



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

240^a seduta pubblica (pomeridiana)
martedì 21 luglio 2009

Presidenza del presidente Schifani,
indi del vice presidente Chiti,
del vice presidente Nania

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	Pag. V-XVII
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-62
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	63-105
<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>	107-123

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>		SCANU (PD)	Pag. 42
		MARINARO (PD)	44
		PEDICA (IdV)	47
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>		PETERLINI (UDC-SVP-Aut)	50
		PARDI (IdV)	53
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO	Pag. 1	SANNA (PD)	55
		AMATI (PD)	56
SULL'UCCISIONE DI UN UFFICIALE DEI CARABINIERI IN PROVINCIA DI VICENZA		SULLA DESIGNAZIONE DEI MEMBRI DELLA COMMISSIONE DI GARANZIA DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI	
PRESIDENTE	2	PRESIDENTE	57, 58
BENEDETTI VALENTINI (PdL)	2	ICHINO (PD)	57, 58
CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA		SULL'ASSENZA DI UN RAPPRESENTANTE DEL GRUPPO DELL'ITALIA DEI VALORI IN SENO AL CONSIGLIO DI PRESIDENZA	
Discussione e reiezione di proposta di modifica:		PRESIDENTE	59, 60
ZANDA (PD)	3	PEDICA (IdV)	59
D'ALIA (UDC-SVP-Aut)	5, 6	ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MERCOLEDÌ 22 LUGLIO 2009	61
LI GOTTI (IdV)	7		
BRICOLO (LNP)	8	<i>ALLEGATO A</i>	
QUAGLIARIELLO (PdL)	8, 9	MOZIONI:	
MOZIONI		Mozioni nn. 1-00153, 1-00154 (testo 2), 1-00158, 1-00160 e 1-00165 sulla sicurezza del trasporto ferroviario	63
Discussione delle mozioni 1-00153, 1-00154, 1-00158, 1-00160 e 1-00165 sulla sicurezza del trasporto ferroviario:		Mozioni nn. 1-00156, 1-00157, 1-00159, 1-00163, 1-00166, 1-00167 e 1-00171 (testo 2) sul G8	84
FILIPPI Marco (PD)	13, 14, 15	<i>ALLEGATO B</i>	
GRILLO (PdL)	17	INTERVENTI	
D'ALIA (UDC-SVP-Aut)	19	Integrazione all'intervento della senatrice Donaggio nella discussione delle mozioni 1-00153, 1-00154, 1-00158, 1-00160 e 1-00165	107
BUGNANO (IdV)	23		
MURA (LNP)	26		
DONAGGIO (PD)	28		
COSTA (PdL)	30		
GRANAIOLA (PD)	30		
CICOLANI (PdL)	32		
Discussione delle mozioni 1-00156, 1-00157, 1-00159, 1-00163, 1-00166, 1-00167 e 1-00171 (testo 2) sul G8:			
DINI (PdL)	34		
D'ALIA (UDC-SVP-Aut)	37		
DIVINA (LNP)	40		

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-IO SUD: Misto-IS; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

CONGEDI E MISSIONI	<i>Pag.</i> 110	COMMISSIONE EUROPEA	
DISEGNI DI LEGGE		Trasmissione di atti e documenti	<i>Pag.</i> 113
Trasmissione dalla Camera dei deputati	110	MOZIONI E INTERROGAZIONI	
Annunzio di presentazione	110	Annunzio	61
Assegnazione	111	Apposizione di nuove firme a mozioni	113
Nuova assegnazione	111	Mozioni	113
GOVERNO		Interrogazioni con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento	118
Trasmissione di documenti	112	Interrogazioni	121
Progetti di atti comunitari e dell'Unione euro- pea	113		

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del presidente SCHIFANI

La seduta inizia alle ore 17,08.

Il Senato approva il processo verbale della seduta del 14 luglio.

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.

Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 17,10 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Sull'uccisione di un ufficiale dei Carabinieri in provincia di Vicenza

BENEDETTI VALENTINI (*PdL*). Esprime un profondo cordoglio per la tragica morte del tenente colonnello Valerio Gildoni, caduto nell'adempiimento del dovere nel Vicentino. (*Generali applausi*).

PRESIDENTE. A nome dell'Assemblea, rivolge sentite condoglianze alla famiglia dell'ufficiale ed all'Arma dei carabinieri.

Calendario dei lavori dell'Assemblea.

Discussione e reiezione di proposta di modifica

ZANDA (*PD*). Propone di modificare il calendario dei lavori dell'Assemblea al fine di consentire la discussione immediata di due mozioni tese

aventi per oggetto i comportamenti del Presidente del Consiglio, prima e dopo il G8 dell'Aquila, che hanno offuscato la credibilità del Paese. La maggioranza, forte dei suoi numeri, calpesta i diritti dell'opposizione e rinvia la discussione a settembre nella speranza di distogliere l'attenzione dell'opinione pubblica da fatti che hanno ed hanno avuto grande eco all'estero. A tale riguardo, la mozione a prima firma della senatrice Soliani pone l'accento sulla necessità che il Governo italiano assuma un atteggiamento più rispettoso nei confronti della stampa estera e comunque del diritto di critica, principio fondante delle democrazie moderne. Va sottolineato che le due mozioni presentate dal PD non vertono sulla vita privata del Presidente del Consiglio, bensì sul rilievo pubblico del suo costante ricorso alla menzogna e di condotte che, superando i limiti della decenza, mettono a rischio il corretto funzionamento delle istituzioni e la stessa sicurezza nazionale. Le accuse di scorrettezza e le minacce di ritorsione da parte del centrodestra appaiono dunque inaccettabili, meri espedienti per rinviare una discussione che investe la credibilità delle istituzioni di fronte ai cittadini. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV*).

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Non è condivisibile la scelta del PD di presentare mozioni generiche che delineano una sorta di codice deontologico parziale delle persone investite di funzioni pubbliche, quando invece i fatti enunciati pongono problemi di carattere generale, in primo luogo quelli attinenti alla sicurezza dello Stato, messa a rischio da una gestione discutibile degli accessi alle residenze del Presidente del Consiglio. È tuttavia sbagliata, per motivi di metodo e di merito, la decisione della maggioranza di non ammettere alla discussione le due mozioni per estraneità al tema del G8. L'attinenza con il tema all'ordine del giorno è innegabile e la maggioranza, per paura di affrontare l'argomento, impedisce con un intervento di sapore censorio il confronto parlamentare. (*Applausi dai Gruppi UDC-SVP-Aut e IdV*).

LI GOTTI (*IdV*). L'Italia dei Valori non condivide le modifiche apportate al calendario dei lavori dell'Aula dall'odierna Conferenza dei Capigruppo, in particolar modo la decisione di impedire la discussione di alcune mozioni concernenti questioni di enorme interesse e di assoluta rilevanza per la vita democratica del Paese, come il diritto all'informazione o i temi della sicurezza, della sobrietà e del decoro delle istituzioni. Ancora una volta il Parlamento viene espropriato della sua centralità e della sua sovranità e si vede privato del diritto di discutere di temi di sua innegabile competenza. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD*).

BRICOLO (*LNP*). In una delle ultime Conferenze dei Capigruppo era stata decisa all'unanimità la calendarizzazione di mozioni concernenti gli esiti del recente G8. Si è scoperto però successivamente che alcune delle mozioni presentate erano relative ad un argomento completamente diverso, cioè ad episodi della vita privata del Presidente del Consiglio; è stato dunque corretto, per ragioni di estraneità della materia, non preve-

dere la loro discussione nella giornata odierna. Va peraltro rilevato che il contenuto di tali mozioni non riveste alcun interesse per l'opinione pubblica; i cittadini si attendono al contrario che il Parlamento si occupi dei problemi reali del Paese. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL. Congratulazioni*).

QUAGLIARIELLO (*PdL*). Sulla base di un accordo tra i Gruppi intercorso in una precedente Conferenza dei Capigruppo, era stata decisa la calendarizzazione di mozioni concernenti gli esiti del G8, prima ancora che tali mozioni venissero presentate. Successivamente, mentre i Gruppi di maggioranza hanno presentato documenti attinenti alla materia, il Partito Democratico ha presentato alcune mozioni concernenti argomenti del tutto diversi, come l'etica pubblica, i rapporti con la stampa internazionale e la sicurezza dello Stato. Pur essendo perfettamente legittimo il contenuto di tali mozioni, è evidente che la loro discussione deve essere rinviata ad altra occasione, in modo da consentire anche alla maggioranza, che avrebbe molto da dire su quei temi, di presentare analoghi documenti. Il Gruppo Il Popolo della Libertà chiede semplicemente che siano rispettati gli impegni assunti nelle varie Conferenze dei Capigruppo, non intende assolutamente mettere il bavaglio al Parlamento e non accetta da nessuno lezioni di responsabilità pubblica. (*Applausi dal Gruppo PdL e della senatrice Boldi*).

Il Senato respinge la proposta di modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea avanzata dal senatore Zanda. Resta pertanto definitivo il calendario dei lavori adottato a maggioranza dalla Conferenza dei Capigruppo. (v. Resoconto stenografico).

Discussione delle mozioni nn. 153, 154, 158, 160 e 165 sulla sicurezza del trasporto ferroviario

Presidenza del vice presidente CHITI

FILIPPI Marco (*PD*). Nell'illustrare la mozione n. 153, osserva che il tema della sicurezza ferroviaria, riproposto con drammatica evidenza dal disastro di Viareggio, deve essere oggetto di riflessione e di impegno da parte del Parlamento. Il Partito Democratico denuncia da molto tempo la necessità di aumentare il livello di attenzione in materia di sicurezza ferroviaria e continuerà a farlo in futuro, ritenendo necessario agire affinché non si ripeta quanto è recentemente avvenuto. In materia di controlli sulla sicurezza del trasporto ferroviario si riscontrano tre elementi di debolezza. Il primo è rappresentato dalla lunghezza della catena dei con-

trolli, spesso poco accurati, e dall'inefficacia del sistema delle certificazioni, che si rivelano un artificio amministrativo privo di adeguate sanzioni. Il secondo elemento è rappresentato dalla carenza del quadro normativo, in particolar modo per quanto riguarda la ricezione della normativa comunitaria. Paradossalmente, l'alto livello di attenzione previsto dalla normativa in relazione alla produzione e allo stoccaggio di materie pericolose si abbassa inspiegabilmente in relazione al loro trasporto, laddove il pericolo è maggiore. Il terzo elemento è dato dal fatto che non è ancora operativa l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, soggetto autonomo recentemente istituito e deputato a garantire adeguati standard di sicurezza. Nel valutare positivamente il fatto che i dispositivi delle mozioni presentate sono tutti condivisibili ed omogenei tra loro, pone l'accento sulla diminuzione delle risorse destinate dall'attuale Governo alle infrastrutture e alla sicurezza e sul clima aziendale teso all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato, che non favorisce l'instaurarsi di una collaborazione tra lavoratori e dirigenti volta a migliorare i livelli di sicurezza. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Pardi).*

Nel corso dell'intervento del senatore Marco Filippi, il Presidente sospende i lavori dalle ore 17,48 alle ore 17,53 in considerazione del forte e persistente brusio in Aula. (Applausi dai Gruppi PD, IdV e UDC-SVP-Aut).

GRILLO (PdL). Con la mozione n. 154 si è inteso formulare alcune proposte volte a migliorare le condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario in Italia e in Europa. Infatti, sebbene il treno risulti oggi il mezzo più sicuro per il trasporto di persone e di merci e sebbene i livelli di sicurezza italiani siano in linea con quelli dei principali Paesi comunitari, sono state riscontrate delle lacune e delle contraddizioni, che necessitano di essere superate e rimosse, nella normativa in materia e nelle relative procedure. A livello comunitario, è necessario che l'Unione europea definisca criteri aggiornati di revisione e di certificazione del materiale rotabile, comuni per tutti gli Stati membri, e che promuova una disciplina di accesso al mercato ferroviario analoga a quella esistente per il settore aereo. A livello nazionale, è invece indispensabile provvedere ad un sollecito recepimento della normativa comunitaria ed internazionale in materia e rendere al più presto operativa l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Sarebbe inoltre opportuno provvedere alla realizzazione di un archivio centrale informatizzato per la tracciabilità del materiale pericoloso che percorre la rete ferroviaria italiana ed individuare misure in grado di assicurare un adeguato sostegno economico alle famiglie delle vittime del tragico incidente di Viareggio. *(Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni).* Annuncia la presentazione di un nuovo testo della mozione n. 154 (v. testo 2 nell'Allegato A).

D'ALIA (UDC-SVP-Aut). L'incompiuto processo di liberalizzazione del sistema ferroviario ha indotto «Trenitalia spa», che pure è rimasta

in una situazione di sostanziale monopolio, a porre particolare attenzione alla redditività della propria gestione, tagliando i servizi non redditizi, privilegiando le tratte ad alta velocità, penalizzando l'adempimento del cosiddetto servizio universale, specie nel meridione, e i settori della manutenzione e della sicurezza. L'attuale situazione verrà oltremodo peggiorata dai tagli alle risorse per sviluppare e ammodernare le infrastrutture ferroviarie operati dal Governo. Al processo di liberalizzazione della mobilità ferroviaria in Europa, inoltre, non è seguito un analogo e necessario processo di integrazione europea dei controlli, cui si dovrà provvedere quanto prima. La mozione n. 158 chiede dunque al Governo di dare piena applicazione alla Convenzione sul trasporto ferroviario internazionale, per consentire la tracciabilità del materiale circolante e la conseguente individuazione delle eventuali responsabilità riguardo la sua manutenzione; di recepire rapidamente le direttive europee di settore e di stanziare fondi adeguati per la messa in sicurezza del sistema ferroviario, con particolare riferimento al trasporto di merci pericolose, soprattutto nei nodi urbani e nelle aree ad alta densità abitativa; infine, di mettere l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie nelle condizioni di funzionare pienamente. *(Applausi dal Gruppo UDC-SVP-Aut).*

BUGNANO (*IdV*). Il mercato del trasporto ferroviario ha assunto una dimensione europea e l'avvenuta liberalizzazione ha aumentato notevolmente il numero dei soggetti che ne compongono la filiera: per tali motivi è indispensabile prevedere un sistema della sicurezza comunitario che tenga conto di tali cambiamenti e adeguare i parametri di sicurezza al maggiore sfruttamento del materiale derivante da un mercato aperto alla concorrenza. La mozione n. 160 impegna pertanto il Governo ad aumentare il livello di sicurezza del trasporto ferroviario su tutta la rete nazionale, a garantire la puntuale applicazione della normativa comunitaria, adottando contestualmente un sistema di controlli più incisivo ed indipendente, e ad adottare misure tecniche estremamente rigide per i trasporti pericolosi su rotaia, valutando anche l'opportunità di costruire nuove tangenziali ferroviarie destinate al trasporto merci. Essa impegna inoltre l'Esecutivo a garantire una chiara tracciabilità delle attività di manutenzione e ad agire in sede comunitaria per aggiornare le regole sulla revisione dei carri e delle carrozze ferroviarie, prevedendo criteri che tengano in considerazione i chilometri percorsi e il peso delle merci effettivamente trasportate. *(Applausi dal Gruppo IdV).*

MURA (*LNP*). La mozione n. 165 impegna il Governo ad intervenire quanto prima per accelerare il recepimento delle direttive comunitarie in materia di sicurezza e interoperabilità nel trasporto ferroviario ed attuare la normativa europea relativa al trasporto di merci pericolose su ferro, esercitando la delega prevista dalla legge comunitaria per il 2008. Essa impegna inoltre l'Esecutivo a promuovere in sede europea l'emanazione di regole armonizzate in materia di certificazione delle officine preposte alla manutenzione e alla revisione del materiale rotabile, a rafforzare linee

ferroviarie alternative che consentano il transito di merci pericolose, a sfruttare anche il sistema delle cosiddette autostrade del mare e ad adoperarsi affinché l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie possa operare nel pieno delle sue funzioni, anche prevedendo un adeguamento dell'organico. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle mozioni.

DONAGGIO (*PD*). L'opposizione ha ripetutamente sollecitato il Governo ad intraprendere con decisione un processo di modernizzazione del sistema ferroviario, attraverso adeguamenti legislativi, il recepimento della normativa europea, investimenti infrastrutturali e il potenziamento delle risorse umane. In particolare è stato chiesto di rendere pienamente operativa l'Agenzia italiana per la sicurezza delle ferrovie, dotandola di mezzi e personale adeguati allo svolgimento delle funzioni cui è preposta. È inoltre necessaria una riprogrammazione infrastrutturale della rete ferroviaria, che eviti il passaggio di merci pericolose vicino a stazioni e centri abitati, per evitare il ripetersi di tragedie come quella di Viareggio, e che riqualifichi il trasporto ferroviario delle merci, considerandolo come un importante tassello della strategia nazionale tesa a ridare competitività al tessuto produttivo italiano. (*Applausi dal Gruppo PD*). Allega ai Resoconti della seduta una integrazione scritta all'intervento (*v. Allegato B*).

COSTA (*PdL*). Esprime particolare apprezzamento per la mozione n. 154, presentata dal senatore Grillo e da altri senatori, che mira a rimuovere alcuni problemi strutturali che possono essere alla base di tragici incidenti come quello avvenuto a Viareggio. In particolare appare urgente provvedere all'armonizzazione comunitaria delle normative nazionali, resa ancor più stringente dal recente allargamento europeo. È infine fiducioso del fatto che si possa fare piena luce sul tragico incidente di Viareggio, determinandone e circoscrivendone rapidamente le responsabilità. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

Presidenza del vice presidente NANIA

GRANAIOLA (*PD*). Come sottolineato da tutte le mozioni presentate, è urgente rendere pienamente operativa l'Agenzia italiana per la sicurezza delle ferrovie, dotandola di risorse umane, di adeguate competenze e dei mezzi tecnici e finanziari necessari alla sua funzionalità. Dal momento che la sicurezza delle infrastrutture dei trasporti non può essere più circoscritta all'ambito nazionale, occorre inoltre adeguare la legislazione nazionale agli accordi internazionali e agli standard europei. Particolarmente importante, poi, è affrontare la questione della sicurezza del tra-

sporto delle merci pericolose, escludendo progressivamente il loro transito dai centri urbani, anche attraverso la costruzione di nuove cinture ferroviarie e di comunicazione. Va inoltre garantita la presenza nelle stazioni di personale capace e preparato, il cui pronto intervento, come è accaduto a Viareggio, può evitare che gravi incidenti si trasformino in immani catastrofi. Occorre infine prendere in considerazione il tema dell'assistenza e del risarcimento delle vittime degli incidenti, stanziando risorse adeguate, considerato che la pluralità di soggetti coinvolti nella filiera del trasporto ferroviario rende particolarmente complessa la ricostruzione delle singole responsabilità a fini risarcitori. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

CICOLANI (PdL). L'accertamento delle cause del disastro di Viareggio sarà il banco di prova per l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria italiana, l'organismo recentemente costituito in ottemperanza a disposizioni comunitarie, al fine rafforzare la normativa in materia la sicurezza. È auspicabile in ogni caso un coordinamento maggiore tra l'Agenzia ferroviaria europea e quelle nazionali, in analogia con quanto avviene nel trasporto aereo. Occorre favorire una regolazione del trasporto di merci pericolose, scegliendo itinerari meno rischiosi, eliminando i pericoli connessi agli incroci in galleria, impedendo il più possibile percorsi fortemente urbanizzati. È giusto che il Governo proceda all'erogazione di un indennizzo a favore dei soggetti che hanno subito danni a prescindere dall'accertamento delle responsabilità, in considerazione della lunghezza dei tempi necessari ad espletare le necessarie procedure assicurative. Per tali motivi è favorevole alla mozione n. 154. *(Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni)*.

PRESIDENTE. Chiude la discussione. Rinvia il seguito dell'esame delle mozioni ad altra seduta che verrà individuata dalla Conferenza dei Capigruppo.

