropolitana Martina Franca-Lecce-Gagliano;

in questo contesto, il sindaco di Barletta, già nel 2016, rappresentò alle autorità locali competenti, alle Ferrovie dello Stato ed al Governo l'iniqua situazione, che si era venuta a creare con la decisione di Trenitalia di escludere Barletta dalle fermate intermedie della linea di nuova istituzione servita dai Frecciarossa 9598 Lecce-Milano e 9597 Milano-Lecce, che invece attraversa le città di Brindisi e Bari, dal momento che la stazione di Barletta stessa rappresenta un nodo con la Ferrotramviaria, con la linea Barletta-Spinazzola di Ferrovie Italiane, con il porto, l'aeroporto e l'autostrada;

nel dicembre 2016 è stato, altresì, inaugurato il secondo collegamento Frecciarossa in Puglia con la linea Taranto-Milano che, privilegiando la dorsale ionico-tirrenica, attraversa Roma, da e per Taranto, passando nelle stazioni di Potenza, Salerno e Napoli, escludendo ancora una volta la città di Barletta;

al riguardo, si rappresenta che il presidente della IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati, onorevole Michele Pompeo Meta, nell'ambito della discussione di una risoluzione sulla sicurezza ferroviaria, evidenziò come il disastro ferroviario verificatosi il 12 luglio 2016 lungo la linea regionale Bari-Barletta abbia portato alla luce la disparità nella dotazione di tecnologie per la sicurezza tra la rete ferroviaria nazionale, gestita da RFI e le reti ferroviarie regionali, nonché l'esigenza del potenziamento infrastrutturale del Sud;

in particolare, l'amministrazione comunale specifica che in occasione della presentazione, nel settembre del 2016, del Frecciarossa ETR 1000 dedicato a "Pietro Mennea" nella città d'origine del popolare atleta olimpionico, ebbe modo di esporre ai rappresentanti di Trenitalia e della Regione Puglia e del Governo la questione dell'inserimento della fermata di Barletta lungo la linea ferroviaria che collega il nord Italia con il Mezzogiorno senza avere ad oggi alcuno riscontro;

secondo quanto riportato dal sindaco Cascella, sembrerebbe che Ferrovie dello Stato abbiano motivato la scelta di escludere Barletta dalla fase di avvio del servizio dei Frecciarossa, con "l'esigenza di rispettare tempi di percorrenza tali da assicurare una maggiore corrispondenza tra "l'offerta" aziendale e la "domanda" delle maggiori località attraversate;

lo scorso 31 maggio il Presidente della regione Puglia, Michele Emiliano, e l'Assessore regionale ai trasporti, Giovanni Giannini, hanno inviato una lettera all'amministratore delegato di Trenitalia, Barbara Morgante, per chiedere un incontro sulla questione dei collegamenti ferroviari pugliesi e, nello specifico, chiedendo di valutare le opzioni possibili per incrementare i collegamenti tra la città di Foggia e quella di Roma, senza far cenno nella

missiva alla situazione inerente al capoluogo della Provincia di Barletta-Andria-Trani,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga, nell'ambito delle sue competenze, di avviare un tavolo di confronto interministeriale, con la partecipazione di tutte le istituzioni locali, nonché dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato, ovvero qualsiasi altra azione opportuna per valutare la fattibilità di un progetto Frecciarossa anche per la città di Barletta, inserendo nelle tratte già attive la fermata di Barletta, come infrastruttura necessaria per lo sviluppo economico e culturale di un'area geografica e culturale molto vitale del Paese, soprattutto per collegare in maniera veloce e frequente la Provincia BAT con la Capitale, snodo importante per raggiungere qualsiasi altra località nazionale e internazionale.

(4-07621)

PETRAGLIA - *Al Ministro della difesa* - Premesso che:

Camp Darby è una base militare dell'esercito statunitense in Italia. La base, nata nel 1951 all'interno di una pineta, è situata nel comune di Pisa, a breve distanza da Livorno, ed occupa oltre 1.000 ettari di suolo;

nelle ultime settimane, a seguito di un'interrogazione in Consiglio comunale a Pisa, presentata dal gruppo consiliare "Una città in Comune - PRC", è emersa la notizia, poi ripresa da molti *mass media* locali e nazionali, di un maxi progetto di potenziamento della base militare, che sarebbe stato presentato ed approvato dalla Commissione mista costruzioni italo-statunitense;

tale progetto, dopo l'allargamento della darsena interna alla base di Camp Darby ed i lavori in corso per accrescere la navigabilità del canale dei Navicelli e dello scolmatore, servirebbe a potenziare anche il collegamento ferroviario tra la base Usa e il porto di Livorno;