Discussione delle mozioni nn. 156, 157, 159, 163, 166, 167 e 171 (testo 2) sul G8

DINI (PdL). Il recente G8 dell'Aquila, il cui successo è ascrivibile al Governo e all'accurata attività preparatoria in cui si è distinta per professionalità la diplomazia italiana, ha rimarcato la necessità di costruire una nuova architettura della *governance* mondiale che coinvolga le economie emergenti. Al riguardo significativo è stato lo svolgimento delle sessioni in diversi formati, modalità che ha consentito la partecipazione di molti Paesi alla discussione di questioni che investono interessi globali. I risultati più significativi sono stati la decisione di chiudere entro il 2010 i negoziati di Doha sulla riduzione delle barriere agli scambi internazionale in modo da incentivare, attraverso una maggiore liberalizzazione dei commerci, uno sviluppo più equilibrato; gli impegni assunti per i Paesi poveri, in particolare l'adozione del programma di sicurezza alimentare che, in

controtendenza rispetto al passato, mira ad accrescere le potenzialità di quelle economie; la convergenza sulla strategia delineata dalla Presidenza italiana nel cosiddetto Lecce *framework* per l'adozione di regole e principi comuni dell'economia e della finanza; il potenziamento della cooperazione internazionale contro la corruzione, il riciclaggio del denaro, il terrorismo finanziario e l'evasione fiscale mediante l'attuazione di regole comuni internazionali rafforzate. La discussione sul *dossier* relativo cambiamento climatico si è conclusa con una presa di posizione comune in ordine ad un programma di riduzione delle emissioni di anidride carbonica e pone le basi per un accordo globale alla prossima Conferenza di Copenaghen. I principali temi politici sono stati all'attenzione del vertice derivandone in particolare un impegno contro la minaccia nucleare da concretizzarsi nella prossima Conferenza del riesame del trattato di non proliferazione. I temi affrontati nel vertice dovranno tradursi in misure concrete da parte del Governo per garantire in particolare il rilancio dell'economia del Paese. È anche su tale questione che pone l'accento la mozione n. 156 nell'auspicare un impegno del Governo nel riassetto del sistema di regolazione del mercato finanziario e sulle necessarie riforme strutturali da adottare. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Il merito della riuscita del G8 è ascrivibile non soltanto all'operato del Governo e al ruolo svolto dal Presidente della Repubblica ma, più in generale, al senso di responsabilità del Paese e delle forze politiche anche di opposizione dinanzi ad interessi che investono la comunità nazionale nel suo complesso. Pur apprezzando i risultati raggiunti, destano perplessità alcuni degli impegni sottoscritti dall'Italia soprattutto alla luce della reale possibilità che possano tradursi in interventi concreti. Oltre ad apparire poco significativo in termini monetari il contributo dell'Italia nell'ambito degli aiuti destinati all'Africa, le scelte adottate a livello nazionale per arginare la crisi non sono coerenti con le proposte in materia assunte al G8, di cui peraltro il Governo si è fatto promotore. Le misure governative a sostegno dello sviluppo appaiono infatti sbilanciate a favore delle imprese, con interventi che peraltro lasciano inalterato il problema della scarsità di risorse finanziarie per investimenti da parte delle piccole e medie aziende: pressoché inesistenti le iniziative a favore dell'attore principale dell'economia italiana, le famiglie, per le quali andrebbe introdotto nell'ordinamento tributario il quoziente familiare, promesso in campagna elettorale anche dal centrodestra. In materia di ambiente ed energia appaiono positivi gli impegni assunti al G8 per la riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera (pur senza la partecipazione della Cina e dell'India) ma occorre assicurare che vengano adottate a livello nazionale conseguenti misure a favore soprattutto dell'innovazione in campo energetico. Come sostenuto nella mozione n. 157, si ritiene quindi che la ripresa economica debba essere accompagnata da riforme strutturali, in particolare la liberalizzazione dei servizi pubblici locali, la riforma del sistema previdenziale e quella del welfare e degli am-

mortizzatori sociali. *(Applausi dal Gruppo UDC-SVP-Aut e del senatore Pardi).*

DIVINA (LNP). Gli impegni assunti al recente G8 nei confronti dei Paesi poveri e in particolare dell'Africa debbono essere precisati in termini concreti al fine di risultare efficaci. Le politiche internazionali di aiuto si sono tradotte finora in uno sperpero di risorse senza che le economie dei Paesi interessati ne abbiano tratto alcun beneficio, con la conseguenza di costringere alla migrazione le popolazioni. In alternativa, si sono tradotte nell'erogazione di risorse a favore di associazioni o, peggio, di Governi corrotti. In sintonia con le parole del Papa che ha auspicato il progresso per tutti i popoli, la mozione n. 159 pone l'accento sulla necessità di cambiare le politiche di sostegno ai Paesi poveri incentrando l'attenzione sulla necessità che ad ogni uomo sia garantito di vivere dignitosamente nel proprio Paese di origine. Si auspica inoltre un nuovo tipo di rapporti tra Paesi ricchi e quelli in via di sviluppo, fondato non più sullo sfruttamento di risorse da parte dei primi ma in aiuti gestiti in modo trasparente e destinati al miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni, affinché queste possano compiere un cammino autonomo verso il benessere, i diritti e la libertà. Si chiede altresì che la cooperazione allo sviluppo sia elemento integrante della politica estera nazionale e pertanto destinata ai Paesi con i quali siano stati instaurati rapporti di reciproca intesa. *(Applausi dal Gruppo LNP).*

SCANU (PD). Illustrando la mozione n. 163, sottolinea l'importanza dei vertici internazionali per elaborare strategie che, all'insegna del bene comune, garantiscano maggiore sviluppo, riducano il divario tra Paesi ricchi e Paesi poveri, costruiscano una nuova cittadinanza mondiale. Il G8 dell'Aquila, che si è svolto nel clima di rinnovata solidarietà nazionale sollecitato dal Presidente della Repubblica, ha avuto una buona riuscita organizzativa, con ricadute positive sull'immagine dell'Italia. Un bilancio dei risultati raggiunti è, tuttavia, prematuro e restano ancora non chiariti i motivi del repentino spostamento della sede del vertice dalla Maddalena al capoluogo abruzzese. La mozione impegna, quindi, il Governo a produrre un resoconto dettagliato dei costi sostenuti per l'organizzazione; a garantire il completamento delle opere pubbliche avviate nell'isola della Maddalena in occasione del G8 e pagate dai sardi; a considerare l'isola il luogo deputato ad accogliere nel futuro importanti appuntamenti internazionali, garantendo nel frattempo una adeguata manutenzione operativa al nuovo polo turistico ed a tutte le strutture approntate in vista del G8. *(Applausi dal Gruppo PD).*

MARINARO (PD). Illustrando la mozione n. 166, sottolinea l'importanza dei temi della sicurezza alimentare, dell'approvvigionamento idrico, dei diritti umani e della cooperazione allo sviluppo affrontati nel G8. In un mondo caratterizzato dall'interdipendenza è impossibile uscire dalla crisi economica senza combattere la fame e i mutamenti climatici che sono al-

l'origine dei flussi migratori dai Paesi poveri. Nella prospettiva di una crescita durevole e di una maggiore sicurezza mondiale, occorrono nuove regole globali e una politica economica che affianchi la solidarietà e la cooperazione internazionale agli obiettivi di sviluppo, risanamento ed equità. Mentre il Governo Prodi si era impegnato ad aumentare la percentuale di spesa destinata agli aiuti allo sviluppo, il Governo in carica segna un deciso regresso, anche sul piano dell'accoglienza dei profughi e dei rifugiati. La mozione impegna perciò l'Esecutivo a rideterminare l'ammontare delle risorse destinate alla cooperazione allo sviluppo e ad affiancare la politica degli aiuti con un piano organico di regolarizzazione degli immigrati. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV e del senatore Peterlini. Congratulazioni*).

PEDICA (*IdV*). Nonostante la discussione degli atti di indirizzo avrebbe dovuto svolgersi prima e non dopo il G8, l'Italia dei Valori ha deciso di escludere dal testo della mozione n. 167 ogni riferimento alle polemiche sui costi dell'organizzazione e dello spostamento della sede dalla Maddalena all'Aquila, alle critiche per la spettacolarizzazione del dolore dei terremotati, alla condotta del Presidente del Consiglio che ha screditato il Paese nell'imminenza del vertice. I temi caldi dell'agenda politica internazionale – l'emergenza climatica, la situazione alimentare e sanitaria di gran parte dell'umanità, la lotta al terrorismo e la pace – avrebbero meritato di essere affrontati con maggiore decisione. I complimenti ricevuti per il successo organizzativo costituiscono, perciò, una magra consolazione rispetto alla scarsità di risultati raggiunti per contrastare il riscaldamento del pianeta, per superare il protezionismo e imporre regole più stringenti ai mercati finanziari, per rivedere la centralità del dollaro negli scambi mondiali. La mozione impegna il Governo a garantire la partecipazione dell'Italia a programmi internazionali finalizzati allo sviluppo dell'autosufficienza alimentare, alla riduzione delle emissioni di gas serra, alla liberalizzazione dei mercati delle materie prime, al soccorso delle popolazioni vittime di conflitti armati. (*Applausi dal Gruppo IdV e del senatore Peterlini*).

PETERLINI (*UDC-SVP-Aut*). La mozione n. 171 (testo 2) si appunta sul tema delle riforme necessarie per uscire dalla crisi finanziaria e del percorso di discussione inaugurato dal Governo italiano in vista della riunione di Lecce in cui dovranno essere elaborate nuove regole per l'economia mondiale. La crisi in atto affonda le sue radici nel processo di finanziarizzazione dell'economia e di deregolamentazione dei mercati nel quadro del liberismo sfrenato che dura ormai da quattro decenni. La risposta fin qui data dai Governi consiste nel tentativo di stabilizzare il settore bancario, ma le misure pur significative volte ad accrescere la trasparenza e la vigilanza e a contrastare i paradisi fiscali appaiono insufficienti. Occorre ipotizzare, infatti, una riorganizzazione del sistema monetario e finanziario internazionale, una nuova Bretton Woods, che promuova la crescita dell'e-

conomia reale estinguendo i debiti speculativi (derivati e titoli tossici), ripristinando la divisione tra banche ordinarie e commerciali, evitando oscillazioni speculative sui cambi valutari, garantendo investimenti a basso tasso d'interesse e a lungo termine in infrastrutture, attività industriali e tecnologia. (*Applausi dal Gruppo UDC-SVP-Aut*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle mozioni.

PARDI (*IdV*). Gli stessi protagonisti del G8 esprimono dubbi sulla validità di tale strumento, che dovrebbe essere allargato anche ai Paesi economicamente emergenti; la politica internazionale ha dimostrato peraltro di non avere le idee chiare su cosa si debba fare per assicurare un maggiore ordine ed un migliore funzionamento all'economia globale. Inizialmente prevista alla Maddalena in Sardegna, la sede del G8 è stata successivamente spostata all'Aquila, con evidenti fini propagandistici da parte del Governo; non ci si è interrogati peraltro sui costi dell'intera operazione, non si sa come finiranno i lavori iniziati in Sardegna né vi è alcuna garanzia sui tempi e sugli esiti della ricostruzione in Abruzzo, dove alla Protezione civile sono stati attribuiti poteri enormi non sottoposti al controllo della Corte dei conti, in assoluta mancanza di trasparenza. A livello politico, il G8 è stato scandito da promesse ecologiche probabilmente destinate a rimanere inattuato, in particolare per quanto riguarda il ricorso alle cosiddette fonti energetiche pulite, su cui l'Italia è in grave ritardo. Il presidente del Consiglio Berlusconi ha utilizzato il successo mediatico dell'evento per incrementare la polemica con l'opposizione e per distogliere l'attenzione dell'opinione pubblica dagli scandali concernenti la sua vita privata, i quali assumono una valenza pubblica a causa della ricattabilità a cui egli è palesemente esposto. (*Applausi dal Gruppo IdV e dei senatori Peterlini e Sanna*).

SANNA (*PD*). Solo nei prossimi anni si potrà verificare se veramente saranno stati realizzati gli impegni assunti nel G8 e se tali impegni saranno stati in grado di affrontare e risolvere le principali problematiche poste dal mondo globalizzato, in particolare la lotta alle disuguaglianze e alla povertà. Dal punto di vista organizzativo, la decisione di spostare la sede dell'incontro dalla Maddalena all'Aquila è apparsa poco convincente sin dall'inizio, in quanto non avrebbe apportato nessun vantaggio alla ricostruzione in Abruzzo, mentre avrebbe privato la Sardegna, dove già era iniziata la realizzazione delle opere, di risorse molto importanti per lo sviluppo dell'isola. Ancora una volta la politica del Governo si è dimostrata poco attenta alle necessità del Mezzogiorno. La mozione n. 163 del Partito Democratico impegna il Governo, tra le altre cose, a dimostrare che è stato effettivamente realizzato l'annunciato risparmio di 220 milioni di euro a seguito dello spostamento della sede e a garantire lo svolgimento di futuri incontri internazionali alla Maddalena, a titolo di parziale risarcimento.

AMATI (*PD*). Osserva con rammarico che numerosi atti di sindacato ispettivo concernenti il G8 e presentati prima dello svolgimento di tale evento non hanno ancora ricevuto risposta e non sono stati calendarizzati contestualmente alle mozioni in titolo, come sarebbe stato opportuno. Auspica che in futuro, in situazioni analoghe e su materie di simile complessità, si tenga conto anche degli atti di sindacato ispettivo. Chiede inoltre di poter aggiungere la firma alla mozione n. 163.

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione e rinvia il seguito dell'esame delle mozioni in titolo alla seduta che sarà indicata dalla Conferenza dei Capigruppo.

Sulla designazione dei membri della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali

ICHINO (*PD*). Comunica di aver presentato recentemente un'interrogazione rivolta al Ministro del lavoro e relativa alla designazione, da parte dei Presidenti delle Camere, dei membri della Commissione di garanzia per l'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali. Tale interrogazione non è stata ritenuta ammissibile dal Presidente del Senato per difetto di competenza del Governo. Prendendo atto di tale valutazione, chiede al Presidente del Senato di consentire che si svolga comunque in Aula un dibattito su tale materia, considerata la sua estrema delicatezza e rilevanza politica.

PRESIDENTE. Le proposte e le decisioni dei Presidenti delle Camere non possono costituire oggetto di dibattito parlamentare, in quanto non vi sono precedenti in tal senso. La richiesta del senatore Ichino può comunque rappresentare uno spunto di riflessione in merito.

Sull'assenza di un rappresentante del Gruppo dell'Italia dei Valori in seno al Consiglio di Presidenza

PEDICA (*IdV*). Rinnova al Presidente del Senato la richiesta di garantire una rappresentanza al Gruppo Italia dei Valori in seno al Consiglio di Presidenza, nelle forme e nei modi previsti dal Regolamento. Ricorda in proposito l'importanza delle attribuzioni e delle materie di pertinenza del Consiglio di Presidenza e sottolinea che l'Italia dei Valori è, per numero di voti, il quarto partito in Italia e il secondo tra le forze di opposizione.

PRESIDENTE. Il presidente Schifani ha più volte suggerito ai Gruppi di avanzare una proposta condivisa da tutti al fine di risolvere la questione posta dal senatore Pedica, di cui è perfettamente comprensibile il significato politico.

Dà annunzio degli atti di indirizzo e di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno delle sedute del 22 luglio.

La seduta termina alle ore 20,38.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente SCHIFANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 17,08*).
Si dia lettura del processo verbale.

STIFFONI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del 14 luglio.

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.

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 17,10*).

ICHINO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su quale argomento, senatore Ichino?

ICHINO (*PD*). In merito alle designazioni per il rinnovo della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali.

PRESIDENTE. La invito a prendere la parola a fine seduta, senatore.

Sull'uccisione di un ufficiale dei Carabinieri in provincia di Vicenza

BENEDETTI VALENTINI (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su cosa intende intervenire, senatore Benedetti Valentini?

BENEDETTI VALENTINI (*PdL*). Signor Presidente, vorrei pregarla di consentirmi di pronunciare appena due parole, che mi sembrano dovrose, sul sacrificio del tenente colonnello dei carabinieri, mio conterraneo, che ha perduto la vita in provincia di Vicenza.

PRESIDENTE. Data la gravità del caso, ha facoltà di parlare, senatore Benedetti Valentini.

BENEDETTI VALENTINI (*PdL*). Gliene sono assai grato, signor Presidente.

In questo momento, onorevoli senatori, Città di Castello e tutta l'Umbria sono in lutto, così come ieri lo sono stati il Veneto e la città di Vicenza, per la tragica morte del tenente colonnello dell'Arma dei carabinieri Valerio Gildoni.

Non è solo il terrorismo che miete vittime nel nostro Paese, ma a volte è anche la pazzia, più o meno subitanea, della nostra società o di persone che perdono il controllo di se stesse. Questo giovane ufficiale superiore, proveniente dall'alta Valle del Tevere, da un'antica famiglia, già ricca di sacrifici, con un grande *curriculum* di servizi resi alla società, nel tentativo generoso di salvare delle vite e di scongiurare atti di pazzia si è visto esplodere dei colpi di arma da fuoco che lo hanno freddato.

Si è trattato di un grande sacrificio, e veramente desidererei che la Presidenza, insieme a tutti noi, dedicasse un momento di raccoglimento a questo nostro cittadino che, in divisa, con sprezzo del pericolo e con una straordinaria sensibilità, si è offerto ed immolato per la vita altrui. Vorrei pertanto offrire a lui, alla sua bella famiglia, che in questo momento sta soffrendo, e all'intera Arma dei carabinieri i sensi della nostra riconoscenza e del nostro profondo cordoglio.

La ringrazio ancora, signor Presidente, per avermi concesso questi minuti. (*Generali applausi*).

PRESIDENTE. Senatore Benedetti Valentini, a nome mio personale e dell'intera Assemblea che ho l'onore di presiedere, mi associo al dolore dei familiari e dell'Arma per questo grande tributo reso a tutela dell'ordine pubblico e della legalità.

Calendario dei lavori dell'Assemblea Discussione e reiezione di proposta di modifica

PRESIDENTE. Sul calendario dei lavori, approvato questa mattina a maggioranza dalla Conferenza dei Capigruppo, aveva chiesto di intervenire il senatore Zanda. Ne ha facoltà.

ZANDA (*PD*). Signor Presidente, prendo la parola per proporre un calendario diverso da quello approvato dalla Conferenza dei Capigruppo con il voto contrario del Partito Democratico e chiedo che si discutano le mozioni a prima firma Soliani e Zanda.

Il motivo per il quale è stato modificato il calendario è evidente. La maggioranza ritiene che tra qualche mese le vicende del Presidente del Consiglio si presenteranno al Paese più sfumate e meno pericolose. L'idea è che il trascorrere del tempo possa addormentare l'opinione pubblica.

In nessuna democrazia evoluta, tranne che nell'Italia del 2009, avrebbe senso presentare documenti parlamentari dal contenuto analogo a quello delle due mozioni. Da noi è necessario.

A tre mesi dall'inizio di uno scandalo che ha avuto un'eco mondiale, il Parlamento non se ne è mai occupato. Mai il Governo ha risposto alle interrogazioni, né ha trovato altro modo per informare Camera e Senato. Le mozioni Soliani e Zanda sono anche conseguenza di questa censura del Governo.

Il loro senso politico è chiaro. La prima impegna il Governo al rispetto della stampa internazionale. La seconda a dire la verità e a non mettere in pericolo la sicurezza nazionale con comportamenti imprudenti.

Non mi sembrano richieste stravaganti o eversive. Riguardano fatti gravi, avvenimenti sconcertanti, che hanno offuscato la credibilità dell'Italia nelle settimane e nei mesi che hanno preceduto e preparato il G8.

La mozione Soliani è diretta ad impedire il ripetersi di quel che è già realmente accaduto prima del G8. Il Governo Berlusconi rispetta la stampa solo quando descrive i fatti in modo gradito o li commenta con favore. La strapazza o la insulta quando dissente, quando avanza obiezioni, quando si oppone. Il Governo vorrebbe molto semplicemente che le notizie sgradite non venissero pubblicate. Quando accade, si risente. Il Partito Democratico ritiene che il pieno rispetto della stampa, specie di quella più critica, sia un principio fondativo di tutte le democrazie moderne e chiede al Senato di confermare questo indirizzo.

La mozione a mia prima firma, invece, pone la questione del rilievo pubblico dei comportamenti di chi governa il Paese, anch'essa emersa prima del G8. La mozione è stata variamente interpretata, non sempre rispettandone il significato, talvolta stravolgendone il senso. Debbo, quindi, essere chiaro e indicare non solo quel che la mozione propone, ma anche quel che non ha inteso sostenere.

A nessuno dei firmatari è mai passata per l'anticamera del cervello l'idea di porre il tema della moralità privata degli uomini politici, della

loro fedeltà coniugale, delle loro abitudini sessuali, dei loro appetiti di ogni genere e specie. Se non viene violata la legge, queste questioni non possono e non debbono interessare il Parlamento. Anche il tema del decoro dei comportamenti di chi ci governa, pur così rilevante per l'opinione pubblica mondiale, non è l'obiettivo fondamentale della mozione.

Se oggi siamo costretti a prospettare la necessità di regole minime di decoro è perché è stato travolto ogni limite di decenza, non c'è più nessuna misura, sono emersi così tanti e così smodati eccessi che i comportamenti privati hanno finito col condizionare lo stesso funzionamento delle istituzioni.

Il problema di porre un limite all'indecorosità dei comportamenti non lo pone l'opposizione, ma l'evidenza delle cose. Ieri ed oggi sono stati resi noti colloqui del Presidente del Consiglio che confermano ancora una volta questa evidenza al di là di ogni ragionevole dubbio.

Peraltro, anche nei rapporti parlamentari sono stati superati tutti i limiti di una corretta supremazia della maggioranza nei confronti dell'opposizione. La decisione di tenere fuori dal dibattito parlamentare sino a settembre fatti straordinariamente rilevanti per la sicurezza nazionale costituisce una prevaricazione dei diritti dell'opposizione e conferma quanto oggi la destra italiana si consideri onnipotente allorché si tratta di tutelare i propri interessi politici.

L'imposizione ripetuta della forza parlamentare per condizionare il procedimento legislativo con decreti-legge, voti di fiducia, maxiemendamenti, leggi *omnibus* ed oggi persino con una forzatura al calendario è segno solo di mera potenza numerica, non di intelligenza politica, non di sensibilità per gli interessi generali del Paese, non di lungimiranza parlamentare.

Vi sono, infatti, due aspetti di quanto è emerso dalla condotta del Presidente del Consiglio sui quali, se la maggioranza fosse capace di maggiore responsabilità, il Senato dovrebbe pronunciarsi immediatamente.

La prima questione è se il Presidente debba impegnarsi a dire sempre e comunque la verità. Gli ultimi scampoli di conversazione resi noti ieri ed oggi sono lì a dimostrare quanto ci sia bisogno che chi governa il nostro Paese dica la verità. Anche nel dire il vero o il falso il presidente Berlusconi ha superato ogni limite consentito.

Non esiste al mondo alcuna Nazione dove la menzogna dei governanti non corrompa pericolosamente la società e le istituzioni. In una democrazia evoluta la legittimazione politica a governare deve essere confermata giorno per giorno. Il presidente Berlusconi lo sa bene e diffonde quotidianamente sondaggi fatti in casa. Sinora, però, i suoi uffici non hanno mai promosso sondaggi seri per sapere se gli italiani vogliono un Capo del Governo che dice sempre e comunque la verità o se si accontentano che la dica solo quando gli conviene. Ed è su questo punto che la mozione chiede che si esprima il Senato.

La seconda questione è ancora più rilevante. Riguarda i comportamenti del Primo Ministro, compresi quelli della sua vita privata. La mozione chiede che i comportamenti di chi ci governa vengano improntati

alla prudenza necessaria per non mettere in pericolo, nemmeno potenzialmente, la sicurezza nazionale.

Abbiamo saputo di feste con numerose e incontrollate ospiti. Abbiamo saputo e visto gli effetti di registratori e macchine fotografiche. Abbiamo appreso da un amico del Presidente che ad un certo punto, durante le feste, arrivava il maggiordomo con una pila di *dossier* che il Presidente doveva firmare o esaminare. Non conosciamo quale fosse il contenuto dei *dossier*, ma conosciamo l'ampiezza delle competenze del Primo Ministro e la necessità che abbia continuo accesso a informazioni anche segretissime sul piano nazionale e internazionale.

Il Senato dovrebbe mostrare grande preoccupazione nell'apprendere che carteggi governativi giravano negli stessi ambienti dove avevano libero accesso personaggi incontrollati. Anche qui gli stessi comportamenti: il Presidente sembra non rendersi conto che per un uomo di Stato l'imprudenza ha limiti ben precisi.

Davanti a queste informazioni il minimo che può succedere è che le cancellerie dei Paesi della NATO, dei nostri alleati e di quelle potenze con cui abbiamo buoni rapporti stiano valutando quali informazioni sensibili possano essere ancora portate senza rischi a conoscenza del Governo italiano.

In altre democrazie quel governante che mettesse a rischio in questo modo gli interessi del suo Paese perderebbe immediatamente la fiducia del Parlamento.

A garanzia della sicurezza nazionale chiedo che il Senato venga rassicurato sul fatto che questi comportamenti sono cessati e informato su quali rischi l'Italia ha corso o sta ancora correndo. Ecco perché chiedo che le due mozioni vengano discusse subito.

Il senatore Gasparri ha accusato ripetutamente l'opposizione di scorrettezza. Ad altri senatori risponderei per le rime, a Gasparri no. Ci ha abituato a questi modi. Ma le sue minacce non ci impressionano.

Credo che non gioverebbe al presidente Berlusconi un dibattito parlamentare che, come lo stesso senatore Gasparri ha più volte minacciato negli ultimi giorni, veda affrontati i problemi della sicurezza nazionale derivanti dai comportamenti presidenziali in parallelo con il caso di quel Bianchini che la nostra polizia accusa di delitti sessuali schifosi. È un accostamento che non vorrei veder fatto in Senato.

Il Presidente della Camera, onorevole Fini, ha ammonito come oggi sia «a rischio la fiducia dei cittadini nelle istituzioni». Il presidente Fini ha ragione. Ma i cittadini non hanno torto a sfiduciare le istituzioni quando la maggioranza arriva a minacciare pubblicamente ritorsioni parlamentari per evitare di discutere della sicurezza nazionale e della dignità del nostro Paese. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV*).

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Signor Presidente, come è noto, noi non abbiamo votato la modifica del calendario che era stato concordato e non lo abbiamo fatto per ragioni di metodo. In primo luogo, perché credo che quando il tema è sostanziale, cioè c'è una diversità di vedute sul piano politico in merito ad alcune questioni, non ci si può trincerare dietro un giudizio di attinenza o non attinenza all'oggetto della mozione di natura parlamentare.

Nel caso in esame le mozioni presentate dai colleghi dell'opposizione – come ho detto subito in occasione della Conferenza dei Capigruppo – quest'ultima mozione – da noi non condivisa e, se iscritta all'ordine del giorno e discussa, destinata a non essere da noi votata – certamente un'attinenza ce l'hanno. Ma delle mozioni presentate da Gruppi dell'opposizione non possono essere cancellate dal calendario un'ora prima della discussione in Assemblea: questo rappresenta un brutto precedente, che non condividiamo, ed è una delle ragioni per le quali non abbiamo approvato la modifica del calendario.

Sul piano politico – e mi rivolgo ai colleghi della maggioranza – mi permetto di sottolineare che l'idea di non accedere ad una discussione parlamentare su un tema purtroppo di attualità (tema che, per la verità, se il Presidente del Consiglio, come aveva annunciato, avesse risolto e chiarito in Aula non sarebbe più all'ordine del giorno della nostra discussione) viene oggi riproposta in una discussione relativa al calendario, con l'aggiunta che si cerca di far passare tale iniziativa come censoria perché la maggioranza rifiuta ad un Gruppo parlamentare di opposizione di discutere una mozione, indipendentemente dal contenuto della stessa, su cui abbiamo un'opinione totalmente diversa da quella dei colleghi del Partito Democratico.

È chiaro infatti che su questo tema – collega Zanda, lo dico senza alcuna polemica – una mozione non può essere generica, cioè non può enunciare un codice che vale solo per alcuni che sono investiti di una funzione pubblica e non per altri. Questa è una mozione che ha ad oggetto alcune questioni specifiche e deve avere il coraggio di affrontarle in maniera specifica. Nel caso di specie, dal nostro punto di vista, una mozione di questa natura, o qualsiasi altra iniziativa avente ad oggetto un'inchiesta parlamentare, anziché cercare di scrivere un codice di deontologia parziale, avrebbe dovuto introdurre alcuni elementi che nel dibattito su questa vicenda non sono stati introdotti.

Penso, ad esempio, alla circostanza che Villa Certosa è coperta da segreto di Stato per un'espressa richiesta del Governo del tempo, nella legislatura 2001-2006, e che quindi dovrebbe essere soggetta a regole di accesso e di pubblicità che non sono quelle che oggi leggiamo sui giornali. Stesso discorso riguarda le altre residenze del Presidente del Consiglio, l'accesso alle quali deve essere per natura assolutamente limitato.

Un'inchiesta parlamentare che avesse ad oggetto queste vicende specifiche, che riguardasse in maniera specifica interessi della sicurezza dello Stato potrebbe dal nostro punto di vista trovare ingresso nel dibattito parlamentare. Una mozione molto generica, che rischia di essere un'arma a

doppio taglio, non è per noi condivisibile. Ciò non preclude però che la circostanza debba essere oggetto di un dibattito e che oggi si sia leso un diritto della minoranza: quello di poter introdurre nel confronto parlamentare un tema complesso su cui si hanno opinioni diverse.

Credo che questo sia un *boomerang* anche per i colleghi della maggioranza, perché oggi l'approvazione a maggioranza del calendario dei lavori dell'Assemblea, signor Presidente, sta a significare che la maggioranza ha paura di affrontare in Aula tali argomenti. Credo che questa paura non ci sia e non debba esserci. Credo quindi che sul piano politico, oltre che procedurale, questa decisione assunta a maggioranza sia totalmente sbagliata e noi non la condividiamo. (*Applausi dai Gruppi UDC-SVP-Aut e IdV*).

LI GOTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LI GOTTI (*IdV*). Signor Presidente, anche il Gruppo dell'Italia dei Valori non ha approvato il nuovo calendario proposto perché riteniamo che rientri nelle peculiarità del Parlamento affrontare temi di enorme interesse con il fine di impegnare il Governo su problematiche non estranee alla salute della Repubblica.

Innanzitutto, rivendichiamo il fatto che siamo una Repubblica e una democrazia parlamentare. Rivendichiamo il fatto che la Parte II della Costituzione, contenente le disposizioni relative all'«Ordinamento della Repubblica», si apra, al Titolo I, con la Sezione dedicata alle Camere (dall'articolo 55 all'articolo 69). Poi vengono le altre istituzioni, il che significa che il Parlamento è il luogo centrale della democrazia, del dibattito e delle discussioni. E quando in un'Aula del Parlamento si vuole introdurre il discorso sul rispetto che si deve garantire nell'applicazione concreta dell'articolo 21 della Costituzione (dedicato all'esercizio del diritto di cronaca e di critica) si affronta un tema fondamentale della nostra democrazia. Non è un tema estraneo.

Quando nella mozione con cui si voleva impegnare il Governo vengono affrontati i temi del decoro, della sicurezza, della sobrietà e della riservatezza, collegati e coincidenti temporalmente con un grande avvenimento internazionale, com'è stato il G8, questo è un atto tipico del Parlamento.

Pensiamo veramente che non debba impegnarsi il Governo, né debba essere motivo di discussione quanto è avvenuto e continua ad avvenire in queste ore? Un Presidente del Consiglio che ad una persona estranea, parlando del G8 (parlando del G8, non di altre cose), dichiara: «Nei prossimi giorni presiederò il G8, poi diventerà il G14 ed io guiderò la politica economica dell'80 per cento del mondo perché sono insuperabile» non è un tema da discutere? Non riguarda il Parlamento sentire il Presidente del Consiglio che scandisce: «Insuperabile, nessuno mi può battere, dirigerò l'economia del mondo»?

Il Parlamento si riappropri della sua centralità e discuta questi temi, che sono nostri: soltanto in questo modo difenderemo la nostra democrazia! (*Applausi dal Gruppo IdV e del senatore Sangalli*).

L'aver espunto dai nostri lavori l'esame di quelle risoluzioni è un oltraggio commesso nei confronti della dignità e della sovranità del Parlamento! (*Applausi dai Gruppi IdV e PD*).

BRICOLO (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRICOLO (*LNP*). Signor Presidente, desidero chiarire cos'è accaduto riguardo alla presentazione di queste mozioni. I colleghi magari non lo sanno, e dunque facciamo un breve *excursus*.

Nella penultima riunione dei Capigruppo – erano tutti presenti, per cui potranno confermare le mie parole – il Partito Democratico ha chiesto la calendarizzazione di mozioni sul G8 per parlare di politica internazionale. Tutti i Capigruppo hanno accettato, ma al momento della presentazione delle suddette mozioni si scopre che esse, invece di parlare di politica internazionale, vertono sulla vita privata del *Premier*.

Allora, visto che con l'inganno non si fanno gli accordi nella Conferenza dei Capigruppo, visto che questa è una chiara scorrettezza e visto l'inganno con il quale il Gruppo del Partito Democratico è voluto arrivare a questa calendarizzazione, abbiamo chiesto che queste mozioni non venissero discusse oggi: possiamo discutere di tutto e anche di queste mozioni, ma non era giusto discuterle oggi.

Caro senatore Zanda, poiché lei prima diceva che invece noi non le vogliamo discutere per allungare i tempi affinché l'opinione pubblica in qualche modo resti addormentata sul tema, le dico che all'opinione pubblica della sua mozione non gliene frega niente: gliene importa zero della vita privata del *Premier*. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*). All'opinione pubblica interessa, invece, che in Parlamento si discuta dei problemi che i cittadini affrontano ogni giorno, della crisi economica che stiamo vivendo e non delle polemiche che fate quotidianamente solo per andare sui giornali! (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

MAURO (*LNP*). Bravo!

BRICOLO (*LNP*). Questo è quello che è successo e tutti i Capigruppo lo possono confermare. Ritengo, e mi avvio a concludere, perché su questi temi è inutile sprecare troppe parole, che gli sciacalli siano più simpatici di chi, in questo momento, cerca solo di strumentalizzare gli atti del nostro Governo a danno dell'intero Paese. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL. Congratulazioni*).

QUAGLIARIELLO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

QUAGLIARIELLO (*PdL*). Signor Presidente, anch'io, senza mettere in discussione la democrazia parlamentare e senza scomodarla, in quanto non credo ne valga la pena, vorrei tornare su un punto che è molto semplice.

Alla Conferenza dei Capigruppo era stata decisa la calendarizzazione di mozioni sul G8 e sulle sue conclusioni. Come lei sa e c'insegna, signor Presidente, non è possibile, secondo il nostro Regolamento, calendarizzare documenti che non siano stati presentati, ma c'era una ragione di buon senso che per un *gentlemen's agreement* tra maggioranza ed opposizione è stata fatta valere, per cui quella decisione è stata assunta prima che le conclusioni del vertice de L'Aquila fossero note, e questo anche a riprova della buona volontà da parte della maggioranza, dal momento che nessuno sapeva quello che le mozioni dell'opposizione riconoscono e cioè che quel G8 sarebbe stato un successo. Si è ritenuto, tuttavia, che fosse un dritto dell'opposizione chiedere quella discussione e un diritto di quest'Assemblea avere un momento di dibattito su un avvenimento di quella importanza.

Il problema, collega D'Alia, è che, evidentemente, la maggioranza a quel punto ha presentato una mozione sulle conclusioni del G8, di cui ora sentiremo l'illustrazione, ma quando si è trovata di fronte ad altri documenti che trattano (come abbiamo sentito dall'esposizione del collega Zanda, che in realtà è andata oltre quella che sarebbe stata la semplice richiesta di un voto diverso sul calendario, ma è entrata pesantemente nel merito: e forse è stato un bene, perché così tutta l'Aula se ne può rendere conto) questioni sicuramente legittime che l'opposizione può senz'altro suscitare, ma che hanno una portata diversa da quella concordata e cioè il problema della stampa internazionale, il problema del rapporto tra moralità privata ed etica pubblica ed il problema della sicurezza dello Stato, la maggioranza, dicevo, si è trovata a non aver presentato alcun documento su queste materie.

Ora, collega D'Alia, c'è una prerogativa dell'opposizione che è quella di poter far discutere i documenti che vuole, ma fino a prova contraria in democrazia c'è anche la prerogativa della maggioranza di poter intervenire sugli stessi temi; e le assicuro, signor Presidente, che noi ne abbiamo, di argomentazioni: argomentazioni di fondo, e anche argomentazioni polemiche, perché, collega Zanda, il presidente Gasparri non ha fatto altro che riprendere alcune considerazioni avanzate da un senatore del suo Gruppo all'interno di un dibattito in vista del congresso del suo partito. Questo è l'atto di irresponsabilità che lei ora gli rimprovera. Si rivolga a colui il quale queste argomentazioni ha proposto.

Per quel che ci riguarda, abbiamo chiesto responsabilmente che il dibattito su tali questioni, sicuramente importante, venisse istruito in modo tale che alla maggioranza e a tutti i Gruppi venisse concesso il tempo necessario per poter intervenire in maniera documentata. A questo proposito nessuno sta pensando di attentare alla centralità del Parlamento, né tanto

meno di mettergli il bavaglio. Io non parlerò di inganno, ma i margini su cui si gioca il confronto tra maggioranza e opposizione, in questo caso, sono stati utilizzati un po' troppo liberamente. La maggioranza se ne è accorta e per questo chiede, come credo sia suo diritto per quanto non scritto nel Regolamento, che il calendario rispetti gli accordi assunti nella Conferenza dei Capigruppo: niente di più, niente di meno.

Nessuno, da questa parte, accetta lezioni sulla responsabilità, perché è troppo facile dichiararsi responsabili sulle agenzie quando il Presidente della Repubblica chiede maggiore sobrietà e poi non agire di conseguenza assumendosi le proprie responsabilità in Aula. (*Applausi dal Gruppo Pdl e della senatrice Boldi*).

PRESIDENTE. Colleghi, vi chiedo cortesemente di raggiungere i vostri posti perché stiamo per votare.

Metto ai voti la proposta di modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea, avanzata dal senatore Zanda.

Non è approvata.

Martedì	21 luglio	(<i>pomeridiana</i>) (h. 17-20,30)	} – Discussione di mozioni su sicurezza trasporto ferroviario, G8 e promozione energia solare
Mercoledì	22 luglio	(<i>antimeridiana</i>) (h. 9,30-13,30)	} – <i>Doc. XVI, n. 2 – Relazione della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari su una richiesta del Senatore Castelli in relazione all'ordinanza del Collegio per i reati ministeriali presso il Tribunale di Roma del 13 dicembre 2004 (Votazione a maggioranza assoluta) (*)</i>
»	»	(<i>pomeridiana</i>) (h. 16,30-20,30)	
Giovedì	23 »	(<i>antimeridiana</i>) (h. 9,30-14)	
			} – Disegni di legge nn. 1645 e 1646 – Rendiconto e Assestamento del bilancio dello Stato (<i>Votazioni finali con la presenza del numero legale</i>)
			} – Documenti definiti dalla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari
Giovedì	23 luglio	(<i>pomeridiana</i>) (h. 16)	} – Interpellanze e interrogazioni

(*) In applicazione analogica dell'articolo 135-*bis*, comma 8-*bis*, la questione sarà posta ai voti nella seduta antimeridiana di mercoledì 22 luglio con scrutinio nominale elettronico. Successivamente i Senatori che non abbiano partecipato alla votazione potranno dichiarare il

proprio voto ai Senatori Segretari fino alle ore 19. Le iscrizioni a parlare in discussione generale dovranno pervenire entro le ore 19 di martedì 21 luglio.

Gli emendamenti ai disegni di legge nn. 1645 e 1646 (Rendiconto e assestamento) dovranno essere presentati entro le ore 13 di mercoledì 22 luglio.

Lunedì	27 luglio	(<i>pomeridiana</i>) (h. 16,30-21)	} – <i>Doc. LVII, n. 2</i> – Documento di programmazione economico-finanziaria (<i>Discussione generale e repliche</i>)
Martedì	28 »	(<i>antimeridiana</i>) (h. 16,30-11,30)	
Martedì	28 luglio	(<i>pomeridiana</i>) (h. 16,30-20,30)	} – Seguito <i>Doc. LVII, n. 2</i> – Documento di programmazione economico-finanziaria (<i>Dichiarazioni di voto e votazione</i>) – Disegno di legge n. ... – Decreto-legge n. 78 recante misure anticrisi (<i>Scade il 30 agosto 2009</i>) (<i>Ove trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati</i>)
Mercoledì	29 »	(<i>antimeridiana</i>) (h. 9,30-13,15)	
	» » »	(<i>pomeridiana</i>) (h. 16,30-20,30)	
Giovedì	30 »	(<i>antimeridiana</i>) (h. 9,30-14)	
	» » »	(<i>pomeridiana</i>) (h. 16-21)	
Venerdì	31 »	(<i>antimeridiana</i>) (h. 9,30-14)	
	» » »	(<i>pomeridiana</i>) (h. 15)	
Sabato	1° agosto	(<i>antimeridiana</i>) (h. 9,30) (<i>se necessaria</i>)	

Le risoluzioni sul DPEF dovranno essere presentate entro la conclusione della discussione generale. Gli emendamenti alla risoluzione accolta dal Governo dovranno essere presentati entro le ore 15,30 di martedì 28 luglio.

Il termine per la presentazione degli emendamenti al decreto-legge recante misure anticrisi e la ripartizione dei tempi tra i Gruppi saranno stabiliti in relazione ai tempi di trasmissione dalla Camera dei deputati e ai lavori delle Commissioni.

*Ripartizione dei tempi per la discussione congiunta
dei disegni di legge nn. 1645 e 1646 (Rendiconto e assestamento)*

(6 ore, escluse dichiarazioni di voto)

Relatori	30'
Governo	30'
Votazioni	30'
Gruppi 4 ore e 30 minuti, di cui:	
PdL	1h. 14'
PD	1h. 04'+30'
LNP	30'
IdV	25'
UDC-SVP-Aut	24'
Misto	23'
Dissenzienti	5'

*Ripartizione dei tempi per la discussione
del Documento di programmazione economico-finanziaria*

(7 ore e 40 minuti, escluse dichiarazioni di voto)

Relatore di maggioranza	30'
Relatore di minoranza	30'
Governo	30'
Votazioni	30'
Gruppi 6 ore e 10 minuti, di cui:	
PdL	1h. 33'
PD	1h. 20'+40'
LNP	37'
IdV	32'+30'
UDC-SVP-Aut	30'
Misto	29'
Dissenzienti	5'

Discussione delle mozioni nn. 153, 154, 158, 160 e 165 sulla sicurezza del trasporto ferroviario (ore 17,40)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00153, presentata dal senatore Filippi Marco e da altri senatori, 1-00154, presentata dal senatore Grillo e da altri senatori, 1-00158, presentata dal senatore D'Alia e da altri senatori, 1-00160, presentata dal senatore De Toni e da altri senatori, e 1-00165, presentata dal senatore Mura e da altri senatori, sulla sicurezza del trasporto ferroviario.

Ha facoltà di parlare il senatore Filippi Marco per illustrare la mozione n. 153.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, abbiamo richiesto e fortemente voluto questo momento di discussione nell'Aula del Senato perché potesse essere un'occasione di riflessione meditata, ma anche e soprattutto un momento di impegno sui temi della sicurezza ferroviaria. Una sicurezza che il tragico evento di Viareggio ha riproposto con violenza agli occhi dell'opinione pubblica in tutta la sua drammatica evidenza. (*Brusìo*).

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, senatore Filippi. Colleghi, vi pregherei di sgombrare l'Aula velocemente per consentire al senatore Filippi di poter svolgere il suo intervento. Chi non è interessato può lasciare l'Aula. (*Brusìo*).

Presidenza del vice presidente CHITI (ore 17,44)

Onorevoli colleghi, come ha testé evidenziato anche il presidente Schifani, se i senatori che non sono interessati al dibattito e non vogliono fare silenzio consentissero, uscendo dall'Aula, al senatore Marco Filippi di proseguire il suo intervento, forse la seduta si svolgerebbe nei tempi previsti; altrimenti ci troveremmo in una situazione abbastanza strana: presenti e silenti, almeno quelli che devono intervenire, e non gli altri.

Vi prego ancora di fare silenzio e di consentire al senatore Marco Filippi di svolgere il suo intervento.

FILIPPI Marco (*PD*). La ringrazio, signor Presidente. Come dicevo, abbiamo richiesto e fortemente voluto questo momento di discussione nell'Aula del Senato affinché potesse essere un'occasione di riflessione meditata, ma anche e soprattutto un momento di impegno sui temi della sicurezza ferroviaria. Una sicurezza che il tragico evento di Viareggio ha

riproposto con violenza agli occhi dell'opinione pubblica in tutta la sua drammatica evidenza.

Abbiamo denunciato – in vero non da soli – più di una volta, ancora prima dei fatti di Viareggio, che sul tema della sicurezza, nei sistemi di trasporto... (*Brusìo. Richiami del Presidente*). Signor Presidente, evidentemente la sicurezza non è un tema di interesse.

PRESIDENTE. No, la sicurezza non è un tema di grande interesse, anche se a Viareggio ha prodotto qualche risultato negativo.

Prego, senatore Filippi, tentiamo ancora.

FILIPPI Marco (*PD*). Provo a ripetere. Abbiamo denunciato – invero non da soli – più di una volta, ancora prima dei fatti di Viareggio, che sul tema della sicurezza, nei sistemi di trasporto ferroviario, occorre alzare il livello di attenzione perché il livello di guardia si era pericolosamente abbassato. Lo abbiamo sempre fatto con compostezza, senza strumentalizzare fatti o circostanze, che abbiamo però denunciato con la massima determinazione, cosa che abbiamo intenzione di continuare a fare, consapevoli del fatto che il nostro compito e la nostra ambiziosa missione non si esauriscono certo con una discussione alta nelle massime sedi istituzionali. (*Brusìo*). Signor Presidente, è oggettivamente impossibile continuare l'intervento.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vorrei fosse chiaro che questa è l'immagine che di noi viene fornita all'esterno. Si sta discutendo dei problemi relativi alla sicurezza e di quanto è avvenuto in una città italiana, causando qualche decina di morti. È la quarta volta che si chiede a chi non è interessato di uscire dall'Aula e a chi comunque rimane di consentire lo svolgimento del dibattito. In questo modo, diventa un problema continuare!

FILIPPI Marco (*PD*). Riprovo ancora.