nello specifico, l'intervento riguarderebbe (condizionale d'obbligo visto che l'intervento sembra avere caratteri riservati essendo "un'opera strategica militare e per la sicurezza e la salute nazionale") la realizzazione di una nuova linea ferroviaria per collegare la base alla stazione di Tombolo e di due nuovi *terminal* all'interno dell'installazione militare: uno, di 18 metri di altezza, destinato ad accogliere materiali bellici e merci, e un altro che assumerà le funzioni di controllo e sicurezza. Nel progetto rientrerebbe anche la costruzione di un ponte "mobile" sul canale dei Navicelli per permettere l'attraversamento dei treni, ma anche la navigazione delle barche. Le opere previste dovrebbero assicurare l'arrivo di almeno due treni al giorno, rispetto al singolo passaggio che attualmente avviene in media ogni due, tre mesi;

tali interventi ricadrebbero nell'area del parco di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, dove sorge Camp Darby. I lavori, pari a circa 45 milioni di euro, dovrebbero partire entro la fine del 2017 e per dicembre 2019 si prevede la chiusura dei cantieri;

visto che, a quanto risulta all'interrogante:

con una delibera del mese di aprile 2017, il consiglio direttivo dell'ente parco di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli ha valutato il progetto ma, seppur in contrasto con il piano territoriale del parco e con il piano di gestione delle tenute di Tombolo e Coltano, seppur all'interno di un *habitat* prioritario (SIC "Selva Pisana") tutelato dalle direttive comunitarie 92/43/CEE (Habitat) e 2009/147/CE (Uccelli), non potrà impedirne la realizzazione, e sembrerebbe non avere potere per bloccare o rivedere la realizzazione delle opere, per la quale è previsto, tra l'altro, il taglio di circa mille alberi;

per sopperire alle negative conseguenze sulla flora e sulla fauna, sembra che l'ente parco abbia potuto limitare il suo intervento ad una lista di opere compensative e di mitigazione;

l'assessore pisana all'urbanistica, Ylenia Zambito, ha affermato che «Il Comune di Pisa è stato coinvolto solo inizialmente in un vertice durante il quale è stato presentato il progetto. Successivamente non è stato più invitato ai vari *summit*, anche perché non ha competenze e responsabilità urbanistiche se non per il Canale dei Navicelli, per il quale il sindaco ha chiesto alla Regione di convocare un tavolo, che però non è mai stato indetto»;

il sindaco di Pisa Marco Filippeschi e l'assessore Andrea Serfogli hanno sostanzialmente smentito le dichiarazioni in aula di Zambito, dichiarando al quotidiano "Il Tirreno" del 30 maggio 2017 che erano all'oscuro di tutto e che si sarebbero impegnati nel reperire le informazioni del progetto;

considerato che, a giudizio dell'interrogante:

il potenziamento di una base militare come quella di Camp Darby, nell'attuale contesto storico, stride con l'art. 11 della Costituzione italiana ed appare come l'ennesima limitazione della sovranità nazionale;

il maxi progetto di potenziamento di Camp Darby lascia presagire una nuova stagione militarmente interventista da parte degli Stati Uniti d'America e rappresenta una scelta in controtendenza rispetto a quelle del recente passato (restituzione di una parte della base militare) che lasciavano intendere un auspicabile ridimensionamento delle attività militari a Camp Darby;

tale intervento rappresenta un'ulteriore militarizzazione dell'area tra Pisa e Livorno e risulterebbe essere particolarmente pericoloso, in quanto prevedrebbe un massiccio spostamento di armi, esplosivi ed altro materiale bellico all'interno di un territorio densamente popolato;

gli interventi in questione non tengono minimamente conto della condizione ambientale e l'impatto sulla flora e la fauna del parco sarà notevole, visto che il progetto creerà l'ennesimo "effetto barriera", con interruzione dell'*habitat* naturale. Fisicamente, l'infrastruttura occuperà circa 7 ettari con un coefficiente di "disturbo" su circa 36 ettari;

la realizzazione di tali interventi potrebbe provocare costi diretti o indiretti alle istituzioni pubbliche;

per tutte queste ragioni è previsto per il giorno 2 giugno 2017, festa della Repubblica, un presidio di fronte all'ingresso della base di Camp Darby per manifestare l'opposizione dei cittadini e di molte realtà associative contro un progetto che rappresenta un elemento di preoccupazione verso una nuova *escalation* bellica degli Stati Uniti d'America,

si chiede di sapere:

se al Ministro in indirizzo risulti che l'amministrazione comunale sia stata coinvolta rispetto alle fasi di valutazione del progetto esposto;

quali siano i dettagli strutturali del progetto di potenziamento della base di Camp Darby; quali i costi per tali interventi, e se ci siano oneri di ogni genere a carico delle istituzioni pubbliche italiane di ogni livello;

per quali fini sia stato deciso dal Governo statunitense di potenziare la base militare e per quale motivo il Governo italiano, fino ad oggi, non si sia opposto a tale scelta;

per quale motivo non siano state considerate le pericolose incidenze che tali interventi avranno sul territorio, sulla popolazione e su un *habitat* delicato.

(4-07622)

PUGLIA, DONNO, PAGLINI, MORONESE, GIARRUSSO, NUGNES - *Ai Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il Comune di Sorrento (Napoli), a partire dall'anno 2002, ha rilasciato permessi di costruire parcheggi interrati pertinenziali di cui alla legge regionale n. 19 del 2001, consentendo la realizzazione di autorimesse a più livelli per centinaia di *box* auto; la zona è sottoposta a vincolo paesaggistico;

per i parcheggi interrati è stata prevista la condizione speciale di servitù di uso pubblico delle aree di copertura attrezzate a verde, a carico dei seguenti proprietari: Sogeim srl di Pollio Martino, permesso di costruire n. 61/2002, via S. Renato, Sorrento; Gieffe costruzioni srl, permesso di costruire n. 115/2003, via Marziale; signor Pasquale Esposito, permesso di costruire n. 21/2004, corso Italia n. 259, Sorrento; Gemar SpA, amministratore Raffaele Scarpati, permesso di costruire n. 101/2004; signor Paolo Spartano, Box sorrentino srl, permesso di costruire n. 9/2006, via degli Aranci, Sorrento;

considerato che:

le aree di copertura dei parcheggi pertinenziali sono tuttora nel pieno ed esclusivo possesso dei singoli proprietari;

risulta agli interroganti che né il dirigente dell'ufficio edilizia privata e abusivismo edilizio, ingegner Alfonso Donadio, né il suo predecessore, ar-

chitetto Francesco Saverio Cannavale, e neanche il suo successore, dottor Antonino Giammarino, abbiano adottato i previsti provvedimenti sanzionatori a carico dei proprietari che, ad ultimazione dei lavori, non abbiano provveduto a stipulare un idoneo atto di cessione a favore del Comune di Sorrento delle aree di copertura da adibire ad uso pubblico, come stabilito nei permessi, fatto confermato dallo stesso Donadio con le note prot. n. 22440/2014 e prot. n. 25246/2014;

a parere degli interroganti, il mancato rispetto della condizione speciale prevista nei singoli permessi di costruire rappresenta una grave inadempienza;

inoltre, la mancata adozione della prevista ordinanza di ripristino o demolizione delle opere realizzate in difformità non consente, in caso di inadempienza, di procedere all'acquisizione al patrimonio comunale delle opere abusive e delle rispettive aree di sedime, con grave danno erariale per le casse comunali;

infine, da visura camerale l'attuale sindaco di Sorrento, avvocato Giuseppe Cuomo, è stato fino al mese di febbraio 2013 socio al 50 per cento ed amministratore unico della società costruttrice del parcheggio sito in via Marziale, ovvero la Gieffe costruzioni srl ora "Cuomo Marine srl"; inoltre, anche di quest'ultima il sindaco Cuomo sarebbe socio al 50 per cento,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano attivarsi, nei limiti delle proprie attribuzioni, affinché sia verificato: se il mancato rispetto della suddetta condizione speciale si configuri come abuso edilizio da reprimere con l'emissione di ordinanza di ripristino dello stato dei luoghi così come previsto dai titoli abilitanti all'esecuzione dei lavori; se la mancata adozione del provvedimento sanzionatorio da parte del dirigente dell'ufficio tecnico comunale abbia causato un danno erariale alle casse comunali per la mancata acquisizione al patrimonio comunale del bene secondo il disposto dell'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001; se, ad ultimazione dei lavori, siano stati rilasciati, a cura dell'ufficio tecnico del Comune di Sorrento, i relativi certificati di agibilità e se siano noti i motivi per i quali sia stata rilasciata tale documentazione pur in presenza di eventuali abusi edilizi, rappresentati dal mancato rispetto della condizione speciale di uso pubblico dell'area di copertura delle autorimesse; se siano legittimi gli atti notarili di compravendita delle centinaia di *box*, in particolare nel caso in cui non sia stata esibita la prescritta certificazione di agibilità e di conformità ai permessi rilasciati; se siano configurabili responsabilità e a chi siano attribuibili.