Come dicevo, abbiamo sempre svolto il nostro ruolo di denuncia con compostezza, senza strumentalizzare fatti o circostanze, che abbiamo però denunciato con la massima determinazione, cosa – ripeto ancora – che abbiamo intenzione di continuare a fare, consapevoli del fatto che il nostro compito e la nostra ambiziosa missione non si esauriscono certo con una discussione alta nelle massime sedi istituzionali e con l'assunzione di solenni impegni che poi spesso, come da tradizione, rimangono lettera morta. No, rivendichiamo per noi e per il Parlamento un'altra funzione: quella che, finito il momento del lutto e del dolore più acuto (non dimenticando che c'è ancora chi lotta per scampare alla morte), individua il momento del fare per riparare ciò che c'è da riparare, ma soprattutto per far sì che eventi simili non si debbano più ripetere. Perciò, occorre avere la massima attenzione a tutta la filiera della sicurezza, una catena la cui affidabilità e garanzia si calcolano come per tutte le catene sull'anello più debole e non certo sulla maglia più solida e forte.

I fatti di Viareggio – a mio parere – ci dicono che siamo in presenza di almeno tre anelli più deboli degli altri, per i quali occorre non indugiare ma procedere celermente con gli atti e i provvedimenti necessari.

Il primo anello debole è costituito dalla lunghezza della catena di controllo della sicurezza: tanto più lunga è la catena dei soggetti preposti al controllo e tanto è più probabile che un controllo non venga effettuato a dovere o addirittura non venga fatto per niente. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Filippi, ma sono costretto a sospendere la seduta per cinque minuti. È una questione di dignità del Parlamento e di serietà nei confronti di una città che ha avuto decine di morti! Vediamo se i senatori che saranno presenti alla ripresa dei lavori saranno interessati a questo tema serio di discussione. (*Applausi dai Gruppi PD, IdV e UDC-SVP-Aut*).

(*La seduta, sospesa alle ore 17,48, è ripresa alle ore 17,53*).

La seduta è ripresa.

Senatore Filippi, può proseguire nell'illustrazione della mozione n. 153.

FILIPPI Marco (*PD*). La ringrazio, signor Presidente.

Dicevo che i fatti di Viareggio, a mio parere, ci dicono che siamo in presenza di almeno tre anelli più deboli degli altri, per i quali occorre non indugiare ma procedere celermente con gli atti e i provvedimenti necessari.

Il primo anello debole è costituito dalla lunghezza della catena di controllo della sicurezza: tanto più lunga è la catena dei soggetti preposti al controllo e tanto più è probabile che un controllo non venga fatto a dovere, o che addirittura non venga fatto per niente. Questo è l'anello, tra tutti, che si è rivelato decisamente più debole. E legato a questo anello vi è il sistema delle certificazioni dei vari soggetti, che è apparso sostanzialmente un artificio amministrativo privo di efficacia operativa e privo delle necessarie sanzioni, che costituiscono il principale deterrente ai comportamenti omissivi ed elusivi.

Nel caso di specie, ovviamente la magistratura ordinaria è chiamata a fare il suo corso; noi speriamo presto e bene. Voglio però evidenziare una particolarità che abbiamo segnalato nella nostra mozione e che rappresenta un paradosso davvero incredibile. Il livello dell'attenzione sulla sicurezza che la normativa prevede nei luoghi di attività e di stoccaggio delle merci pericolose inespugnabilmente si abbassa durante il loro trasporto e nei luoghi di trasbordo e di stoccaggio temporaneo, proprio dove più alto è il rischio di incidenti.

Occorre in questo senso che i principi contenuti nella direttiva «Seveso 2» per le aree a rischio di incidente rilevante, probabilmente analoghi a quelli della più recente direttiva comunitaria, rappresentati nella loro essenza dall'analisi e della certificazione dei rischi e dalle procedure di in-

formazione per la messa a conoscenza delle pubbliche autorità, siano immediatamente estesi anche a questi ambiti di attività.

Il secondo anello debole è costituito dal quadro normativo esistente, particolarmente carente nel recepimento delle direttive comunitarie emanate, aspetto, questo, che si fa particolarmente delicato nell'attuale processo di liberalizzazione dei sistemi di trasporto ferroviario, merci e passeggeri, soprattutto quando le stesse direttive vengono recepite dagli Stati membri con differente tempistica e con libera interpretazione. Gli aspetti di reciprocità rischiano in questo senso di compromettere, al contempo, sia i livelli di sicurezza che di concorrenza che le liberalizzazioni sono, invece, chiamate a perseguire. Su questo punto le mozioni sono sostanzialmente sovrapponibili, indicando con precisione le cose non fatte e da fare, ma anche quelle che possono essere ulteriormente fatte, perché la sicurezza non è una condizione che si raggiunge una volta per tutte, e dove il meglio non è nemico del bene.

Il terzo anello debole è la costituzione di un soggetto autonomo e indipendente deputato ad assicurare gli standard di sicurezza, così come previsto dalla direttiva 2004/49/CE, recepita con il decreto legislativo n. 162 del 2007. Su questo aspetto che la nostra mozione pone al centro, ma che è presente, comunque, anche in tutte le altre, occorre al più presto rendere operativa l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria evitando ulteriori, inutili e dannose lungaggini burocratiche, resistenze corporative o sabotaggi striscianti.

Insomma, per realizzare un sistema di trasporto ferroviario che deve essere regolato, liberalizzato, efficiente e sicuro, occorre prioritariamente realizzare un sistema fatto di competenze e titolarità chiare e ben definite. Un sistema fatto, cioè, di soggetti che in autonomia e responsabilità, in regime di libera concorrenza, intendono offrire servizi, ma anche di soggetti chiamati a fare da arbitri con l'indipendenza e l'autorevolezza che derivano loro dall'esercizio degli effettivi poteri previsti, nell'esclusivo interesse dei cittadini e a garanzia di una sicurezza che non può essere oggetto di nessuna negoziazione.

A questo riguardo è confortante la presentazione di mozioni i cui testi, per quanto si differenzino nel linguaggio e nel taglio conferito, sono in larga parte condivisibili e nelle loro parti dispositive ampiamente omogenee. Verrebbe da dire che abbiamo tutti chiaro ciò che c'è da fare e al Governo viene pertanto chiesto di provvedere con la massima celerità.

In conclusione, mi permetta, signor vice Ministro, di aggiungere a collario anche alcune sottolineature volutamente non presenti nel nostro testo, ma che ho visto contenute in altri e che voglio anch'io enfatizzare nel dibattito.

Mi riferisco alla questione delle risorse, che con questo Governo sono oggettivamente diminuite, per le infrastrutture e per quanto riguarda i capitoli dedicati alla sicurezza. Mi auguro, al riguardo, per le cose dette in precedenza, che non si tratti di mere riduzioni di spesa, ma che siano piuttosto il frutto di un'effettiva ottimizzazione delle risorse. Noi, comunque, vigileremo e terremo alta l'attenzione, come è nostro dovere fare.

Desidero sottolineare anche la questione del clima aziendale, che nelle ferrovie, proprio sulla sicurezza, ha mostrato, talvolta, il volto incomprensibilmente più duro e foriero di un messaggio implicito che sulla sicurezza condanniamo nella maniera più ferma. Non si alza il livello di sicurezza, né quello effettivo né quello percepito, con le punizioni o con i provvedimenti disciplinari esemplari, come è avvenuto proprio per i rappresentanti dei lavoratori sulla sicurezza. Alle denunce dei lavoratori, anche quando queste fossero inesatte, si risponde con maggiore trasparenza e maggiore informazione, proprio su quelle scelte che l'azienda ha fatto, probabilmente nel giusto, ma che possono presentare profili contraddittori nell'opinione prevalente dei lavoratori e che proprio per questo hanno bisogno di maggiore e non di minore informazione, di massima umiltà nella fermezza delle decisioni da assumere, e non con gesti sprezzanti per un coraggio che sulla materia della sicurezza davvero non è richiesto. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Pardi).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Grillo per illustrare la mozione n. 154.

GRILLO *(PdL)*. Signor Presidente, quando accadono incidenti ferroviari come quello avvenuto a Viareggio, ci sentiamo tutti impegnati a dare risposte a domande del tipo: si poteva evitare? Cosa si può fare per evitare che accada di nuovo?

Ecco, signor Presidente, nella mozione che abbiamo proposto all'attenzione dell'Aula ci siamo prefissi un compito. *(Brusìo).*

PRESIDENTE. Ho sospeso la seduta poco fa: vorrei che almeno ora si continuasse a non fare riunioni nell'emiciclo.

Prego, senatore Grillo.

GRILLO *(PdL)*. Il compito è quello di individuare talune proposte che, se attuate a breve, consentirebbero di migliorare sensibilmente le condizioni di sicurezza nel trasporto ferroviario del nostro Paese e degli altri Paesi dell'Unione europea.

Registro anch'io, con indubbia soddisfazione e apprezzamento, il fatto che il dispositivo di tutte le mozioni presentate in questa occasione individui opinioni condivisibili sulle cose da fare e sull'impegno che vogliamo chiedere con forza al Governo affinché si faccia davvero un salto di qualità anche in questo settore.

La nostra analisi parte dalla constatazione che nel settore dei trasporti ferroviari l'incidentalità mortale è tra le più basse d'Europa, che i livelli di sicurezza delle ferrovie italiane sono allineati con quelli delle principali reti comunitarie, che i sistemi tecnologici nel campo della sicurezza sviluppati in Italia sono tra i più moderni d'Europa, anche a seguito di importanti investimenti realizzati proprio negli ultimi dieci anni, e che il treno rappresenta ancora oggi il mezzo più sicuro e sostenibile per il trasporto sia di persone, che di merci, pericolose e non.

Tuttavia, l'esame di quanto accaduto a Viareggio e soprattutto delle procedure praticate in osservanza delle direttive europee e delle norme esistenti nel nostro Paese e negli altri Paesi dell'Unione europea e la valutazione attenta di come concretamente si muovono gli operatori del settore in osservanza di dette procedure ci hanno convinto dell'esistenza di lacune e contraddizioni che vanno al più presto superate e rimosse, se vogliamo davvero elevare le condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario anche in Italia.

Infatti, ad oggi: non esiste, neanche a livello comunitario, una direttiva precisa in materia di certificazione delle officine preposte alla manutenzione ed alla revisione del materiale rotabile; il sistema delle revisioni a tempo del materiale rotabile destinato al trasporto merci è obsoleto o quantomeno insufficiente, considerato che la liberalizzazione e l'utilizzo dei carri merci si è sviluppato in modo davvero intensivo in questi ultimi cinque anni; il sistema delle revisioni risulta essere disomogeneo tra i vari Paesi d'Europa anche per quanto riguarda le competenze e le responsabilità di ciascuno dei soggetti coinvolti nel processo di manutenzione.

Per questi motivi, signor Presidente, riteniamo si debba intervenire, a livello sia europeo che di normativa nazionale, per evitare che la costante apertura del mercato ferroviario all'interno di un processo di liberalizzazione che non può arrestarsi, ma che deve essere sempre più controllato e regolato, comporti ritardi e applicazioni eterogenee tra Paese e Paese nel settore della sicurezza del trasporto ferroviario.

Per questo, ci facciamo portatori di una richiesta che impegni l'Unione europea all'emanazione di una norma volta a stabilire criteri di certificazione comune a tutti gli Stati membri per l'individuazione di officine di manutenzione certificate dalla Unione europea.

Vorremmo che l'Unione Europea venisse sensibilizzata dal nostro Governo al fine di promuovere un allineamento della disciplina in materia di accesso al mercato ferroviario a quella prevista per il settore aereo.

Inoltre, vorremmo che venisse sensibilizzata l'Unione europea al fine di prevedere in una prossima direttiva la possibilità di inserire il parametro della verifica del chilometraggio e del peso, al posto della verifica temporale, quale fattore discriminante nel processo di revisione dei veicoli.

Riteniamo poi che si debbano compiere a livello nazionale alcune azioni da parte del Governo, ben indicate nella nostra mozione, relative alla piena attuazione delle normative internazionali e comunitarie, anticipando i termini di recepimento della ratifica della convenzione del CO-TIF, dell'attuazione della direttiva 2007/57/CE dell'Unione europea e dell'attuazione con decreto legislativo della normativa europea relativa al trasporto di merci pericolose su ferro.

Ancora, vorremmo il completamento da parte dei Ministeri competenti del contesto regolamentare, organizzativo e gestionale, che consenta all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie di meglio assicurare l'esercizio delle missioni e delle responsabilità ad essa legislativamente attribuite.

Da ultimo, chiediamo un ulteriore impegno al Governo con riferimento a quattro aspetti, due dei quali da me indicati nella mozione e due che mi permetto di suggerire ad integrazione della mozione stessa e di cui voglio leggere il titolo.

La prima questione concerne la richiesta al gruppo Ferrovie dello Stato di mettere a disposizione dell'Agenzia in tempi brevi il personale ed i dirigenti necessari per completare il passaggio delle competenze.

La seconda riguarda il finanziamento per realizzare nel breve nuove linee specializzate che consentano di far transitare rilevanti correnti di traffico merci.

Le ulteriori due questioni che vorremmo venissero inserite nella mozione che abbiamo sottoposto all'attenzione dell'Aula sono le seguenti: la realizzazione di un archivio centrale informatizzato che permetta la tracciabilità del materiale pericoloso che percorre la rete ferroviaria italiana e l'individuazione di misure – decida il Governo – dal punto di vista normativo in grado di garantire un adeguato sostegno economico alle famiglie coinvolte nel tragico evento.

Suggeriamo questa iniziativa perché dai quotidiani risulterebbe che le Ferrovie dello Stato rifiuterebbero di indennizzare le famiglie dei caduti e le persone che hanno avuto danni sensibili in tale occasione. I soggetti titolari dei carri ferroviari fanno altrettanto, in assenza di una norma che individui responsabilità oggettive. Pertanto, coloro che hanno dovuto subire lutti e gravi danni si trovano in balia di non decisioni che li penalizzano fortemente. Vorremmo che anche da questo punto di vista il Governo individuasse un'iniziativa capace di tutelare prontamente le famiglie.

In conclusione, rinnovo l'invito al Governo ad assumere iniziative in tale direzione per tutelare i deboli e coloro che a seguito di tale vicenda hanno subito lutti e tanti danni all'interno delle proprie abitazioni. (*Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Alia per illustrare la mozione n. 158.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Signor Presidente, onorevoli senatori, troppo spesso nella nostra Italia sono necessarie sciagure come quella che si è consumata a Viareggio nella notte del 29 giugno per indurci a riflettere e ad assumere provvedimenti rispetto a problematiche che richiederebbero, al contrario, una costante attenzione per evitare drammi analoghi alla recente catastrofe ferroviaria che ha dilaniato intere famiglie e ferito nel cuore una città.

Il tema della sicurezza in genere dovrebbe essere costantemente all'attenzione dell'opinione pubblica e delle istituzioni, per creare quella cultura diffusa in materia che è presupposto imprescindibile per evitare incidenti di ogni genere e grado nei più disparati settori. Al contrario, si riflette sul tema della sicurezza sempre *a posteriori*, quando si debbono contare i morti a fare la stima dei danni. Questo atteggiamento non è più accettabile.

A livello europeo l'Italia è tra quei Paesi ove si verificano meno incidenti ferroviari gravi: 130, dopo l'Inghilterra che si attesta a 110 e prima della Germania, che ne conta 319, e della Francia con 413.

Effettivamente, come si evince dal rapporto annuale sulla sicurezza della circolazione dei treni per il 2007, redatto dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, risulta in diminuzione il totale degli incidenti ferroviari, che passa dai 134 incidenti del 2005 ai 121 del 2007.

Tuttavia, questo *trend* positivo sembra essersi interrotto, se consideriamo che quest'anno, in soli venti giorni, se ne sono verificati ben quattro, precisamente il 19 maggio a Sesto Calende, il 22 giugno a Vaiano, il 21 giugno a Pisa e il 29 a Viareggio con la tragedia di cui tutti siamo stati testimoni. Non è un caso che ben tre dei quattro incidenti hanno interessato treni merci. Risale, peraltro, a pochi giorni fa, martedì scorso, 14 luglio, l'ennesimo episodio. I vigili del fuoco sono stati impegnati a mettere in sicurezza un'area della stazione centrale di Messina, giacché un convoglio che trasportava azoto liquido perdeva gran parte del suo carico a causa del cedimento della valvola di sicurezza imputabile ad un cambio di pressione dovuto alle alte temperature del periodo. Nella stazione di Messina la situazione è particolarmente grave per il permanere di convogli merci per lungo tempo nella stazione, visto il ridotto numero di navi RFI impegnate sullo Stretto.

A questo punto, appaiono necessarie delle riflessioni, con particolare riferimento agli effetti che il processo di liberalizzazione ha prodotto sia a livello nazionale che a livello europeo. In Italia, in ossequio alla disciplina comunitaria, si è andato avviando tale processo che, non pienamente compiuto, ha determinato una situazione di sostanziale monopolio della mobilità ferroviaria in capo a Trenitalia spa. Da sola essa effettua il 97,59 per cento del volume del traffico totale sulla infrastruttura ferroviaria. Questa condizione ha fatto e fa prevalere nell'azienda una logica di *business* che induce a tagliare tutti i servizi non redditizi, privilegiando in tale ottica l'Alta velocità a danno del cosiddetto servizio universale.

Questa politica orientata al profitto ha portato in pochi anni a ridurre la dotazione organica delle Ferrovie da 220.000 a 83.000 unità, a tagliare circa 8-9 milioni di chilometri-treno da Ancona in giù e da Napoli in giù. Le ricadute di questa scelta si rifletteranno su Regioni come la Sicilia, la Calabria, la Puglia e la Campania. Si è proceduto, inoltre, a ridurre del 50 per cento i treni a lunga percorrenza e si è abbandonato quasi completamente il settore merci, che versa in condizioni di evidente pericolo.

A tal proposito, si è chiuso sostanzialmente il trasporto ferroviario merci per la Sardegna, negando la cosiddetta continuità territoriale e si procede a contrarre quello sullo Stretto di Messina. L'entrata a regime dell'Alta velocità ha inoltre sviluppato criticità sui nodi ferroviari, aggravando la già drammatica situazione della regolarità e puntualità del trasporto pubblico locale, carente di *comfort* e igiene, come denunciano i comitati dei pendolari.

Si sta delineando, insomma, un'Italia a due velocità, una che può correre in competizione con l'aereo e l'altra che resterà sempre più arretrata, ampliando le differenze sociali ed economiche del Paese.

Noi non possiamo avallare questa politica. A nostro avviso, in ossequio al principio costituzionale che sancisce la libertà di circolazione per tutti, le ferrovie devono essere uno strumento attraverso cui garantire coesione sociale e sviluppo economico per tutto il Paese (sottolineo per tutto).

La prevalente logica di *business* ha, inoltre, portato a penalizzare fortemente settori come la manutenzione e, quindi, la sicurezza. Il cosiddetto materiale rotabile ha una media di 20 anni di servizio, 10 in meno quello dell'Alta velocità; l'età media del parco carri in esercizio è di 24 anni tra il 2008 e il 2009; ne sono stati demoliti più di 5.000 in quanto non idonei. Nel corso di quest'anno 7.000 degli attuali 16.000 chilometri di infrastruttura ferroviaria nazionale potrebbero essere sottoposti ad un regime manutentivo e di esercizio più economico dell'attuale, aggravando il già elevato rischio, in tale settore, di infortuni sul lavoro.

A causa del prevalere di una politica di esternalizzazione, l'attività manutentiva è affidata in piccola parte al gruppo Ferrovie dello Stato (soprattutto sui rotabili) e per la gran parte ad imprese private. Le lavorazioni esterne non sempre risultano giustificate sotto un profilo economico e di affidabilità. Infatti, le officine private esterne difettano di certificazioni e qualificazioni di verificatori indipendenti di sicurezza. Gli allarmi inutilmente lanciati in questo campo hanno fatto divenire quella di Viareggio l'ennesima tragedia annunciata.

A questa situazione si aggiungano i tagli che questo Governo ha effettuato: nel capitolo dedicato alla sicurezza si passa da 15 milioni del rendiconto 2007 a nessuna previsione nell'assestamento 2009; nel capitolo 7122, relativo agli investimenti per sviluppare e ammodernare le infrastrutture ferroviarie, si passa da 3.511 milioni del rendiconto 2007 a 2.362 milioni dell'assestamento 2009. Quando si parla di infrastrutture le classifiche internazionali sono impietose: l'ultima graduatoria stilata dal *World Economic Forum* ci piazza al 54° posto su 134 Paesi. Ancora peggio se si analizza la qualità delle opere, perché scivoliamo addirittura al 73° posto. Non è prevista alcuna provvidenza a favore del settore sicurezza neppure nella cosiddetta manovra estiva all'esame del Parlamento.

Un'ulteriore riflessione va fatta in merito al processo di liberalizzazione della mobilità ferroviaria in Europa, cui non è seguito un processo di integrazione europeo dei controlli. Mentre fino a poco tempo fa infatti vi era un unico soggetto, cioè le Ferrovie dello Stato, che gestiva servizio e sicurezza, oggi il processo di liberalizzazione ha comportato come primo effetto la separazione tra gestore della rete e gestori dei servizi. Attualmente, a fronte di un unico gestore della rete, abbiamo circa 30 imprese ferroviarie, tra cui Trenitalia in posizione di monopolio, e i proprietari dei carri. A breve avremo più gestori della rete perché vi saranno i gestori delle reti regionali. A costoro vanno aggiunti i costruttori, le officine e gli organismi di parte terza che effettuano le certificazioni di conformità comunitaria.

In tal senso, signor Presidente, la vicenda di Viareggio diventa emblematica. Essa è imputabile al cedimento dell'asse del carro merci, prodotto nel lontano 1974 nella ex Repubblica democratica tedesca, di proprietà della società statunitense GATX Rail, con sede europea a Vienna, immatricolato presso le ferrovie tedesche Bahn; le verifiche sullo stesso sono state effettuate da Cima riparazioni di Bozzolo (Mantova), officina certificata in Germania. La proprietà ha fornito gli assi, i quali non sono stati sottoposti a verifica ad ultrasuoni, in quanto né richiesto né dovuto dall'officina.