(4-07623)

MALAN - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca*
- Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

un vasto numero di dirigenti scolastici avrebbe ricevuto da un indirizzo di posta elettronica del Ministero dell'istruzione, dell'università e della

ricerca un messaggio della professoressa Clelia Cascella, che richiede la partecipazione delle scuole da loro dirette al progetto di ricerca finanziato dall'Unione europea denominato "EU Project 752874", acronimo: GE.GAP-EDU, sviluppato da lei stessa con il professor Julian Williams dell'Università di Manchester, che consiste nella somministrazione, per via informatica, di un questionario ai ragazzi della seconda classe superiore di secondo grado;

il questionario consisterebbe, secondo detto messaggio, "in un breve *test* di matematica seguito da una scala per la rivelazione dell'ansia, più (*sic!*) alcune altre domande utili per ricostruire il *background* socio-culturale della famiglia di origine";

dallo stesso messaggio si apprende che i risultati di questa indagine saranno resi noti sia in conferenze internazionali sia in eventi e seminari che si terranno in Italia;

dall'articolo "Il test di matematica chiede allo studente se gli piacciono i gay" del 1° giugno 2017 del quotidiano "La Verità", si apprende che il questionario, presentato come volto a verificare le differenze di rendimento in matematica, richiederebbe di manifestare su una scala da 1 a 6 l'adesione dello studente ad alcune affermazioni quali: "Come in altre specie, l'omosessualità maschile è un'espressione naturale della sessualità negli uomini", "Approvo che una donna assuma un comportamento aggressivo in un rapporto sessuale", "L'aborto dovrebbe essere perseguito penalmente come una forma di omicidio", "Le donne che vogliono abortire sono contro natura", "L'omosessualità maschile è una perversione", "È accettabile che una donna abbia rapporti sessuali con una persona appena conosciuta", "Alcune gentilezze verso le donne sono umilianti perché le fanno sentire impotenti", "In ogni donna dovrebbe prevalere l'istinto alla maternità";

nonostante il preteso anonimato del *test*, alla fine verrebbe chiesto di lasciare il proprio indirizzo di posta elettronica e di specificare il titolo di studio di madre e padre;

i genitori sarebbero stati informati dalle scuole sulla somministrazione del suddetto questionario;

è facile a giudizio dell'interrogante individuare in questa iniziativa, costata al contribuente europeo 183.454.80 euro, l'intento di dimostrare la correlazione tra scarso rendimento in matematica, specialmente da parte delle ragazze, con la mancata adesione all'ideologia *gender* e comunque a una contrarietà all'aborto, quale mezzo di limitazione delle nascite, ovvero a una visione tradizionale della sessualità, quale ad esempio la non entusiastica approvazione dei rapporti sessuali con sconosciuti, e una correlazione di entrambi i casi con una scarsa istruzione dei genitori; teorie del resto esplicitamente enunciate nei libretti dell'Istituto Beck "Educare alla diversità", di cui era stata tentata la distribuzione nelle scuole, dove tra l'altro si scrive: "Tratti caratteriali, sociali e culturali, come l'età avanzata, la tendenza all'autoritarismo, il grado di religiosità, di ideologia conservatrice, di rigidità mentale, costituiscono fattori importanti da tenere in considerazione nel de-

lineare il ritratto di un individuo omofobo. Come appare evidente, maggiore risulta il grado di ignoranza, di conservatorismo politico e sociale, di cieca credenza nei precetti religiosi, maggiore sarà la probabilità che un individuo abbia un'attitudine omofoba";

ciò sarebbe a parere dell'interrogante coerente con la "Strategia nazionale per la prevenzione e il contrasto delle discriminazioni basate sull'orientamento sessuale e sull'identità di genere" elaborata dal Governo italiano attraverso l'UNAR, che contiene uno specifico punto strategico (4.1. "Asse Educazione e Istruzione") per diffondere la "teoria del *gender*" nelle scuole, anche attraverso iniziative volte a coinvolgere alunni e docenti, al fine di "superare il pregiudizio legato all'orientamento affettivo dei genitori", cioè in dichiarata e programmatica contrapposizione a opinioni e convincimenti della famiglia;

sulla stessa linea sono anche le "Linee guida per un'informazione rispettosa delle persone LGBT" del Dipartimento per le pari opportunità della Presidenza del Consiglio dei ministri, le quali precisano nel dettaglio tutti i dogmi dell'ideologia *gender*, che, ben al di là di qualunque evidenza scientifica, teorizza la totale separazione del sesso dall'orientamento sessuale, nel senso che essere di sesso maschile e provare attrazione verso le donne sarebbe mera coincidenza: "C'è l'abitudine diffusa a pensare che, per esempio, ai cromosomi XY corrisponda il sentimento di appartenenza al genere maschile (...) e un orientamento eterosessuale (...) ma è solo una delle possibilità"; stigmatizzano l'espressione "preferenza sessuale", in quanto "sottintende l'idea che l'essere gay o lesbica o bisessuale sia una scelta", cosa che l'ideologia "*gender*" delle linee guida rifiuta dogmaticamente, pur classificando la bisessualità come "orientamento sessuale", dunque del tutto indipendente da "scelte", implicando logicamente che intraprendere ogni singola relazione o rapporto sessuale non implica alcun tipo di scelta consapevole, ma una sorta di pulsione insopprimibile; teoria che, per il principio di non discriminazione, andrebbe applicata a tutti, definendo qualsiasi tipo di rapporto sessuale come indipendente dalla volontà, con la conseguenza che nessuno andrebbe mai punito, né per incesto, né per pedofilia, né penalizzato in caso di adulterio o persino stupro;

tale approccio a giudizio dell'interrogante si pone in palese violazione di due diritti fondamentali riconosciuti, garantiti e tutelati dalla Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo: l'art. 18, il quale garantisce la libertà di manifestare, isolatamente o in comune, sia in pubblico che in privato, i propri valori religiosi nell'educazione, e l'art. 26 nella parte in cui attribuisce ai genitori il diritto di priorità nella scelta di educazione da impartire ai propri figli; si pone altresì in palese violazione dell'art. 30 della Costituzione italiana che garantisce e tutela il diritto dei genitori ad educare i propri figli,

si chiede di sapere:

se l'iniziativa della professoressa Cascella sia stata autorizzata dal Ministero in indirizzo;

per quali ragioni le famiglie dei ragazzi non siano state preventivamente informate;

come il Ministro in indirizzo giudichi la costituzione di un indirizzario di minorenni associato a domande di carattere sessuale;

se ritenga appropriato fare domande a ragazzi di 14-16 anni (salvo i casi di ragazzi che sono un anno avanti i quali possono anche avere tredici anni) sui tipi di comportamento durante i rapporti sessuali, tenendo conto del fatto che, secondo le statistiche e le inchieste, a quell'età la maggioranza non ne ha ancora avuti;

se non ritenga che la domanda che implica la positività di un "comportamento aggressivo durante i rapporti sessuali" da parte della donna trasmetta un giudizio scontatamente positivo su un tale atteggiamento da parte dell'uomo, cosa che può indurre a pericolosi fraintendimenti;

se ritenga o meno di dover intervenire per bloccare tale iniziativa ovvero per subordinarla a all'autorizzazione da parte della famiglia.

(4-07624)

PUGLIA, NUGNES, PAGLINI, SANTANGELO, MORONESE, GIARRUSSO - *Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

la DEMA SpA è un'azienda del vesuviano che produce componenti per aerei con stabilimenti in Campania e Puglia, e vanta contratti con *player* internazionali con un livello di esecuzione del prodotto e di qualità di altissimo *standing*;

dopo aver avviato un percorso di ristrutturazione sin dal 2013 e dopo che due ipotesi di transazione societaria non sono andate a buon fine, DEMA potrebbe finalmente chiudere positivamente una parentesi che si protrae da diversi anni e che ha suscitato, dal febbraio 2016, l'attenzione della *task force* per le crisi di impresa del Ministero dello sviluppo economico. Un risultato che, a parere degli interroganti, può essere positivo se le istituzioni faranno tutto ciò che è in loro potere. Determinanti, infatti, sono gli esiti degli accordi con l'Agenzia delle entrate e l'INPS;

nel mese di novembre 2016 il fondo di investimento inglese Bybrook Capital LLC e la banca d'affari internazionale Morgan Stanley hanno manifestato il loro interesse nei confronti di DEMA;

dopo aver condotto le prime verifiche e due *diligence*, i potenziali investitori hanno confermato un possibile ingresso nel capitale di DEMA, attraverso un complesso ed articolato nuovo processo di ristrutturazione che ha coinvolto tutti gli *stakeholder* aziendali (soci, clienti, fornitori, creditori finanziari, fisco e INPS), oltre a rinomati studi legali e *advisor* (quali EY, Delfino Wilkie, eccetera) e ben 2 asseveratori;

l'azienda si trova oggi alle battute finali nelle negoziazioni della ristrutturazione del debito che riguarda la quasi totalità dei creditori rappresentanti il 91 per cento circa del montante debitorio totale;

le negoziazioni si sono volute usufruendo del perimetro di tutela dell'art. 182-*bis*, comma 6, della legge fallimentare (Regio decreto n. 267 del 1942) che, appunto, ha consentito alla società di negoziare questa importante massa debitoria senza dover temere nel frattempo azioni che avrebbero potuto compromettere la continuità aziendale;