In un sistema in cui vi è la presenza di una pluralità di soggetti, come evidenzia il caso in esame, è chiaro che il governo della sicurezza deve essere ripensato. Al contrario, non si è ancora provveduto in tal senso. In particolare, con riferimento al trasporto ferroviario di merci pericolose, esiste in Europa una uniforme disciplina, il cosiddetto RID, mentre il settore relativo al piano di manutenzione dei carri non è omogeneo nei Paesi UE. Ad esempio, in Italia per effettuare i controlli si usano gli ultrasuoni, mentre in Germania si usa un sistema di tipo magnetico. Senza entrare nel merito dei due sistemi, da questa diversa modalità di verifiche appare evidente la necessità di procedere ad un'analisi degli standard di sicurezza europei e della loro adeguatezza ai sistemi di controllo nazionali, ad un esame della corretta ed uniforme interpretazione delle direttive comunitarie in tutti i Paesi dell'Unione europea. È necessario, insomma, individuare «chi fa cosa» per risalire alle precise responsabilità. Ma soprattutto è indispensabile verificare la puntualità dei controlli, in quanto la più stringente normativa non produrrà alcun effetto se non accompagnata da rigorose ed effettive verifiche.

Inoltre, in riferimento all'Italia appare inappropriato che le verifiche sui carri vengano fatte su base temporale e non in base al chilometraggio o alle tonnellate trasportate, che non esista un archivio informatico centralizzato sulla tracciabilità del materiale circolante e, quel che è peggio, che non esistano certificazioni e qualificazioni da parte di organismi terzi indipendenti degli agenti privati che compiono le manutenzioni. È opportuno quindi che si individui un organo pubblico, autonomo e indipendente, quale potrebbe essere l'Agenzia nazionale, che proceda a qualificare i verificatori indipendenti di sicurezza.

A tal proposito l'Agenzia nazionale, vigilata dal Ministero, preposta alla sicurezza della mobilità ferroviaria come dispone la disciplina comunitaria, versa a tutt'oggi in una fase provvisoria, frutto di una convenzione con Trenitalia SpA e il Ministero. Come denunciato dal suo direttore, l'ingegner Alberto Chiovelli, nella recente audizione alla 8ª Commissione del Senato, le maggiori difficoltà consistono nel reclutamento del personale tecnico che possa assicurare una continuità con le attività sinora svolte in materia di sicurezza dalle ferrovie. Per di più lascia interdetti il fatto che la stessa Agenzia nazionale non proceda a controlli o verifiche sistematiche, ma ad un controllo dei processi. Ovvero, essa non esplica controlli sul materiale rotabile, ma verifiche meramente formali sugli operatori ferroviari per valutare la loro idoneità a gestire i processi che costitui-

scono la catena della sicurezza. Ovvero essa controlla i controlli! In tal senso anche l'Agenzia europea non svolge controlli, ma esplica un'attività esclusivamente di regolamentazione. Ciò pare inappropriato e non in linea a quanto opportunamente accade nel sistema europeo del trasporto aereo, cui sarebbe opportuno conformarsi.

Signor Presidente, per tutte le ragioni sopra esposte, affinché non si abbia più a verificare una tragedia come quella di Viareggio, chiediamo al Governo che si adoperi subito nelle opportune sedi perché a livello europeo si istauri un tavolo ai fini di avviare, di fronte ad una pluralità di agenti, un sistema europeo di controlli integrati che permetta di individuare compiti e attribuire le responsabilità.

È inoltre necessaria la piena applicazione della Convenzione relativa al trasporto ferroviario internazionale (COTIF) per consentire la tracciabilità del materiale circolante e l'individuazione, nel possessore, del responsabile unico di tutte le fasi di vita dello stesso materiale come previsto dal Contratto di utilizzazione uniforme (CUU). Ma soprattutto è necessario – signor Presidente, in conclusione – che si provveda al più presto a stanziare fondi adeguati per la messa in sicurezza del nostro sistema ferroviario, con particolare riferimento al trasporto di merci pericolose soprattutto nei nodi urbani e nelle aree ad alta densità abitativa, e che si permetta all'organo di controllo preposto, l'Agenzia nazionale, di funzionare a pieno regime dotandosi di personale con le necessarie competenze tecniche.

Non devono più esistere sciagure come quella di Viareggio e non devono essere queste a farci aprire gli occhi su prassi e circostanze che in un Paese civile dovrebbero essere fuori regola già da tempo immemorabile. *(Applausi dal Gruppo UDC-SVP-Aut).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare la senatrice Bugnano per illustrare la mozione n. 160.

BUGNANO (*IdV*). Signor Presidente, come altri colleghi hanno già ricordato, credo che dalla tragedia di Viareggio sia indispensabile trarre alcuni insegnamenti per far in modo che queste tragedie e questi orrori non si ripetano. La discussione che oggi stiamo avviando è forse un modo concreto per onorare e rispettare tante vittime. È quindi importante che il dibattito che oggi si svolge in Aula abbia una concreta e rapida attuazione per gli impegni che il Governo vorrà assumersi.

In un mercato che è ormai di dimensione europea e con la fine del presidio dei monopolisti, diventa indispensabile che il sistema della sicurezza sia comunitario. Moltissimi soggetti operano nei trasporti ferroviari: il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, le imprese ferroviarie, gli operatori del trasporto e della logistica che comperano il servizio di trazione ferroviaria, società che noleggiavano carri e locomotive, aziende di manutenzione ordinaria e straordinaria dei carri, industrie produttrici di materiale rotabile.

È questo, indicativamente, l'elenco dei soggetti che compongono la filiera del trasporto ferroviario merci in un contesto di liberalizzazione,

come quello in cui oggi ci troviamo ad operare. Un settore che per circa un secolo ha vissuto in un regime di regolazione monopolistica e che affronta in Europa il passaggio alla competizione senza un compiuto sistema di regole per la sicurezza che tenga conto in modo adeguato della frammentazione industriale, effetto indotto dal processo di liberalizzazione. Si è passati da una sicurezza di sistema, assicurata dal produttore monopolistico ed integrato del servizio, ad una sicurezza frutto dell'azione concertata di una pluralità di soggetti, senza che si sia acquisita la consapevolezza di questa radicale trasformazione di scenario.

Non mancano, è vero – come altri hanno ricordato – su scala nazionale le regole per la sicurezza dell'esercizio ferroviario; anzi, direi che in tutta Europa sono rigide, rigorose e capaci di assicurare uno standard complessivamente elevato di *performance* del trasporto ferroviario. Quello che però forse sinora è mancato è un processo di adattamento del modello di sicurezza al diverso contesto istituzionale del mercato ferroviario comunitario, reso più articolato e complesso dal passaggio dal monopolio alla liberalizzazione.

Norme che restano rigorose nella loro formulazione originaria rischiano, in questo nuovo sistema e panorama, di essere meno efficaci perché la quantità e la qualità degli attori che partecipano al processo di erogazione del servizio è radicalmente cambiata rispetto alla situazione nella quale queste regole erano state emanate. Nel contesto dell'ambiente monopolistico, spettavano, di fatto e di diritto, i compiti di coordinamento della filiera industriale, compreso il presidio della sicurezza del sistema, al monopolista.

Questo assetto è stato inevitabilmente superato, senza che le regole tenessero in sufficiente conto da un lato i costi nascenti di coordinamento tra i diversi soggetti che concorrono alla erogazione del servizio e dall'altro la conseguente suddivisione delle responsabilità. Anzi, l'impressione che emerge in questo mercato ferroviario liberalizzato è che i diversi soggetti che partecipano alla filiera industriale tendano a proteggere i profili della propria responsabilità, scaricando su altre componenti del processo un compito di coordinamento di sistema.

L'Europa ha ormai comunemente convenuto sull'idea che la rete debba restare nella proprietà dello Stato, mentre il mercato ferroviario che si apre alla competizione è costituito dai servizi di trasporto. Nel caso del trasporto ferroviario delle merci, che è anche il primo ad essere stato aperto alla concorrenza, oltre alla complessità del numero dei soggetti che operano, spesso in una catena sequenziale di operazioni, si è sottovalutata la dimensione del mercato del trasporto ferroviario merci. Per l'Italia, più della metà dell'intero trasporto ferroviario delle merci è traffico di *import* e/o di *export*: origina o è destinato in un territorio diverso dallo Stato nazionale.

Con la liberalizzazione si è messa in discussione un'organizzazione del mercato che era basata su un regime di cooperazione tra monopolisti nazionali; tale sistema costituiva il modello di funzionamento nel processo di erogazione del servizio.

Lo scenario della competizione è dunque cambiato ed accade che per presidiare un mercato complesso come quello europeo si determinino accordi per la fornitura di servizi di trazione tra imprese ferroviarie: l'interfaccia verso il cliente è uno solo dei soggetti produttori del servizio, che poi affida in concessione ad altre imprese ferroviarie spezzoni di tratte, per evitare di affrontare costi di investimento spesso elevati per presidiare direttamente l'intero processo di erogazione del servizio. In un mercato dunque – lo ripeto ancora una volta – che ormai è di dimensione europea, e con un sistema di regole orientato alla competizione senza più un presidio degli ex monopolisti – perché era un presidio – diventa indispensabile che il sistema di regole per la sicurezza sia di carattere comunitario: una dimensione esclusivamente nazionale ormai non è più sufficiente. La manutenzione dei carri, per esempio, storicamente determinata a tempo, rischia di non tenere conto dei livelli di sfruttamento economico del bene: parametri di sicurezza adatti ad una ferrovia storica del monopolio possono risultare non pienamente adeguati in un contesto di maggiore sfruttamento degli *asset* determinato dalle liberalizzazioni: regole solo nazionali sulla sicurezza del trasporto ferroviario delle merci, dunque, non bastano.

Ed è per questo che nella mozione presentata dal Gruppo dell'Italia dei Valori vengono richiesti al Governo una serie di impegni, che voglio citare brevemente. Il primo impegno è quello rivolto ad aumentare il livello di sicurezza del trasporto ferroviario in tutta la rete nazionale, sostenendo innanzi tutto l'incremento degli investimenti economici. Il secondo impegno mira a garantire la puntuale applicazione delle norme comunitarie, adottando contestualmente un sistema di controlli più incisivo ed indipendente. Vi è poi l'impegno a favorire la piena applicazione delle procedure COTIF (con una chiara distinzione tra la figura dell'impresa ferroviaria, dell'utilizzatore e del manutentore, stabilendo compiti e responsabilità di ciascuno) e l'impegno ad adottare misure tecniche estremamente rigide per il trasporto su rotaia di merci pericolose.

E ancora, un impegno a porre in essere ogni atto di competenza, volto a garantire una chiara tracciabilità delle attività di manutenzione dei carri, anche attraverso l'istituzione di un ente pubblico legato alla certificazione degli impianti di manutenzione dei carri medesimi; l'impegno ad agire in sede comunitaria, al fine di aggiornare le regole per la revisione dei carri e delle carrozze ferroviarie, in base a criteri che privilegino sia il dato temporale sia quello relativo al chilometraggio e al peso delle merci effettivamente trasportate; in ultimo, l'impegno a valutare l'opportunità di costruire nuove tangenziali ferroviarie destinate al trasporto merci.

Questi sono gli impegni che la mozione del Gruppo dell'Italia dei Valori richiede al Governo e che ci auguriamo possano trovare il voto favorevole dell'Aula e il consenso del Governo. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Mura per illustrare la mozione n. 165.

MURA (*LNP*). Signor Presidente, signor vice ministro Castelli, onorevoli colleghi senatori, tutti purtroppo abbiamo ben presenti nella nostra memoria le immagini della tragedia di Viareggio, il più grande disastro ferroviario del nostro secolo: lo scorso 29 giugno 2009, sulla linea tirrenica a doppio binario, deragliava un treno merci con 14 cisterne cariche di GPL, che era partito da Trecate, in Provincia di Novara, ed era diretto a Gricignano, in Provincia di Caserta.

Non sto a ripercorrere tutte le valutazioni dei tecnici e le immagini trasmesse dai *media* di quel primo vagone dietro il locomotore che è deragliato, trascinando le altre quattro cisterne e fermandosi oltre il fabbricato della stazione. Ricordiamo che è stato accertato che il treno viaggiava entro i limiti di velocità previsti per quel tipo di trasporto, ossia a 90 chilometri orari.

Ma veniamo agli effetti: 30.000 litri di GPL, che hanno coinvolto un'area lontana circa 400 metri dal luogo del deragliamento, hanno determinato un bollettino che nei giorni si è andato sempre più appesantendo quanto al numero dei morti, per non parlare dei crolli di abitazioni, del danneggiamento di alcune case e degli incendi di veicoli e abitazioni.

Questo disastro, che è stato affrontato in Commissione e già in Aula, richiede un momento di riflessione sulla questione del trasporto ferroviario. Alcuni numeri sono già stati fatti, ma oggi mi permetto di riproporli qui, in Aula: nei primi 6 mesi del 2009 sulla rete ferroviaria italiana hanno circolato 4.394 carri con merci pericolose, dei quali 86 erano di proprietà delle Ferrovie dello Stato, 283 di privati e immatricolati in Italia, 1.834 immatricolati nel parco tedesco e 1.420 francesi; gli altri provenivano da Polonia, Austria e Svizzera.

Com'è già stato detto anche dai colleghi che mi hanno preceduto, il carro, che era di proprietà della GATX Rail, era stato revisionato poco tempo fa, nel marzo di quest'anno. In quell'occasione erano stati sostituiti anche due assi, uno dei quali è proprio quello che si è rotto. Anche questo era stato ricordato precedentemente, ma, dopo gli interventi che mi hanno preceduto, mi piace fare un riepilogo di questo tipo di informazioni: questo asse era stato fabbricato nel 1974, quindi era nuovo e mai usato, anche se datato come costruzione; ormai è accertato che avesse un problema di tipo strutturale, probabilmente causato da una bolla d'aria in fase di fusione.

Terminate queste premesse, considerato che i sistemi tecnologici nel campo della sicurezza sviluppati in Italia sono tra i più moderni d'Europa e sono stati anche presi a modello in diversi Paesi europei, anche se resta da completare l'installazione delle apparecchiature di sicurezza a bordo dei treni, direttive e regolamenti comunitari disciplinano le condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario in Italia, come anche nel resto d'Europa, sulla base di severe normative tecniche, per quanto attiene sia alla manutenzione sia alla circolazione dei carri ferroviari.

Come riportato dalle statistiche internazionali, i livelli di sicurezza delle ferrovie italiane sono allineati con quelli delle principali reti europee. Come è stato richiamato da chi è intervenuto prima di me, con il decreto

legislativo 10 agosto 2007, n. 162, è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che ha assunto importanti responsabilità in alcuni campi che mi permetto di elencare: emanazione di norme e standard di sicurezza della circolazione ferroviaria; ammissione tecnica di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione; rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione della sicurezza; attività di indagine ed *audit*, nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie. Personale che operava presso Rete ferroviaria italiana (RFI) è stato destinato nei settori in cui ha assunto la responsabilità l'Agenzia; attualmente però risultano scoperte posizioni di grande importanza nel sistema dei controlli che ancora sono alle dipendenze di RFI. A tal fine risulta indifferibile una loro destinazione nell'organico dell'Agenzia.

L'attuale sistema del presidio della sicurezza ferroviaria in Italia, così come delineato dal decreto legislativo n. 162 del 2007, che ha recepito la direttiva 2004/49/CE, è fondato sulla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori della rete; la direttiva comunitaria 2008/110/CE introduce le figure di nuovi soggetti con compiti in materia di sicurezza che, nello spirito della direttiva stessa, devono portare ad un rafforzamento della sicurezza del sistema; fra tali nuovi soggetti saranno previsti la figura del detentore del carro e dell'entità di manutenzione. Ad oggi però non esiste, neanche a livello comunitario, una direttiva precisa in materia di certificazione delle officine preposte alla manutenzione e alla revisione del materiale rotabile; per questo è necessaria una riflessione sul sistema delle revisioni a tempo del materiale rotabile destinato al trasporto merci che potrebbe risultare insufficiente considerato che con la liberalizzazione l'utilizzo dei carri merci si è fatto particolarmente intensivo.

Va poi ricordato e sottolineato che ad oggi non esistono regole condivise per i piani di manutenzione dei carri fra i vari Paesi europei.

Per questo, il Gruppo della Lega Nord Padania, con la mozione n. 165 chiede al Governo di intervenire quanto prima sull'attuale quadro normativo del nostro Paese al fine di promuovere ogni iniziativa volta ad accelerare il recepimento delle direttive comunitarie 2008/110/CE e 2007/58/CE che riguardano rispettivamente la sicurezza e la interoperabilità; di attuare, con decreto legislativo, la normativa europea (direttiva 2008/68/CE) relativa al trasporto di merci pericolose su ferro, esercitando la delega recata nella legge comunitaria per il 2008.

Invitiamo altresì il Governo a promuovere, in sede europea, l'emanazione di regole armonizzate per definire i requisiti comuni che devono possedere i soggetti da certificare (detentori di carri e officine di manutenzione); i soggetti che hanno il compito di rilasciare le certificazioni; le attività da compiere per verificare il mantenimento dei requisiti nel tempo dei soggetti certificati. Infine, impegniamo il Governo ad adoperarsi per la realizzazione di linee alternative che consentano il transito di merci pericolose, sfruttando anche il sistema collaudato ed efficiente delle autostrade del mare; a richiedere al gruppo Ferrovie dello Stato che vengano

privilegiati gli aspetti relativi alla sicurezza della circolazione rispetto ai processi industriali e che, quindi, venga posto in essere ogni sforzo per garantire la sicurezza; ad adoperarsi affinché l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie possa operare nel pieno delle sue funzioni con il completamento normativo e con l'adeguamento del proprio organico. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Avverto sin da ora che, poiché su altri due argomenti sono state presentate più mozioni che dovranno essere illustrate e poiché, secondo gli accordi, deve essere conclusa entro questa sera la loro discussione, almeno per quanto mi riguarda, sebbene siano indicati dei tempi europei, farò rispettare rigorosamente a tutti i tempi che sono stati fissati con i Gruppi. Pertanto, i senatori che non riusciranno a terminare il loro intervento, potranno eventualmente consegnare il testo scritto alla Presidenza.

È iscritta a parlare la senatrice Donaggio. Ne ha facoltà.

DONAGGIO (*PD*). Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, colleghi, l'aumento delle vittime del disastro ferroviario di Viareggio ha continuato a scandire i giorni che sono trascorsi da quella terribile notte ed il nostro Gruppo ha ritenuto non solo necessario ma urgente affrontare compiutamente qui, nell'Aula parlamentare, un dibattito chiaro dal quale risultino le responsabilità di quanto accaduto e sollecitare precise azioni concrete e coerenti che evitino che ciò si ripeta. L'incidente non è stato frutto di una causalità, ma ancora nessun responsabile è stato individuato e perseguito perché non ha fatto ciò che doveva fare. Questo primo atto è indispensabile per dare credibilità a ciò che si dichiara di voler fare per evitare che tali episodi si ripetano in futuro.

Quello di Viareggio non è il solo incidente avvenuto negli ultimi mesi. Le audizioni del ministro Matteoli e del commissario Tajani hanno prodotto sino ad oggi da parte del Ministro la promessa a riferire «in modo più concreto e dettagliato i risultati di ulteriori accertamenti» e dal secondo la notizia di «una conferenza europea a settembre» per presentare in quella sede «la proposta di un sistema europeo di controlli del settore». Infine, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, l'ingegner Moretti, dichiara che i certificati di sicurezza vengono rilasciati da FS attraverso una struttura interna a Rete ferroviaria italiana e, mentre afferma che auspica un'Autorità per la sicurezza interna alle ferrovie, l'unica vera proposta è il macchinista unico per non avere più bilanci in rosso a causa della sicurezza.

La confusione di intenti e la babele di linguaggi mi paiono l'unica cosa certa in questo momento. La preoccupazione non è solo dettata dal fatto che il Governo «del fare» adesso lo possiamo declinare con il Governo del fare confusione, ma preoccupa che nel contempo i treni continuino a viaggiare, compresi quelli che trasportano sostanze pericolose, e cioè le famose bombe a cielo aperto, su vagoni che non sono stati sotto-

posti ad una fermata per un controllo intensivo di verifiche e di manutenzione straordinaria. Insomma, nulla: solo parole, parole, parole.

In questi mesi abbiamo ripetutamente sollecitato il Governo e l'azienda ad intraprendere con decisione un processo di modernizzazione del nostro sistema ferroviario, fatto di adeguamenti legislativi, di recepimento di normative europee che consentano di inserirci in modo adeguato nella futura liberalizzazione del mercato ferroviario, di investimenti infrastrutturali e potenziamento delle risorse umane in grado di affrontare il futuro delle ferrovie e non solo di utilizzare al meglio ciò che ci consegna il passato.

Abbiamo proposto ripetutamente, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza ferroviaria, di rendere pienamente operativa l'Agenzia italiana per la sicurezza delle ferrovie, dotandola di mezzi e personale in grado di svolgere pienamente le funzioni a cui è preposta. In attesa di tutto ciò si doveva e si poteva fare di più. Considerata la pericolosità delle merci e delle situazioni operative che coinvolgono il nostro sistema ferroviario si deve e si può fare di più.

La gestione della rete, intanto. Non bastano solo le tecnologie legate al controllo della segnaletica e dell'incanalamento dei flussi, ma il passaggio da un mercato monopolistico ad un mercato liberalizzato necessita di tempi e modalità di accompagnamento che non esimono il gruppo Ferrovie dello Stato dal comportarsi come soggetto pubblico. Infatti, ancorché società per azioni, Ferrovie usufruisce di cospicui finanziamenti statali nell'infrastrutturazione, nell'acquisto di mezzi ed in tutte le scelte gestionali.

In una recente audizione in 8ª Commissione, l'ingegner Moretti, ad una precisa domanda ha risposto che il nostro sistema ferroviario di trasporto merci è in grado di affrontare un consistente incremento di questa modalità di trasporto in quanto lavora al di sotto delle proprie potenzialità.

Per accompagnare tutte le scelte necessarie ad incrementare questo obiettivo è necessario, però, partire innanzitutto dalla riprogrammazione infrastrutturale della rete e dei nodi quali le stazioni terminali, i raccordi, i porti e gli interporti, che individui la creazione di corridoi e nodi espressamente dedicati alle merci e che non si sovrappongano al trasporto passeggeri evitando così di far transitare, soprattutto le merci pericolose, vicino a stazioni e centri abitati dove un incidente, sempre possibile nelle attività umane, può avere gli effetti di una strage come avvenuto appunto a Viareggio. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Senatrice Donaggio, il tempo a sua disposizione si è esaurito. Come ho preannunciato, i tempi a disposizione dei Gruppi sono di tipo europeo e io devo solo farli rispettare.