DEMA è adesso impegnata nella formalizzazione degli accordi con gli ultimi creditori, in particolar modo l'Agenzia delle entrate, l'INPS e le banche, e, se non si concluderà presto questa fase, DEMA non potrà presentare l'istanza in tribunale per la sua omologazione, prevista per il 10 giugno 2017 e vitale per la prosecuzione di ogni attività e della salvaguardia del livello occupazionale;

in parallelo, i potenziali azionisti, che sono in costante contatto con tutti i principali clienti di DEMA, si sono resi disponibili a supportare il periodo che intercorre tra la formalizzazione degli accordi e l'omologa (elemento sospensivo per poter avere il versamento di 40 milioni di euro nelle casse della società) attraverso un finanziamento ponte per il quale il Tribunale di Nola si è pronunciato richiamando "espressamente il ceto creditorio alla necessità di non restare silente, e di assumere le responsabilità connesse alla gestione di una procedura di evidente impatto socio-economico sul territorio non solo campano (ciò tanto più rispetto a creditori istituzionali, pubblici e privati: Agenzia delle Entrate, INPS, istituti di credito)" (sentenza del 24 maggio 2017);

tale finanza ponte (subordinata *in primis* alla firma di tutti gli accordi con i creditori) consentirà all'azienda di onorare gli impegni assunti sulle commesse esistenti e quelle di recente acquisizione. È noto infatti che la crisi di DEMA è al 100 per cento di natura finanziaria, avendo invece la stessa azienda un importante *backlog* di ordini con clienti come Leonardo, Bombardier, Pratt&Whitney Canada, eccetera, ma senza l'immissione di denaro, tutte queste commesse andranno perse,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, nell'ambito delle rispettive competenze, intendano avviare un percorso di accompagnamento all'impresa, al fine di evitare che un territorio, già con percentuali di disoccupati molto elevato, veda un'ulteriore impresa chiudere;

se, al fine di promuovere il rilancio delle aree vesuviane colpite da crisi industriale, non ritengano di dover indirizzare l'impresa ad accedere alle variegate agevolazioni in favore di programmi di investimento finalizzati alla riqualificazione delle aree di crisi industriali;

se intendano, nei limiti delle proprie attribuzioni, avviare un immediato tavolo di trattativa con le parti sociali, al fine di predisporre ammortiz-

zatori sociali *ad hoc* fino alla completa ripresa del ciclo aziendale della DEMA;

se intendano, nel rispetto delle loro competenze e della legislazione vigente, attivarsi affinché Agenzia delle entrate e INPS dilazionino i debiti della DEMA, al fine di assicurare la prosecuzione di ogni attività e la salvaguardia del livello occupazionale.

(4-07625)

AMIDEI - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

la casa circondariale di Rovigo inaugurata a febbraio del 2016, che doveva essere un istituto di nuova concezione e avrebbe dovuto rappresentare la struttura modello di tutto il distretto e della Regione, non corrisponde alle aspettative;

da una visita effettuata presso l'istituto dall'interrogante qualche tempo fa e recentemente da una delegazione di sindacati di Polizia penitenziaria, è emerso che le condizioni della "nuova" casa circondariale presentano lacune e numerose sono le anomalie strutturali: cancelli e sistemi di videosorveglianza malfunzionanti, impianti di climatizzazione fatiscenti, climatizzazione insufficiente nelle postazioni di servizio, in particolare nella sala regia con rumori assordanti, postazioni dove appare impossibile prestare servizio, apparati di sicurezza inadeguati, spazi antistanti la struttura impraticabili;

da alcune interviste al personale, che espleta il proprio servizio, risulta che gli stessi operino in condizioni precarie e di poco stimolo, per un lavoro, dove invece la motivazione deve essere fondamentale;

una nota dell'UILPA (Unione italiana lavoratori pubblica amministrazione) evidenzia la carenza di personale e le conseguenti difficoltà operative degli uffici, un uso sproorzionato del lavoro straordinario con una media mensile complessiva di circa 1.225 ore,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto risulta all'interrogante;

quali orientamenti intenda esprimere, in riferimento a quanto esposto in premessa, e, conseguentemente, quali iniziative voglia intraprendere, nell'ambito delle proprie competenze, per porre rimedio alla gravissima situazione, in cui versa il carcere nuovo di Rovigo;

se intenda rimediare alla evidente carenza di risorse umane in servizio, incrementando con un numero congruo, il personale organico dell'istituto;

se siano in previsione nuovi arrivi e quanti detenuti ancora abbia in programma di ospitare;

se e in quale modo intenda intervenire strutturalmente sull'edificio, al fine di garantirne la messa in sicurezza e renderlo davvero un istituto modello, quale era stato concepito all'origine.