La Presidenza l'autorizza a consegnare la restante parte del suo intervento perché sia allegato al Resoconto della seduta odierna.

È iscritto a parlare il senatore Costa. Ne ha facoltà.

COSTA (*PdL*). Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, quanto accaduto a Viareggio non poteva non suscitare la sensibilità del Parlamento e, segnatamente, di questa Camera.

Ho letto con attenzione tutte le mozioni presentate: rispondono pressoché tutte alla medesima esigenza, cioè quella di allertare le autorità competenti, per la via del Ministero competente, a fare in modo che vengano rimosse le cause strutturali che determinano disgrazie come quella verificatasi a Viareggio, ma come tante altre che sono accadute o che potrebbero accadere. Penso, ad esempio, all'eliminazione dei passaggi a livello ed anche all'armonizzazione della legislazione a livello comunitario. Infatti, l'allargamento dell'Europa a 27 Paesi fa sì che non tutti siano all'avanguardia come l'Italia e che quindi pure nel nostro Paese possano accadere eventi come quelli di Viareggio, anche per cause imputabili a negligenza o ad inadeguatezza del sistema dei trasporti di altri Stati europei.

Pertanto, mentre esprimo piena condivisione alla mozione n. 154, presentata dal senatore Grillo e da altri senatori, ritengo di poter esprimere l'auspicio che l'autorità ministeriale, che è sensibile e competente e che è tempestivamente intervenuta, possa fare piena luce su quanto avvenuto a Viareggio per determinare e circoscrivere le responsabilità, non tanto per il desiderio di punire, quanto per il desiderio di dare esempio a chi è preposto alla funzione di vigilanza e controllo perché possa essere diligente per quanto la sua funzione implica e perché in avvenire non si abbiano a verificare eventi del tipo di quello accaduto.

Preannuncio, quindi, il mio voto favorevole sulla mozione n. 154, presentata dal senatore Grillo e da altri senatori. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

Presidenza del vice presidente NANIA (ore 18,44)

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Granaiola. Ne ha facoltà.

GRANAIOLA (*PD*). Signor Presidente, dopo i drammatici eventi di Viareggio della notte tra il 29 ed il 30 giugno, mentre la lista delle vittime continua a crescere, dopo decine di feriti in gravissime condizioni e milioni di euro di danni, ci troviamo finalmente a discutere di sicurezza nel trasporto ferroviario.

Come ha ricordato il senatore D'Alia, è una sciagurata abitudine quella che ci induce a discutere di rischi e sicurezza solo dopo che sono accaduti fatti drammatici: è una prassi che dovremmo impegnarci tutti, almeno per quanto possibile, a superare. È una regola – quella di discutere dopo – che oggi applichiamo al trasporto ferroviario, ma è valsa per il rischio sismico, per la sicurezza nel lavoro, e continua a valere

per la tutela della salute dei cittadini, dell'ambiente o per i rischi collegati ai mutamenti climatici.

Prima di entrare nel merito delle mozioni, permettetemi da fare alcune brevissime considerazioni. Noi viviamo in una società tecnologica segnata dalla complessità e dalla quantità. È sempre più difficoltoso controllare i sistemi che la contraddistinguono e la quantità enorme di mezzi, merci, materiali ed informazioni che la alimentano. Tali sistemi complessi interagiscono con l'ambiente e cambiano la vita, giorno dopo giorno, di miliardi di persone: producono opportunità, aiutano ad elargire servizi di ogni genere, ma generano anche nuovi rischi sempre più difficili da prevedere e contenere.

Dobbiamo allora iniziare a considerare questi rischi, sul lavoro, nei trasporti, nella produzione e nell'ambiente, in modo diverso dal passato, sia per garantire una corretta prevenzione (cioè maggiore sicurezza per tutti) sia per le conseguenze che possono provocare in tutti i campi: da quello umano a quello economico ed ambientale.

In questo contesto, la sicurezza – innanzi tutto, quella per gli esseri umani – è destinata a diventare qualcosa di molto diverso dal passato, qualcosa di dinamico, di adeguato ad una società che muta giorno dopo giorno. La sicurezza non può essere ridotta ad un dato statistico; ha bisogno di competenze e di un lavoro ampio ed articolato, che sappia porre al centro la vita degli uomini e delle donne che vivono nelle città, che producono, che viaggiano, che consumano.

Come richiamano tutte le mozioni, è urgente superare un grave ritardo e dare corso al rapido decollo dell'Agenzia italiana per la sicurezza delle ferrovie. Occorre dotarla di risorse umane, di adeguate competenze, dei mezzi tecnici e finanziari necessari alla sua funzionalità. Il Governo deve ancora emanare gli appositi decreti: può essere l'occasione per sperimentare, pur a partire dallo specifico oggetto della discussione e nei limiti del decreto legislativo n. 334 del 1999, una visione più ampia della sicurezza.

Proprio perché la sicurezza delle infrastrutture dei trasporti non può più essere rinchiusa nell'ambito nazionale, occorre dare immediato seguito alla ratifica e stipula di tutti gli accordi in essere ed ai quali fanno riferimento le mozioni, fare propri gli standard europei, con la consapevolezza che tali accordi, ovunque siano assunti, non potranno più aver una valenza perpetua ma dovranno essere periodicamente rivalutati e rielaborati, in un'ottica integrata di competenze e di dinamica attenzione all'evolversi della qualità e quantità dei rischi.

Particolarmente importante, poi, è affrontare la questione della sicurezza del trasporto delle merci pericolose, aprendo il capitolo della progressiva esclusione del loro transito dai centri urbani. Questioni come la costruzione di nuove cinture ferroviarie e di comunicazione, che tendono ad escludere le città dal rischio derivante dal transito delle merci pericolose, l'attuazione di adeguati protocolli di certificazione di sicurezza, un'attenta regia di un'agenzia che non sia un nuovo carrozzone ma uno strumento efficace di studio, analisi, intervento e controllo, potrebbero

rappresentare un primo passo verso quella visione più ampia della sicurezza della quale abbiamo bisogno.

In questo contesto, la presenza di adeguato personale nelle stazioni – così come sottolineato dagli stessi operatori del settore – non può essere ridotta ad una mera questione economica o ad un’astratta valutazione sul rapporto tra lavoro umano e automazione degli impianti e dei controlli. Il metro di giudizio deve essere quello della prudenza e della sicurezza. Ricordo che a Viareggio è stato proprio l’intervento del capostazione ad evitare che un incidente gravissimo si trasformasse in una vera e propria immane catastrofe.

Occorre che queste mozioni non rimangano lettera morta o atti formali dovuti e scaturiti a seguito di un tragico evento. Occorre che abbiano seguito con un dibattito ampio ed approfondito, perché questo argomento è un tema che ci viene imposto dai cambiamenti che viviamo giorno per giorno e dei quali troppo spesso ci accorgiamo solo dopo che sono avvenute tragedie e disgrazie.

Concludo ricordando che, poiché non è nelle nostre possibilità azzerare ogni forma di rischio, bisogna avere presente che gli incidenti possono purtroppo accadere. Dunque, prevenzione, controllo ma anche assistenza. L’assistenza alle vittime, a chi ha avuto danni materiali e morali è uno dei capitoli integranti della questione sicurezza.

Partendo dai fatti di Viareggio, voglio richiamare due aspetti che mi sembrano centrali. La ricostruzione delle responsabilità coinvolte ha portato all’individuazione di una pluralità di soggetti, rendendo l’*iter* dei risarcimenti pericolosamente complesso. In eventi così drammatici, occorre affermare il principio che lo Stato si deve fare garante della ricostruzione e tutore dei familiari delle vittime, che per ricominciare a vivere non possono certo attendere che si siano sbrogliate le matasse delle colpe e le pastoie legali tra assicurazioni e soggetti coinvolti.

In secondo luogo, occorre che le risorse messe in campo per ricostruire non siano virtuali, ma corrispondano davvero alle reali necessità. Occorre dare dignità alle vittime, che non sono numeri, ma sono persone, esseri umani che hanno lasciato – senza volerlo – altri esseri umani, che tutti noi abbiamo il dovere di assistere e tutelare da subito, con fermezza, serietà e grande senso di responsabilità. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cicolani. Ne ha facoltà.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, molte considerazioni in ordine all’incidente di Viareggio sono già state fatte dai colleghi che mi hanno preceduto. Quando avvengono situazioni di questo tipo, abbiamo il compito di trarne lezione e impedire il più possibile che abbiano a ripetersi nel futuro.

Questo incidente è la prima prova per un nuovo organismo che abbiamo creato, l’Agenzia per la sicurezza ferroviaria italiana, nato per effetto delle politiche di convergenza avviate in sede comunitaria. Tale organismo si cimenterà, in questo caso, nell’individuazione delle cause del-

l'incidente, affinché si possano adottare misure normative per garantire maggiore sicurezza nel futuro, almeno per questa tipologia di incidenti. Credo però che gli elementi su cui agire in questi giorni, a prescindere dall'individuazione precisa delle responsabilità, siano già emersi.

Un primo elemento è dato dal fatto che poiché non è pensabile un arretramento in termini di liberalizzazione ferroviaria, deve essere più forte il ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea, nel senso che deve essere più stretto il legame tra l'Agenzia europea e quelle nazionali. Deve esserci un controllo operato direttamente dall'Agenzia europea, in analogia a quello che accade, per esempio, nel sistema aereo, ovviamente *mutatis mutandis* essendo completamente diversi i vettori aerei da quelli ferroviari e naturalmente diversi i gradi di qualità della sicurezza a cui si deve giungere. Tutto ciò va fatto con grande intelligenza, per non appesantire inutilmente il trasporto ferroviario che, invece, va ancora aiutato e incrementato, ma nella consapevolezza della necessità di garantire un trasporto sicuro.

Questo vale tanto più – e questo è il secondo elemento – se parliamo di merci pericolose. Abbiamo vissuto incidenti stradali molto gravi per effetto di merci infiammabili, esplosivi e quant'altro ed abbiamo auspicato, a valle degli stessi, un maggior utilizzo del trasporto ferroviario per quel tipo di merci. È certamente giusto questo orientamento, ma dobbiamo imparare una lezione importantissima dai fatti avvenuti: se quello che è accaduto fosse accaduto in una galleria lunga, con altri treni in transito, oggi parleremmo di migliaia di morti in attesa di interventi che, probabilmente, non avverranno mai in un arco temporale visibile (mi riferisco a linee-merci specializzate extracittadine o addirittura specializzate per merci pericolose) dobbiamo regolare il trasporto.

In altri termini, per il trasporto di merci pericolose dobbiamo scegliere itinerari il più possibile al di fuori dei pericoli. Dobbiamo regolamentare anche gli incroci, evitando, quindi, che quando queste merci viaggiano in galleria possano incrociare altri tipi di treni; dobbiamo infine cercare di impedire il più possibile percorsi fortemente urbanizzati. Queste semplici scelte potrebbero costituire già un forte incremento della sicurezza.

Un ultimo punto riguarda l'intervento della collega che mi ha preceduto e concerne il tema assicurativo. Nel sistema della liberalizzazione, proprio perché gli attori si moltiplicano, è estremamente complessa la ricostruzione della responsabilità, ma chi ha subito danni non può aspettare i tempi lunghi dell'accertamento della giustizia.

È giusto che il Governo promuova iniziative atte ad attenuare il disagio di chi ha avuto danni e quindi ad indennizzare i soggetti che hanno subito danni attribuendo loro un ristoro per i danni patiti. Anche questo elemento che può sembrare secondario è invece centrale.

Potremo progredire nelle politiche del trasporto, in quelle della sicurezza e in tutte quelle politiche utili ad una collettività sempre più complessa quanto più sapremo normare in modo equo e responsabile tale complessità. Per questo credo che la mozione di cui è primo firmatario il se-

natore Grillo (ma anche le altre, per la verità, in moltissimi punti) risponda a queste esigenze e quindi vada sostenuta. (*Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Rinvio il seguito della discussione sulle mozioni in titolo alla data che sarà stabilita dalla prossima Conferenza dei Capigruppo.

Discussione delle mozioni nn. 156, 157, 159, 163, 166, 167 e 171 (testo 2) sul G8 (ore 18,58)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00156, presentata dal senatore Dini e da altri senatori, 1-00157, presentata dal senatore D'Alia e da altri senatori, 1-00159, presentata dal senatore Bricolo e da altri senatori, 1-00163, presentata dalla senatrice Pinotti e da altri senatori, 1-00166, presentata dalla senatrice Marinaro e da altri senatori, 1-00167, presentata dal senatore Pedica e da altri senatori, e 1-00171 (testo 2), presentata dal senatore Peterlini e da altri senatori, sul G8.

Ha facoltà di parlare il senatore Dini per illustrare la mozione n. 156.

DINI (*PdL*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, con la mozione che abbiamo presentato e il dibattito di oggi vogliamo porre all'attenzione di tutto il Senato i risultati conseguiti dal vertice de L'Aquila, che sono il frutto di un lavoro lungo e paziente e pongono le basi di un ambizioso programma di riforme e di interventi, che dovrà e potrà vedere il Parlamento italiano come protagonista.

La Commissione affari esteri, che ho l'onore di presiedere, insieme alla Commissione affari esteri della Camera dei deputati, ha avviato da tempo un'indagine conoscitiva sulla Presidenza italiana del G8 e le prospettive della *governance* mondiale: in quella sede, abbiamo avuto modo, nel confronto diretto con i Ministri degli affari esteri e dell'economia, con lo *sherpa* del Governo italiano e con i rappresentanti di enti di ricerca, di seguire la preparazione del vertice e approfondire i principali temi che ne hanno caratterizzato l'agenda.

Non ci stupiamo, dunque, del successo di un evento che è stato accuratamente preparato, con una professionalità di cui dobbiamo dare atto al Governo e in particolare ai funzionari a vario titolo coinvolti.

Permettetemi qui di cogliere l'occasione per dare il dovuto riconoscimento alla professionalità della nostra diplomazia, alla cui preziosa attività spero vorremo destinare, con la prossima manovra finanziaria, le risorse indispensabili a garantire quell'alto livello di professionalità e di esperienza che permetta all'Italia di svolgere un ruolo efficace e apprezzato sulla scena internazionale.

In un momento di grave difficoltà per le nostre economie e per le nostre società, il vertice ha costituito un'occasione preziosa, che non è an-

data persa, per riaffermare la necessità di una efficace *governance* mondiale. Come ha detto bene il Capo dello Stato a L'Aquila, le crisi che stiamo vivendo da un anno sono «La prova inconfutabile che è con un mondo globale che dobbiamo fare i conti, che è un mondo globale quello che si deve governare. Nessun Paese e nessun Continente può fare da solo».

Questa consapevolezza ha animato e indirizzato i lavori della Presidenza italiana, che ha voluto avviare, proprio con il G8 de L'Aquila, la costruzione di una nuova architettura della *governance* mondiale, coinvolgendo le grandi economie emergenti. Non esiste ancora un consenso sulla forma e la composizione futura di un G8 riformato; l'Italia ha quindi efficacemente adottato diversi formati, puntando sul valore aggiunto di ciascuno.

Si sono svolti a L'Aquila: una sessione del solo G8; una sessione del G8 allargato a Brasile, Cina, India, Messico, Sud Africa ed Egitto; un Forum delle maggiori economie per affrontare i problemi dell'energia e del cambiamento climatico; una sessione del G8 con i *partner* africani per discutere l'impatto della crisi economica sui paesi in via di sviluppo; infine, una sessione sulla sicurezza alimentare con tutti i *leader* presenti al vertice.

Il gruppo dei Paesi che costituiscono il G8, per la comunanza dei valori cui essi si ispirano, continua a svolgere un prezioso ruolo di stimolo e di indirizzo per una *governance* mondiale che tuttavia va resa più articolata e rappresentativa, come proprio a L'Aquila, con successo, si è iniziato a fare. Ed è stata questa articolazione più rappresentativa della complessa realtà mondiale che ha permesso al vertice di conseguire risultati significativi e assumere impegni ambiziosi la cui attuazione e sviluppo dovremo seguire con particolare attenzione nel prossimo futuro.

Il primo risultato consiste nella decisione di chiudere entro il 2010 i negoziati di Doha sulla riduzione delle barriere agli scambi internazionali. Mai come in questo momento occorre infatti dare una risposta chiara alle tensioni protezionistiche che agitano la scena politica di tanti Paesi. Lo sviluppo equilibrato dell'economia mondiale, la stessa crescita dei Paesi più poveri, necessitano un più elevato tasso di liberalizzazione dei commerci.

E proprio verso i Paesi poveri il vertice ha voluto ribadire impegni di aiuto e varare programmi più efficaci e ambiziosi di quanto previsto in passato. Faccio qui riferimento al programma di sicurezza alimentare, per il quale si è prevista una dotazione finanziaria di 20 miliardi di dollari. Innovando rispetto al passato, il programma mira ad accrescere le potenzialità delle produzioni agricole dei Paesi poveri. L'esperienza mostra come politiche limitate al semplice aiuto alimentare, se risolvono le esigenze più pressanti delle popolazioni, non incidono sui problemi strutturali, anzi hanno generato in alcuni casi effetti perversi. Da ciò l'impegno a fornire assistenza tecnica, a formare le popolazioni rurali, per garantire una mutazione della loro reale capacità di produzione.

Sono questi Paesi che dobbiamo responsabilizzare di più, migliorando le strutture amministrative e le capacità di governo. In fondo, è questo il messaggio portato al continente africano dal presidente Obama, che si è rivolto ai *leader* degli Stati africani richiamandoli alle loro responsabilità. Un mondo, dunque, più rispettoso di regole e comportamenti politici fondati sulla responsabilità.

L'adozione di nuove, più efficaci regole e metodi di supervisione per ristabilire fiducia nei mercati finanziari e prevenire che altre crisi si producano in futuro, è stato un altro degli obiettivi perseguiti dal G8. Queste regole sono state cristallizzate nel cosiddetto «Lecce Framework», una serie di principi promossi dalla Presidenza italiana – e in particolare dal nostro Ministro dell'economia e delle finanze – per sviluppare standard comuni nell'economia e nella finanza mondiale, volti a garantire la correttezza, l'integrità e la trasparenza delle relazioni finanziarie.

Si è stabilito, inoltre, di potenziare la cooperazione internazionale per combattere la corruzione, il riciclaggio del denaro, il terrorismo finanziario e l'evasione fiscale attraverso l'attuazione di regole comuni internazionali rafforzate, sostenendo le iniziative nell'ambito dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE).

Il richiamo ad una dimensione etica nei rapporti economici e finanziari è stato formulato con forza, proprio in questi giorni, nell'ultima enciclica di Papa Benedetto XVI, un richiamo al profondo valore dell'economia sociale di mercato da parte di un uomo – come ha giustamente notato un nostro autorevole collega – che unisce all'autorità spirituale il suo essere cittadino di un Paese che affrontò e vinse la sfida della ricostruzione, con Konrad Adenauer e Ludwig Erhard, proprio ricorrendo all'economia sociale di mercato.

L'attenzione ad uno sviluppo equilibrato e sostenibile ha condotto il dibattito in seno al G8 a concentrarsi su un altro grande dossier: quello relativo al cambiamento climatico e, conseguentemente, alle nuove sfide per le politiche energetiche. Questo dibattito si è svolto con il pieno coinvolgimento delle principali economie emergenti e si è concluso con una presa di posizione comune che reca l'impegno su un ambizioso programma di riduzione delle emissioni di anidride carbonica e pone le basi per un accordo globale alla Conferenza di Copenaghen del prossimo dicembre 2009.

Le grandi economie hanno convenuto di impegnarsi per impedire l'aumento della temperatura media del pianeta soprattutto per uno sforzo comune nello sviluppo della ricerca, nelle energie alternative, nelle politiche di risparmio energetico. Dietro questo impegno vi è l'ambiziosa sfida di una profonda trasformazione tecnologica di cui l'Italia può e deve essere protagonista.

È dunque con il più grande interesse che si guarda all'attività oltre oceano della nostra principale azienda automobilistica, alla sfida che la vedrà protagonista in un cambiamento di stili di vita e di consumi, cui la nuova Presidenza statunitense ha impresso uno straordinario salto di qualità.

Vediamo così, colleghi, quanto le scelte de L'Aquila non siano lontane dalla nostra vita, ma influenzino in modo diretto le prospettive delle nostre società e debbano segnare anche la nostra attività di legislatori.

A L'Aquila i *leader* del pianeta si sono poi concentrati sui principali temi politici dell'Agenda internazionale. Ne è uscito innanzi tutto un impegno forte per la riuscita della Conferenza del riesame del Trattato di non proliferazione nucleare che si terrà il prossimo anno, nella prospettiva condivisa, mai formulata con tanta chiarezza in un documento del G8, di «un mondo senza armi nucleari».

La minaccia nucleare è una delle grandi sfide cui la comunità internazionale si trova di fronte. È un impegno che ci è costato e ci costa anche sacrifici. In occasione del G8 dei Ministri degli esteri di Trieste è stata approvata una strategia di stabilizzazione dell'Afghanistan.

Nei prossimi giorni ci troveremo a discutere in Senato del provvedimento sul rinnovo della partecipazione italiana alle missioni internazionali. Il nostro rinnovato e rafforzato impegno in Afghanistan è il prodotto di scelte che abbiamo assunto insieme agli altri *partner* proprio in occasione del vertice del G8. È un impegno per la pace e la stabilità al quale dobbiamo restare coerenti perché il sacrificio dei nostri soldati, da ultimo di Alessandro Di Lisi, al quale rivolgo un pensiero commosso, non sia inutile.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, il vertice de L'Aquila ha proposto questioni e temi sui quali saremo chiamati a riflettere; fra questi, le misure da intraprendere per garantire il rilancio della nostra economia. Lo abbiamo voluto dire con chiarezza nel dispositivo della nostra mozione. Occorre dare un puntuale seguito agli impegni relativi al riassetto del sistema di regolazione del mercato finanziario e occorre soprattutto che l'Italia si impegni adottando le necessarie riforme strutturali al fine di garantire che la ripresa economica si fondi su più solide e sostenibili basi.

La crisi deve essere un'occasione per ristrutturare e rendere più competitiva e forte la nostra economia. È questa la sfida che abbiamo di fronte; sono questi gli impegni che le conclusioni del G8 pongono al nostro Paese e, in particolare, al Parlamento.

Rivolgo quindi un invito ai colleghi di maggioranza e di opposizione affinché si esprimano con un voto positivo sul dispositivo della mozione da noi presentata. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Alia per illustrare la mozione n. 157.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Signor Presidente, come già indicato nella premessa della mozione da noi presentata, non solo non abbiamo alcuna difficoltà ad esprimere apprezzamento per la riuscita del vertice G8 de L'Aquila, ma lo facciamo anche con piacere. Riteniamo, infatti, che il merito sia ascrivibile certamente al Governo e al Presidente del Consiglio; certamente al ruolo fondamentale ed insostituibile del nostro Capo dello

Stato; certamente a questo Paese, e a tutte le forze politiche che lo rappresentano, che dimostra di essere all'altezza del compito nei momenti di particolare difficoltà e, comunque, quando sono in gioco interessi superiori che riguardano lo Stato ed il bene generale della nostra comunità, oltre alla sua credibilità internazionale, che è condizione e presupposto perché vi sia anche una crescita della collettività nazionale.

È evidente che, anche in considerazione della solennità istituzionale di eventi come il G8, che funge spesso da contraltare alla effettiva concretezza operativa degli stessi nell'offrire risposte adeguate ai problemi del mondo, i risultati raggiunti durante l'ultimo incontro tra i *leader* a L'Aquila sono condivisibili e sostanzialmente accettabili, eccezion fatta per alcuni impegni presi dal Governo italiano, a nostro avviso di poca sostanza anche rispetto agli stessi impegni presi dagli altri Paesi.

Come si potrebbe definire altrimenti, nell'ambito dell'ammontare di 20 miliardi di dollari di aiuti complessivi previsti per l'Africa, il contributo del nostro Paese di soli 450 milioni di dollari, fanalino di coda per intensità d'aiuto rispetto a tutti gli altri Paesi partecipanti? A maggior ragione, se si considera che negli ultimi anni, come anche sottolineato dalle associazioni a sostegno dell'Africa, l'Italia ha disatteso i precedenti impegni presi, riducendo drasticamente l'ammontare di risorse finanziarie previste a sostegno del continente africano.

Rileviamo, dandone atto al Governo, come lo stesso si sia fatto promotore di soluzioni e proposte sulla crisi finanziaria internazionale; ma con la stessa obiettività notiamo come il riscontro pratico della buona volontà, anche con gli interventi nazionali posti in essere a sostegno del sistema economico italiano contro la crisi, sia stato poco concreto e poco focalizzato sulle necessità reali degli operatori economici e, innanzi tutto, sui temi che riguardano la famiglia.

Pur accogliendo con piacere il palese tentativo di pianificare una serie di misure di carattere fiscale a sostegno delle imprese, peraltro confermato nell'ultimo decreto anticrisi in discussione alla Camera, molto poco si è fatto per sostenere i primi attori del sistema economico, cioè le famiglie italiane.

L'unico vero modo di proteggere le stesse dai dirompenti effetti della crisi – noi lo diciamo da tempo – è prevedere l'introduzione del quoziente familiare all'interno dell'ordinamento tributario italiano (una delle riforme strutturali cui si faceva cenno prima) e dispiace che la maggioranza, pur avendolo inserito tra i proclami elettorali, lo abbia messo troppo in fretta nel dimenticatoio.

Il baricentro delle misure a sostegno della crisi sembra essere fin troppo spostato in favore delle imprese. E questo, sia chiaro, non è un male. Lo potrebbe diventare però nella misura in cui i pur apprezzabili interventi siano fin troppo rivolti verso la previsione di incentivi fiscali. Il vero problema delle aziende, oggi, è infatti la mancanza di risorse finanziarie liquide per far ripartire gli investimenti, nei casi migliori, e per impedire stati di insolvenza già in stato terminale, nei casi peggiori. Dunque notiamo quanto poco sia stato fatto per incentivare realmente le banche ad

impedire «l'asfissia finanziaria delle piccole e medie imprese italiane», parafrasando quando detto da Lamberto Cardia, presidente della CONSOB, nell'incontro annuale della Commissione con i mercati.

Il G8, cari colleghi, ha sollevato, inoltre, preoccupazioni crescenti in merito alla diffusa e crescente occupazione nel mondo. Preoccupazione che, purtroppo, non è sfociata in misure concrete a favore dell'occupazione stessa, che è il perno fondamentale dello stato di salute dei cittadini e delle famiglie, come lo stesso Santo Padre, nell'offrire sostegno a quanti soffrono il dramma della disoccupazione, ha sottolineato nel recente Angelus, dicendo che: «solo restando fedeli ai valori della famiglia e del rispetto della vita umana, della giustizia sociale e con la disponibilità alla fatica e al sacrificio, si può costruire una società solidale e fraterna».

In occasione dell'incontro dei *leader* mondiali, inoltre, molto ci si aspettava sugli impegni e sulle proposte da prendere sui temi ambientali ed energetici. Le aspettative – notiamo con piacere – hanno trovato risposta negli impegni presi circa la riduzione delle emissioni globali di gas serra di almeno il 50 per cento entro il 2050 e la promessa di contenere l'aumento medio delle temperature globali entro i 2 gradi centigradi.

Dispiace che non abbiano preso parte formalmente agli impegni Paesi a forte emissione di anidride carbonica come la Cina e l'India. Molto poco si è stabilito in tema di risposte all'emergenza idrica e della salute, soprattutto per i Paesi a maggior concentrazione di povertà e malattia come l'Africa. Per quest'ultimo aspetto proponiamo che l'Italia assuma sempre più i panni di *partner* privilegiato, vista anche la sua vicinanza con i Paesi a Sud del Mediterraneo.

In tema di impegni a sostegno del settore energetico e dell'ambiente restiamo in attesa di capire come il Governo intenda dare concretezza ai citati impegni presi. Se accogliamo con estremo piacere la volontà e l'impegno preso a prevedere il ritorno del nucleare nel nostro Paese, scopriamo con stupore come, prendendo spunto da una recente ricerca, l'Italia, storicamente ai livelli più bassi d'Europa in fatto di investimenti destinati alla ricerca in generale, nel settore energetico, dopo la Francia, presenti il più elevato investimento *pro capite* (6 euro contro i 5,2 della Germania, i 2,8 della Gran Bretagna, gli 1,9 della Spagna). Circa il 30 per cento degli investimenti sono destinati al nucleare (ultimo dato 2005, ma la situazione non sembra essere cambiata), il 14 alle rinnovabili, il 10 all'efficienza, il 7 all'idrogeno, il 25 alle altre tecnologie.

Nonostante questa evidente base di eccellenza, il sistema Italia non è emerso in questi anni come luogo di produzione dell'innovazione in campo energetico, in quanto gli investimenti non si sono tradotti in brevetti ed hanno sofferto di dispersione e poca concentrazione degli interventi. Dunque, potenzialmente, il nostro Paese potrebbe essere all'avanguardia in campo energetico, ma siamo costretti ancora, e da anni, a pagare le bollette molto più dei nostri colleghi europei. Le stesse fonti rinnovabili non riusciranno mai a svilupparsi in modo concreto se non si snelliscono ed uniformano le procedure di autorizzazione, non si limitano

i troppi veti locali, in definitiva la politica energetica non torna ad essere appannaggio, competenza e prerogativa esclusive dello Stato.

Signor Presidente, la nostra mozione, da un lato, tiene presenti gli aspetti importanti ed il successo internazionale; dall'altro, pone, in termini problematici, certe questioni, alcune delle quali sono state anche enunciate – e noi le condividiamo – dal presidente Dini nella illustrazione della mozione di maggioranza. Vi è, cioè, la necessità di cogliere questa occasione per una riforma della *governance* finanziaria del sistema economico globale, tema particolarmente delicato e complesso che verosimilmente non si riesce ad esaurire nella funzione e nel ruolo, anche decisivo, che possono avere i G8, in versione più o meno allargata, e che implica una discussione sulla riforma dei modelli organizzativi e decisionali internazionali, a cominciare dalle Nazioni Unite, di cui il G8 non può essere un debole surrogato.

Si pone anche il tema, però, di una maggiore responsabilizzazione della nostra attività di politica economica, finanziaria e di *welfare* interno, che ha bisogno di quelle riforme strutturali, senza le quali la ripresa sarà per noi un problema e non una risorsa ed un valore raggiunto.

Per questo anche nella nostra mozione abbiamo ripreso questi temi, a cominciare da quello della liberalizzazione dei servizi pubblici locali, per passare al tema della riforma del sistema previdenziale e del sistema del *welfare* e degli ammortizzatori sociali. Se non si fanno ed in anticipo queste riforme strutturali, è chiaro ed evidente che nessuna risposta positiva o contributo autorevole questo Paese potrà dare per superare la crisi che è, sì, nazionale ma prima ancora è una crisi internazionale.

Per queste ragioni riteniamo, pur essendo aperti ad un confronto che speriamo si possa avere in Aula anche con i colleghi di maggioranza e opposizione per vedere se è possibile su alcuni punti arrivare ad un testo condiviso, che in questa mozione si sia concentrata la morale del G8. Al di là della passerella internazionale che possa aver rappresentato, il vertice pone il problema di una maggiore attenzione e responsabilità dei Capi di Stato e di Governo, in particolare del nostro, rispetto alle politiche ed agli impegni assunti a livello internazionale che devono essere rispettati.

Per essere noi credibili dobbiamo anzitutto essere nelle condizioni, nel nostro Paese, di applicare quelle politiche, di essere coerenti con esse e di avere la forza di adottare misure che possono essere anche impopolari, ma che certamente nel medio e nel lungo periodo costituiranno un beneficio per la nostra comunità. (*Applausi dal Gruppo UDC-SVP-Aut e del senatore Pardi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Divina per illustrare la mozione n. 159.

DIVINA (*LNP*). Signor Presidente, il recente *Summit* degli 8 Grandi, che si è concluso a L'Aquila, ha formalizzato una serie di impegni che riteniamo tutti importantissimi: dalla dichiarazione sul futuro sostenibile alla dichiarazione sulla non proliferazione nucleare, contro il terrorismo,

sull'energia e sul clima, sulla sicurezza alimentare. Vi è stato insomma un impegno a largo spettro. Vorremmo, però, soffermarci sulla tematica della crescita equilibrata e sostenibile.

In sostanza, a L'Aquila si è espressa la volontà di rinnovare l'impegno globale degli 8 Paesi nei confronti dei Paesi poveri ed in particolar modo si è fissata l'attenzione sull'Africa. Si sono in sostanza prese delle misure tese a mitigare l'impatto della crisi proprio su quei Paesi in via di sviluppo che avrebbero accusato maggiormente anche la minor capacità nostra di intervenire. Siamo perfettamente d'accordo e completamente in linea con queste dichiarazioni. Ciò che diciamo è che bisognerebbe adesso passare o tradurre questi propositi in azioni ed impegni concreti.

Non possiamo dire che le politiche di aiuto allo sviluppo che fino ad oggi si sono realizzate abbiano compiuto salti o avuto dei risultati, almeno quelli che si speravano. Pensiamo, per esempio, al fallimento delle politiche dell'accoglienza *tout court* in Africa, dove nascono 100 milioni di nuove vite ogni anno: 100 milioni significa la somma della popolazione d'Italia (circa 60 milioni) e di Spagna (circa 40 milioni) assieme.

È fin troppo semplice capire che l'accoglienza di questi popoli potrebbe far raddoppiare ogni anno le popolazioni di Italia e Spagna, lasciando completamente inalterati tutti i problemi africani. Nemmeno hanno sortito – a noi è sembrato – alcuna efficacia le politiche realizzate fino agli anni '90, dove la politica per la cooperazione e lo sviluppo sembrava più una lottizzazione, una spartizione geografica del globo: i socialisti avevano lottizzato l'Africa; l'Asia era appannaggio dell'allora PCI; l'America latina era terreno operativo per la Democrazia cristiana. Gli aiuti servivano più per affermare l'influenza di queste organizzazioni e di questi partiti che non per la risoluzione dei problemi delle popolazioni di quei siti bisognosi.

In sostanza, a fronte di milioni di dollari stanziati per la cooperazione, possiamo dire che sono pochissimi gli esempi di avvio di un reale sviluppo e viceversa troppi gli esempi che si sono verificati di un cattivo impiego, di una mala gestione degli aiuti internazionali, dilapidati dai Governi locali che hanno lasciato sostanzialmente alla fame le popolazioni per le quali questi grandi sforzi si tentavano di fare.

Su questo tema è intervenuto, secondo noi in modo puntuale e preciso, anche Papa Benedetto XVI, che ha esortato ad un ripensamento del sistema mondiale. In merito alla questione dello sbilanciamento del mondo il Papa sosteneva che vanno cambiate le regole e si augurava che dal G8 potessero scaturire decisioni ed orientamenti utili al vero progresso di tutti i popoli, in special modo di quelli più poveri.

Sempre il Papa è ritornato sul tema con l'Enciclica *Caritas in veritate*, dove, parlando di sviluppo, ha affermato che se non è di tutti gli uomini non possiamo parlare di vero sviluppo. Condividiamo pienamente questa sua visione. Dobbiamo ammettere che ancora oggi assistiamo a degli atteggiamenti che potremmo anche definire post-colonialisti, con i quali ci si limita sostanzialmente a stanziare dei fondi per poi consegnarli alle organizzazioni più variegata, che attuano interventi isolati o comun-

que disorganici, o peggio ad affidare queste risorse a dei Governi tante volte corrotti che non hanno mai considerato i diritti effettivi dei loro popoli. Anche perché a volte questi Paesi in via di sviluppo sono stati considerati degli autentici serbatoi di preziosissime materie prime, tali da giustificare accordi con qualsiasi Governo.

Quel che diciamo con questa mozione è che vanno cambiate radicalmente le politiche di aiuto a tali Paesi. Dovremmo passare dal donare esclusivamente cibo – quello che avviene oggi – ad un coinvolgimento della persona, dell'uomo nel cammino autonomo che dovrebbe fare compiere verso il benessere, i diritti e la libertà. Non dovremmo più riproporre gli errori che abbiamo visto. Non dovremmo più ingenerare quei falsi miti, quei falsi paradisi che hanno portato interi popoli ad abbandonare i loro Paesi di origine: invece che partecipare alla loro evoluzione, sono scappati verso le nostre terre promesse, che per lo più si sono rilevate fonti di dolore, sofferenza emarginazione e, a volte, anche di morte.

Il nostro impegno è pertanto indirizzato innanzi tutto ad aiutare tutti i popoli del mondo a migliorare le condizioni dei propri Paesi d'origine, a credere nel loro sviluppo ed a lottare per questo, chiaramente con l'aiuto di tutta la comunità internazionale. Per tale ragione la nostra mozione chiede al Governo di orientare le proprie politiche di cooperazione, accoglimento ed immigrazione come elementi di un'unica visione che ponga al centro l'idea di dare a tutti gli uomini l'opportunità di vivere con dignità nei propri Paesi, senza essere costretti o indotti a lasciare i Paesi natii, al prezzo – come abbiamo visto – di enormi sofferenze.

Inoltre, chiediamo un nuovo tipo di rapporti tra Paesi ricchi e Paesi in via di sviluppo, dove nei primi non continui a prevalere la ricerca e lo sfruttamento delle risorse e nei secondi venga garantito che gli aiuti siano destinati effettivamente alle popolazioni bisognose.

In ultimo, chiediamo che la cooperazione allo sviluppo sia un elemento integrante della politica estera e pertanto venga indirizzata prioritariamente a quei Paesi con i quali si sono instaurati rapporti di amicizia e reciproca intesa. Abbiamo dovuto dire «prioritariamente» non potevamo chiaramente dire «esclusivamente», ma è facile anche capire che è molto più opportuno e più semplice aiutare efficacemente i Paesi con cui si hanno rapporti molteplici, che pertanto portano a conoscerne meglio i bisogni e ad adottare le migliori strategie per sollevarli dal bisogno.

In sostanza, la nostra mozione potrebbe essere inquadrata con una sintesi: dare ad ogni uomo l'opportunità di vivere dignitosamente nel proprio Paese. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Scanu per illustrare la mozione n. 163.

SCANU (*PD*). Signor Presidente, signor Sottosegretario, colleghi, forse è presto per predisporre un bilancio consuntivo degli obiettivi raggiunti e non raggiunti dal recente vertice G8. Possiamo però dire che, al di là delle valutazioni finali che verranno predisposte, il G8 si è svolto

nel nostro Paese in una condizione di ottima agibilità politica. Il Capo dello Stato aveva invocato un clima più disteso rispetto a quello delle settimane precedenti, e quindi una sorta di nuova solidarietà nazionale ha permesso di trascorrere quei giorni con l'obiettivo esclusivo di cercare di produrre qualcosa di interessante.

Da poco sono stati tracciati i cardini principali dell'architettura del G8. Noi, con la mozione che mi accingo ad illustrare, abbiamo voluto sottolineare l'importanza strategica che un incontro tra i cosiddetti grandi della terra può assumere nello scacchiere mondiale. La crescita deve essere declinata all'insegna della giustizia sociale e deve potersi sviluppare restringendo la forbice economica, cioè limitando il più possibile il divario tra i Paesi ricchi e i Paesi poveri, sottolineando il concetto di una nuova cittadinanza mondiale che, per essere precisi, secondo noi non vuol dire abitare necessariamente laddove si nasce, ma significa semmai rendere abitabile tutto il mondo in maniera tale che il mescolamento delle razze avvenga all'insegna della civiltà, dell'umanesimo integrale e del bene comune. Non siamo spaventati da queste inclusioni, anzi le chiamiamo diversamente perché riteniamo che non vi debba essere alcun fattore dominante rispetto ad un soggetto presuntivamente debole.

Nella nostra mozione, però, abbiamo parlato anche dell'organizzazione del G8. In buona sostanza ancora ci chiediamo – e lo chiediamo al Governo tramite questa mozione – quali siano stati effettivamente i motivi per i quali, subito dopo il triste episodio del terremoto in Abruzzo, il Capo del Governo ha deciso di cancellare la sede de La Maddalena e di spostare il G8 a L'Aquila. È stato detto che il motivo risiedeva nella necessità di mostrare – sempre ai cosiddetti grandi della terra – il dolore della popolazione abruzzese, i danni provocati da quella immane sciagura. Si è parlato, in maniera informale e comunque certamente timida, dell'eventuale necessità di garantire meglio la sicurezza. Sono state avanzate anche altre ipotesi. Di fatto, ad oggi, ancora non sappiamo per quale motivo il G8 sia stato spostato a L'Aquila, come non conosciamo, signor Presidente e signor Sottosegretario, l'ammontare della spesa per la sua realizzazione, quanto sia stato speso, nella fase iniziale, nell'arcipelago de La Maddalena e quanto successivamente in Abruzzo. Noi – e questo è un altro elemento della mozione – desideriamo conoscere esattamente l'ammontare di tale spesa.

Vi è però un aspetto dominante che sta cuore al nostro partito e che cercherò di evidenziare: La Maddalena è stata inopinatamente abbandonata; a La Maddalena sono state realizzate opere con i soldi dei sardi; a La Maddalena è stato chiesto uno sforzo organizzativo che ha comportato anche una notevole assunzione di responsabilità nei confronti dei fornitori. Tutto ciò ha determinato debiti, ha determinato il famoso danno emergente e l'altrettanto famoso lucro cessante.

Noi, con questa mozione, chiediamo che almeno ciò che è stato realizzato diventi in qualche modo patrimonio morale del nostro Paese, in maniera tale che le opere realizzate con i soldi dei sardi possano costituire oggetto di attenzione da parte di un Governo che nel futuro dovrà svilup-

pare altre iniziative di carattere internazionale, che potranno trovare una sede eccellente nell'arcipelago sardo.

Chiediamo, nello specifico, che il nuovo polo turistico, il palazzo della «Main Conference» e tutti gli altri edifici predisposti per il lavoro delle delegazioni, nonché gli interventi di riqualificazione dell'ex Arsenale possano diventare oggetto di una manutenzione operativa, e comunque possano essere utilizzati in incontri e congressi internazionali. In buona sostanza, chiediamo che l'isola sia considerata dal Governo il luogo deputato ad accogliere nel futuro tutti gli appuntamenti che abbiano questa caratteristica.

Signor Presidente, quando il Governo Prodi scelse La Maddalena, il Presidente del Consiglio e lo stesso Presidente della Regione dell'epoca dissero che quella scelta era stata informata dal desiderio di risarcire La Maddalena per ciò che in almeno 30 anni aveva dato alla politica internazionale e alla politica mondiale. Non dimentichiamo, signor Presidente, che a La Maddalena non c'era una base NATO: c'era una base americana. Non dimentichiamo che per 30 anni a La Maddalena si è convissuto con i missili a testata nucleare. Non dimentichiamo che nel giardino di casa avevamo una santabarbara che avrebbe potuto far saltare in aria tutta l'isola della Sardegna.

Dunque, se quello era un risarcimento, se non c'era malevolenza nelle intenzioni del Presidente del Consiglio, se quello spostamento moralmente può essere stato in qualche modo subito dal Presidente del Consiglio e dal Governo, ebbene si approvi la nostra mozione: approvando la nostra mozione, concretamente e non soltanto con formali manifestazioni di principio potrà essere restituito il maltolto. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare la senatrice Marinaro per illustrare la mozione n. 166.

MARINARO (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario Scotti, i contenuti e i temi discussi al G8 de L'Aquila, come l'economia, la finanza, i diritti umani, l'acqua e la sicurezza alimentare, obbligano ad aprire un dibattito a tutto campo nelle sedi parlamentari, soprattutto se guardiamo ai limiti e ai silenzi contenuti nel Documento di programmazione economico-finanziaria 2010-2013 sulle risorse da impiegare. Infatti, l'interdipendenza tra le economie e la crisi economica e morale che ha investito i Paesi ricchi hanno trasformato la natura del dibattito sul risanamento delle nostre economie, non più monadi di un mondo privilegiato, ma sottoposte a tutte le ripercussioni che viviamo individualmente e quotidianamente.