(4-07626)

Mauro Maria MARINO - *Al Ministro dell'economia e delle finanze* -
Premesso che:

nel dicembre 2003 veniva approvata la legge n. 350 (legge finanziaria per il 2004), il cui articolo 4, equiparando le imprese piemontesi alluvionate del 1994 alle terremotate della Sicilia del 1990, consentiva di regolarizzare la propria posizione alle imprese, che, in conseguenza dei gravi danni subiti, non erano riuscite ad effettuare i versamenti per gli anni 1995, 1996 e 1997, di tributi, contributi e premi, versando il 10 per cento degli importi dovuti, al netto di interessi e sanzioni;

successivamente, la legge n.17 del 2007, di conversione del decreto-legge n. 300 del 2006, stabiliva una riapertura dei termini, specificando anche che le agevolazioni si riferivano a tributi, contributi previdenziali e premi assicurativi, e fissava il termine per la presentazione delle domande al 31 luglio 2007, dando altresì la possibilità, alle imprese, che avevano versato nell'interezza l'importo dovuto, di presentare richieste di rimborso del 90 per cento dei contributi versati all'Inps negli anni 1995, 1996, 1997;

sino a luglio 2011, l'Inps assicurava il pagamento delle somme previste, tuttavia nei mesi seguenti bloccava l'erogazione dei rimborsi per le ditte alluvionate, ritenendoli non dovuti, anche alla luce del messaggio della sua Direzione centrale delle entrate contributive, in data 19 giugno 2007, che evidenziava come la norma di differimento del termine di presentazione delle domande, tese ad ottenere la definizione agevolata, si riferisse esclusivamente a posizioni tributarie e non fosse quindi applicabile al settore previdenziale;

il Tribunale di Cuneo, in un contenzioso tra aziende e Inps, in data 19 giugno 2012 inoltra richiesta d'informazioni alla Commissione europea sull'applicazione della comunicazione della Commissione 2009/C 85/01. Nella successiva risposta, datata 20 luglio 2012, la Commissione sottolineava come l'aiuto di Stato in questione non fosse stato ad essa notificato. La stessa Commissione informava di aver aperto d'ufficio un procedimento, a seguito della segnalazione inoltrata dal Tribunale di Cuneo il 18 febbraio 2012, chiedendo, altresì, alle autorità italiane, prima di procedere ai successivi passaggi procedurali, previsti dal Capitolo III del Regolamento n. 659/2009, di presentare, ove lo avessero ritenuto opportuno, le proprie osservazioni e di fornire i motivi per cui non considerassero aiuti illegali le misure di riduzione di tributi e contributi in oggetto;

a conclusione del procedimento, in data 14 agosto 2015, veniva pubblicata la decisione della Commissione riguardante le misure SA.33083 (2012/C) relativa ad agevolazioni fiscali e contributive connesse a calamità

naturali, in cui si affermava « il Codice Civile italiano (all'articolo 2200) e la legislazione fiscale nazionale prevedono l'obbligo di conservazione delle scritture amministrative e contabili soltanto per 10 anni. La ricostruzione delle prove documentali dei danni subiti in seguito a una calamità naturale deve avvenire sulla scorta di documenti ufficiali (scritture amministrative e contabili) redatti ai tempi dell'evento. Per questo motivo non sarebbe più possibile determinare, da un lato, l'importo equivalente al danno subito dai singoli beneficiari, né, dall'altro lato, l'importo già compensato da altre fonti (assicurazioni, altre misure di aiuto) per eventi risalenti a più di 10 anni fa», concludendo: «per tutti gli aiuti concessi nel quadro delle misure in oggetto a singoli beneficiari in aree colpite da calamità naturali oltre dieci anni prima della data della presente decisione, non è opportuno disporre un recupero, con l'eccezione degli aiuti concessi a beneficiari non aventi una sede operativa nell'area colpita da calamità naturale al momento dell'evento. L'Italia ha dimostrato che sarebbe assolutamente impossibile calcolare con precisione l'importo dell'aiuto incompatibile da recuperare. I singoli beneficiari ammissibili a fruire degli aiuti ritenuti compatibili con il mercato interno in virtù della deroga di cui all'articolo 107, paragrafo 2, lettera b), del TFUE potrebbero non essere più in possesso della documentazione necessaria per attestare i danni arrecati dalla calamità naturale e per dimostrare se hanno o meno ottenuto un beneficio (completo o parziale) del danno subito»;

considerato che:

la decisione della Commissione europea ha quindi riconosciuto l'impossibilità oggettiva, così come sostenuta dall'Italia, del recupero di quegli aiuti emanati successivamente a calamità naturali, occorsi oltre 10 anni prima della decisione, fattispecie in cui rientra l'alluvione del 1994;

la stessa decisione ha stabilito il recupero, per l'Italia, solamente di quegli "aiuti concessi nell'ambito di tutte le misure in questione a singoli beneficiari che non avevano sedi operative nell'area colpita da calamità naturale al momento dell'evento";

l'Inps ha richiesto, nelle ultime settimane, la restituzione dello sgravio Inps e Inail anche a quelle imprese che avevano, ai tempi dell'alluvione, sede operativa nell'area colpita, contraddicendo la decisione della Commissione e la posizione assunta, nell'occasione, dall'Italia stessa;

l'art.1, comma 665, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità per il 2015), ha consentito ai soggetti colpiti dal terremoto del 1990 in Sicilia, beneficiari in egual misura degli alluvionati 1994 degli originari sgravi contributivi e tributari, di sanare l'opposta situazione del totale mancato pagamento, versando il minimo del 10 per cento e creando, così, una disparità di trattamento con quanti, invece, avevano impropriamente versato l'intero previsto ed oggi ne rivendicano il rimborso nella parte in eccesso;

molte delle aziende coinvolte si trovano, a seguito della crisi economica, in situazioni finanziarie tali per cui, la restituzione dello sgravio, da dover essere corrisposta prima di qualsivoglia ricorso in sede Europea, comporterebbe quasi certamente il fallimento delle imprese stesse,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia effettivamente consapevole della situazione e se non ritenga necessario intervenire con urgenza per dare certezza all'attuazione della decisione della Commissione nel rispetto delle indicazioni riportate, e garantire, altresì, coerenza rispetto alla posizione assunta, in sede europea, dall'Italia:

se non ritenga quindi, opportuna, l'adozione di un provvedimento atto a rimediare alla disparità di trattamento venutasi a creare, in riferimento a quanto considerato, tra chi non aveva adempiuto a quanto dovuto, cui è stato permesso di sanare la posizione, e quanti, al contrario, avevano non solo adempiuto, ma versato di fatto un importo nove volte superiore.

(4-07627)

DE POLI - *Al Ministro dell'economia e delle finanze* - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

le banche venete in soli 6 mesi hanno corroso 2,5 miliardi che il Fondo Atlante ha iniettato nella primavera del 2016, per evitare il loro fallimento e risulta, ora, assai difficile trovare nuovi investitori privati;

l'interpretazione restrittiva data nel 2016 dalla Dg COMP (*Dg Competition*) all'utilizzo dei Dgs (*deposit protection schemes*) equiparandoli ad aiuti di Stato, sta mostrando sempre più i suoi limiti giuridici, sia sulla direttiva dei Dgs, che su quella dei Brrd (*Bank recovery and resolution directive*) che ha introdotto il *bail in*: di fatto, impedisce l'utilizzo dei fondi di tutela dei depositanti per interventi preventivi sugli istituti di credito in difficoltà;

l'Italia ha impugnato a suo tempo questa interpretazione restrittiva di fronte alla Corte di giustizia dell'Unione europea;

in sede di revisione della direttiva Brrd in corso a Bruxelles, sembrano state proposte modifiche che prevedono, nell'ambito delle norme sul *bail in*, la possibilità di utilizzo dei Dgs,

si chiede di sapere se risulti vero che l'SSM (*single supervisory mechanism*), nuovo meccanismo unico affidato alla BCE (Banca Centrale Europea), abbia richiesto per le banche venete valori patrimoniali più elevati di quelli richiesti ad altre banche europee e quali iniziative di competenza il Ministro in indirizzo intenda predisporre, al fine di escludere l'applicazione del *bail in*, eventualmente con l'intervento di una società quotata come Poste, per giungere in tempi rapidissimi ad una soluzione per la salvaguardia della Banca popolare di Vicenza e della Banca Veneta ed evitare che la sfiducia nei confronti dei due istituti di credito, generata anche dalle nuove richieste Ue, aumenti, causando nuovi deflussi dei depositi bancari.

(4-07628)

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):

3-03798, del senatore Vacciano ed altri, sulla percentuale del 14 per cento di terminali di *videolottery* sul totale delle *slot machine* esistenti;

9ª Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare):

3-03796, del senatore Mancuso ed altri, sulle misure di tutela della quota italiana di pesce spada;

13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali):

3-03795, della senatrice Moronese ed altri, sulla messa in sicurezza in emergenza del campo sportivo di Augusta (Siracusa).