Sbloccare un vero e proprio intreccio perverso in cui si è venuta a trovare l'economia italiana, dopo aver accumulato un ritardo di crescita che ha accentuato sia l'instabilità macroeconomica che il disagio sociale, è il nostro imperativo. Tuttavia, la risalita del debito configura una condizione insostenibile dei conti pubblici, ci espone alle pressioni del mercato internazionale e ci pone in difetto rispetto alle regole europee. Nello stesso

tempo, crescita pressoché zero, inefficienza e distorsioni del sistema tributario, scarsa efficacia della politica di bilancio a finalità redistributiva contribuiscono a peggiorare gli indicatori di disuguaglianza e povertà. A frenare ulteriormente lo sviluppo economico e il tasso di crescita potenziale concorrono, inoltre, l'insufficienza dei meccanismi premianti la qualità, un contesto generale poco favorevole all'impresa ed agli utenti consumatori, l'ampiezza di settori protetti e privi di concorrenza.

La politica economica è così chiamata ad agire contemporaneamente su tre fronti: sviluppo, risanamento ed equità. Contemporaneamente, perché sono inscindibili. La crescita è indispensabile per generare le risorse necessarie ad un aumento del benessere, alla riduzione della povertà, al risanamento dei conti pubblici; l'equità esige che si ponga fine a fenomeni inaccettabili di evasione ed elusione fiscale, che generano situazioni di sofferenza finanziaria che colpiscono soprattutto gli strati deboli, oltre che le generazioni future. In un regime democratico una maggiore equità è condizione indispensabile nel processo di risanamento finanziario e di rilancio della crescita.

Ma c'è un quarto fronte inscindibile dagli altri tre, sul quale bisogna operare contemporaneamente: la crisi globale, il crollo delle regole che hanno tenuto in piedi le economie dei Paesi più forti e la disperata pressione di una parte maggioritaria del mondo impongono la politica della cooperazione allo sviluppo al primo piano nella ribalta internazionale.

È quanto ha fatto l'Unione europea nel momento in cui, a seguito della modifica del Patto di stabilità, dichiara di riservare particolare attenzione, ai fini della determinazione del deficit, agli «sforzi di bilancio intesi ad aumentare o mantenere i contributi finanziari a sostegno della solidarietà internazionale».

Stupisce che ci sia ancora la necessità di ripetere che non esiste possibilità di rilancio effettivo e duraturo delle economie occidentali se più di due terzi della popolazione del pianeta lottano per sopravvivere alla fame, alla sete, alle malattie e alle guerre, che spesso hanno come concausa il cambiamento climatico.

Questa visione del futuro era chiara al precedente Governo. Infatti, stigmatizzando il ritardo dell'Italia già nel 2006 rispetto agli impegni assunti internazionalmente (con un rapporto tra aiuti per lo sviluppo e PIL pari solo allo 0,20 per cento contro lo 0,33 per cento richiesto), la legge finanziaria 2007, pur nella difficile situazione finanziaria del Paese, aveva marcato una significativa inversione di tendenza, con un notevole incremento degli stanziamenti per gli aiuti allo sviluppo. I fondi del bilancio del Ministero degli affari esteri passarono dai 392 milioni di euro del 2006 ai 600 milioni del 2007, cui si aggiunsero le risorse assegnate al Ministero delle finanze e quelle destinate dal Governo all'azione di cooperazione in Afghanistan, Libano e Sud del Sudan. E con la finanziaria 2008 vi fu un ulteriore incremento, che portò a 732 milioni di euro gli stanziamenti del bilancio degli Esteri.

Ciò indica con chiarezza la determinazione del precedente Governo a rispettare gli impegni assunti in sede ONU e Unione europea, impegni che

prevedevano un costante aumento della percentuale di aiuto per lo sviluppo sul PIL, al fine di raggiungere l'obiettivo dello 0,70 per cento nel 2015.

Guardando ai dati attuali sulla cooperazione allo sviluppo, bilaterale e multilaterale, è del tutto evidente che questo Governo ha compiuto solo significativi passi indietro. Infatti, i tagli al bilancio della cooperazione previsti dalla legge finanziaria 2009 hanno determinato una riduzione del 56 per cento degli stanziamenti, e l'Italia è così passata dai 732 milioni di euro del 2008 ai 312 milioni del 2009.

Vedete, discutiamo spesso in quest'Aula del *corpus* giuridico delle norme che vengono approvate, del loro ancoraggio al dettato costituzionale, della loro reale efficacia ai fini del miglioramento delle condizioni di vita dei cittadini italiani e di chi vive e lavora in Italia; in ultima analisi, discutiamo del loro buon senso. Ebbene, in questo ambito, più di ogni altra parte, manca proprio il buon senso.

Anche per questo le «perplexità e preoccupazioni» espresse dal presidente Napolitano, sulle «criticità» e la «disorganicità» nel modo di legiferare di questo Governo e della sua maggioranza, vanno – credo – accolte seriamente da tutti.

Perché vedete, cari colleghi della maggioranza, avete un modo di governare che, in maniera esemplarmente lineare, risolve la necessità di nuove e tanto invocate regole della nuova economia globale e interdipendente alzando solo muri e alimentando paure e trattando da criminali proprio coloro che provengono dai Paesi ai quali avete cancellato gli aiuti.

Per un Governo di un Paese del G8 che si vuole seriamente impegnare in una politica globale a favore dello sviluppo, dei diritti umani, della pace e della sicurezza c'è bisogno di strumenti finanziari adeguati. C'è bisogno di una visione complessiva e integrata della questione per essere coerenti con ciò che si sostiene non solo nei vertici europei e mondiali, ma anche nella società e nel Paese.

Non ci può essere solo una politica dell'oggi: si deve saper guardare anche un po' più in là. Si deve soprattutto saper guardare al domani, anche perché, secondo i dati dell'Alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati, il fenomeno degli «eco-profughi» è destinato a subire un aumento esponenziale: si prevede, infatti, che nel 2050 il mondo potrebbe ritrovarsi a gestire la migrazione forzata di 250 milioni di persone, con una conseguente accelerazione dei fenomeni di migrazione verso i Paesi sviluppati, e dunque anche verso l'Italia.

C'è urgente bisogno di alzare il tiro, cari colleghi, non solo per consolidare credibilità d'azione nei consessi europei ed internazionali per il nostro Paese, ma perché alzare il tiro significa politiche di ampio respiro e di prospettiva futura per gli italiani, ma anche per gli immigrati, i profughi, i rifugiati, creando opportunità di pace e sviluppo nei loro Paesi e creando anche i presupposti di una solida politica dell'integrazione e della convivenza nel nostro Paese.

Ecco quindi, signor Presidente, le ragioni di questa nostra mozione. Un atto politico concreto per chiedere al Governo e alla sua maggioranza

di voler considerare i gravi effetti che le proprie scelte economiche hanno prodotto nell'ambito della cooperazione allo sviluppo, perché, cari colleghi, oggi più che mai è necessario ricordarsi che, se Atene piange, Sparta non ride sicuramente. (*Applausi dai Gruppi PD, IdV e del senatore Peterlini. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Pedica per illustrare la mozione n. 167.

PEDICA (*IdV*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo per illustrare la mozione presentata dal Gruppo dell'Italia dei Valori non senza rappresentare il dispiacere mio personale, nonché del mio Gruppo, circa l'inopportunità di questa discussione che sarebbe stata sicuramente più utile prima dello svolgersi del G8 de L'Aquila. Oggi di fatto, colleghi, non possiamo far altro che prendere atto di ciò che il Governo ha fatto (e in troppi casi non ha fatto) in quella occasione.

Proprio perché la mozione è un atto di indirizzo, sarebbe stato auspicabile discuterne in Parlamento prima che fosse posta in essere una qualsivoglia condotta da parte del Governo. Purtroppo ci limiteremo, come al solito, a discutere di ciò che è stato, con l'auspicio che in futuro, se la maggioranza dei colleghi presenti in Aula apprezzerà quanto da noi parlamentari dell'Italia dei Valori è stato riportato nel nostro documento, il Governo si ritenga impegnato a raggiungere gli obiettivi indicati.

Ebbene, onorevoli colleghi, il Gruppo dell'Italia dei Valori ha volutamente escluso dal testo della mozione presentata ogni riferimento alla condotta politica e diplomatica tenuta dal Governo e, soprattutto, dal Presidente del Consiglio dei ministri nell'imminenza dello svolgersi del vertice. Volutamente abbiamo evitato di inserire, tanto nelle premesse quanto nei *considerata*, passaggi circa il modo in cui il Presidente del Consiglio nel nostro Paese è solito passare la serata, in qualche lettone o con quali ragazze. Abbiamo evitato, nonostante la stampa estera e non qualche foglio comunista (ripeto, la stampa estera) avesse indicato nel *premier* Berlusconi il motivo dell'inattendibilità dell'Italia nel preparando vertice del G8 de L'Aquila.

Allo stesso modo, abbiamo evitato volutamente di inserire riferimenti alle pur importanti polemiche riguardanti i costi dell'organizzazione, ai costi dello spostamento dalla iniziale sede de La Maddalena a quella finale de L'Aquila, come poc'anzi ha evidenziato il senatore Scanu. Abbiamo voluto evitare di discutere di quella che comunque abbiamo ritenuto e riteniamo una spettacolarizzazione del dolore dei cittadini aquilani. Registriamo con favore che molti dei *leader* intervenuti abbiano promesso aiuti per il recupero delle aree che hanno subito il sisma, ma voglio far presente che a L'Aquila occorreva discutere di altro e che, nonostante ciò, il fatto che si sia trattato di spettacolarizzazione è stato più volte ribadito anche in questi giorni dal primo cittadino del capoluogo abruzzese, che non mi risulta essere iscritto ad alcun partito dell'opposizione.

La nostra scelta, ossia quella di voler inserire nella mozione solo elementi di discussione e di impegno riguardanti il G8, è stata una scelta sicura e consapevole, ma, visto il tenore delle mozioni presentate anche dagli altri colleghi ed il volgere degli eventi (e mi riferisco, da una parte, alla situazione disperata dei cittadini aquilani, ancora costretti in tenda e a pagare tasse ed arretrati dal 1° gennaio prossimo, e, dall'altra, al fuoriuscire di intercettazioni del *premier* Berlusconi che ci imbarazzano come italiani), ritengo più corretto parlare di quanto è stato deciso nell'appena trascorso G8 de L'Aquila e di riservarmi di esprimere eventuali considerazioni dell'Italia dei Valori sugli altri punti indirettamente connessi al G8 in dichiarazione di voto.

Per ciò che attiene la mozione, dunque, il Gruppo dell'Italia dei Valori ha scelto alcuni dei temi più caldi dell'agenda politica internazionale che il vertice dei Paesi più ricchi ed industrializzati avrebbe dovuto affrontare certamente con più decisione, visti i miseri risultati ottenuti.

Tra questi, cari colleghi, abbiamo indicato l'ormai spaventoso problema dell'emergenza climatica e degli effetti dell'inquinamento – derivante principalmente dal consumo di combustibili fossili – sul nostro pianeta.

Abbiamo inoltre scelto, per ovvie ragioni di impossibilità a citare ed esigere impegni in tutti i campi in cui si registrano purtroppo preoccupanti situazioni, di inserire nel nostro documento le difficili condizioni, soprattutto alimentari e sanitarie, in cui versano miliardi di nostri simili.

Al contempo, pur essendoci limitati ad individuare queste tre macroaree di intervento, riteniamo importantissimi, anche perché troppo spesso correlati, i problemi della pace e della democrazia in alcune aree del mondo particolarmente calde in questo momento (mi riferisco all'Afghanistan ed all'Iran) ed al correlato problema della sicurezza internazionale, minacciata globalmente dal terrorismo.

Venendo alla trattazione dei punti indicati nella mozione del Gruppo dell'Italia dei Valori, troviamo, nell'ordine, il grave problema del contenimento delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, che contribuiscono sensibilmente al pericolosissimo riscaldamento del pianeta, il quale non permetterà il mantenimento di un equilibrio sostenibile tra le necessità di sviluppo di tutte le Nazioni e la tutela dell'ambiente.

A tale riguardo, colleghi, l'Italia dei Valori denuncia una parziale sconfitta negli obiettivi che il G8 si era posto, a differenza della stragrande maggioranza dei mezzi di informazione del nostro Paese, che hanno rappresentato ai nostri connazionali, soprattutto durante i giorni del vertice, una situazione che non c'era: una falsa verità, una meschina esaltazione di risultati che non c'erano e non ci sono.

Comprendiamo che, viste le premesse, le polemiche e le paure sul vertice, le televisioni e la carta stampata abbiamo potuto quanto meno tirare un sospiro di sollievo quando più di qualche importante, se non il più importante Capo di Stato straniero si è complimentato con il Governo italiano per l'ottima organizzazione del vertice. Ciò nonostante, colleghi, non possiamo che ritenere questa una magra, magrissima consolazione.

I vertici del G8 – non so se è chiaro a tutti o se, peggio, non ci sia la precisa volontà di non renderlo chiaro agli italiani – si fissano, poi si organizzano e si svolgono per trovare soluzione ai principali problemi che attanagliano il nostro pianeta. Occorre svolgerli a livello di G8, forse meglio di G14 o, meglio ancora, di G20, perché i principali Capi di Stato e di Governo del mondo hanno il dovere di pensare non solo al benessere delle loro attuali generazioni, ma a quello di tutte, comprese le future generazioni dei Paesi poveri.

Analogamente al tema del clima, il Gruppo Italia dei Valori ha inteso indicare nella mozione le gravissime condizioni in cui versano troppi esseri umani colpiti da virus e parassiti pericolosissimi quali l'HIV, la tubercolosi e la malaria. Su queste grandi emergenze sanitarie avremmo voluto che il G8 avesse proposto qualche soluzione soddisfacente, avesse quanto meno provato a chiamare per nome e cognome i problemi di cui avrebbe dovuto occuparsi, così come avremmo preferito che chi presiedeva il vertice, ovvero il nostro presidente del Consiglio Berlusconi, invece di badare ai costosi regali che imbarazzavano i suoi colleghi e a sontuose cene con o senza *first lady* al seguito, si fosse proposto almeno come ispiratore di queste improbabili soluzioni.

Così purtroppo non è stato, cari colleghi, così come purtroppo non c'è stata neppure una proposta concreta e utile a sbloccare i negoziati sulle liberalizzazioni degli scambi mondiali, sconfiggendo – leggo testualmente – «il protezionismo ed adottando una carta dei principi che regoli i mercati finanziari». Si è infatti evitato di entrare in dettagli relativi alla realizzazione di detti impegni, non curandosi della grave speculazione in corso sui *futures* delle materie prime e non affrontando, anzi ignorando completamente, l'inerente problema della dannosa centralità del dollaro negli scambi mondiali.

Si sono fatti solo generici accenni a non meglio specificati aiuti indicati quale soluzione del problema della fame nel mondo.

Vedete, colleghi, per scrivere questa mozione, che potrà anche non piacere a qualcuno o a molti in quest'Aula, ci siamo attenuti strettamente al documento che il Governo ha pubblicato sul sito ufficiale dell'evento, documento che, peraltro, sino ai primi giorni della scorsa settimana era disponibile nella sola lingua inglese. Sebbene, chi parla di risultati ottimi del vertice svoltosi a L'Aquila o non è informato o non ha letto i documenti o più semplicemente mente agli italiani e, considerato il tenore dei problemi in questione, mente a se stesso.

Sempre nel documento ufficiale cui accennavo in precedenza è citata la ragguardevole cifra di 20 miliardi di dollari che i grandi della terra avrebbero stanziato – il condizionale è d'obbligo, cari colleghi, se si considera che la provenienza dei fondi non è nemmeno accennata – per la cooperazione allo sviluppo, ovvero per promuovere lo sviluppo rurale e l'autosufficienza alimentare dei Paesi poveri.

Per questi motivi la mozione del Gruppo dell'Italia dei Valori impegna il Governo a destinare immediatamente nuovi fondi necessari al contrasto della fame nel mondo e al contrasto di malattie quali l'AIDS, la tu-

bercolosi e la malaria; a ridurre significativamente le emissioni di gas serra (non di gas non specificati, come invece nel documento approvato) nell'atmosfera; a portare soccorso ed aiuti nelle aree del mondo in cui sono ancora in corso conflitti armati; a permettere una concreta liberalizzazione dei mercati mondiali delle materie prime.

Tutto ciò, colleghi, al fine di potersi presentare agli ormai prossimi appuntamenti di Copenaghen e Muskoka con una credibilità diplomatica differente, utile anche a proporre una concreta modifica del funzionamento di detti vertici internazionali, e con l'auspicio che dette modifiche possano essere utili a conseguire risultati quali il miglioramento delle condizioni di vita di miliardi di esseri umani oggi in difficoltà, principalmente a causa della fame, della malattia e della guerra, oltre che della situazione climatica globale, così da garantire la sopravvivenza del pianeta. (*Applausi dal Gruppo IdV e del senatore Peterlini*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Peterlini per illustrare la mozione n. 171 (testo 2).

PETERLINI (*UDC-SVP-Aut*). Signor Presidente, signor sottosegretario Scotti, nella funzione di rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, la mozione di cui sono primo firmatario si concentra su uno dei tanti temi importanti che erano oggetto del vertice G8 a L'Aquila per trovare e indicare soluzioni urgenti e strutturali alla crisi economica e sociale.

Il vertice G8 a L'Aquila – lo ha sottolineato il presidente D'Alia – ha rappresentato sicuramente un successo significativo per l'Italia – lo riconosciamo, lo sottolineiamo – e, ammettiamolo pure, anche per il presidente americano Obama. Il Governo italiano e segnatamente il Ministro dell'economia e delle finanze hanno promosso un processo di discussione e di confronto con gli altri Paesi membri in merito alla necessità di una riforma incisiva per il sistema finanziario ed economico internazionale in seguito alla grave crisi che continua a scuotere l'economia mondiale, provocando disoccupazione, perdita della capacità produttiva e disagio a noi tutti, ai cittadini ma, soprattutto, alle fasce più deboli anche del nostro Paese.

Era il 2002 – e mi permetto di ricordarlo – quando in quest'Aula del Senato mettevamo in guardia il Governo sui rischi inerenti ad un mercato finanziario privo di regole e di trasparenza. La prima mozione da me presentata è infatti datata 27 febbraio 2002 e già in essa puntavo il dito sulle bolle finanziarie e sui rischi che comporta un liberismo sfrenato. Tutti ricordiamo le crisi finanziarie e bancarie del 1997 in Asia e in Russia, seguite poi da quella in America latina e, nello specifico, dal crollo della *new economy* negli Stati Uniti, oltre alla gigantesca crisi giapponese del 2002 e alla bancarotta dell'Argentina.

I nostri appelli e quelli di molti altri autorevoli esperti del settore, come quello dell'economista americano Lyndon LaRouche, sono purtroppo rimasti inascoltati, con il risultato che oggi ci troviamo dinanzi ad una crisi che rischia di diventare disastrosa come quella del 1929.

Oggi tutti chiedono una nuova Bretton Woods, incluso il ministro dell'economia Tremonti. Ribadisco però quanto detto prima: se qualcuno avesse ascoltato i nostri appelli negli anni passati, avremmo potuto evitare questo disastroso crollo economico e finanziario. Ricordiamo tutti che la crisi del '29 portò la comunità internazionale a stringere gli accordi di Bretton Woods al fine di darsi delle regole precise per i mercati finanziari e valutari e agli Stati fu chiesto di sorvegliare regolarmente il mercato.

Ma perché, ci chiediamo, nonostante questo il sistema è andato in crisi così profondamente, e nonostante le regole di Bretton Woods? Perché all'inizio degli anni '70 si credeva di poter superare quelle regole; si credeva in un'assoluta possibilità dei mercati, in un liberismo totale e, soprattutto, sulla scia del liberismo americano si è seguito il principio del *laissez faire* e del *laissez passer*. Il messaggio era quello di non preoccuparsi perché i mercati sarebbero stati capaci di regolarsi da sé, senza interventi da parte dello Stato, il cui ruolo avrebbe dovuto essere ridotto al massimo possibile. Ciò che è avvenuto è la mancanza di ogni forma di controllo rigoroso, l'assenza di una trasparenza dei bilanci delle società finanziarie e degli istituti di credito, nonché la mancata stabilità dei cambi valutari. Ribadisco questi aspetti perché sono importanti per capire come uscire dalla crisi.

L'economia mondiale, che in passato si basava sul lavoro effettivo, sugli investimenti in infrastrutture, prodotti e servizi e, dunque, sulla creazione di ricchezza reale, si è trasformata sempre più in un'economia del debito, basata sulle speculazioni finanziarie e sulla crescita di valori fittizi.

Si è fatto abuso di contratti derivati, nati, in realtà, per tutelare ed assicurare l'agricoltura, divenuti col tempo degli strumenti per realizzare, con un investimento minimo, grandi speculazioni ad altissimo rischio.

Il percorso di discussione lanciato dal Governo individua una serie di principi che costituiscono la base del già citato Lecce *Framework*, adottato nella riunione dei Ministri delle finanze del G8 del 13 giugno a Lecce.

Il Lecce *Framework* è stato citato nel comunicato ufficiale del G8 de L'Aquila come base per un'ulteriore elaborazione delle misure necessarie per stabilire concordemente nuove regole per l'economia mondiale, al fine di evitare il ripetersi delle pratiche finanziarie.

Infatti, il processo di finanziarizzazione dell'economia mondiale, a partire dagli Stati Uniti e dai Paesi europei, va avanti da quasi quattro decenni, con un processo che ebbe essenzialmente inizio con lo sganciamento del dollaro dall'oro, seguito da un processo di deregolamentazione che ha avuto l'effetto di spostare gli investimenti verso le attività finanziarie a breve termine e togliere sempre di più le risorse ed i capitali dalle attività più produttive. Un susseguirsi di bolle speculative, sui titoli di Stato, della cosiddetta *new economy*, e infine sui titoli ipotecari, hanno portato l'intero sistema monetario e finanziario mondiale sull'orlo del collasso.

La risposta – ammettiamolo, assai tardiva – a questa crisi operata dai principali Governi si è concentrata quasi interamente sul tentativo di sta-

bilizzare il settore bancario e finanziario – questo è il punto centrale delle misure deliberate dai vari Governi – con una spesa che, tra banche centrali e iniziative legislative dei soli Paesi industrializzati, ha raggiunto la cifra sbalorditiva di decine di trilioni di dollari, pur senza fermare l'emorragia di posti di lavoro e di benessere tra le popolazioni.

I principi enunciati nel Lecce *Framework*, indicati come provvisori e proposti come base per una discussione più ampia, si concentrano sulle regole di trasparenza per gli istituti finanziari, sull'aumento di vigilanza, sulla lotta ai paradisi fiscali e sulla stabilità del sistema. Questi principi, pur importanti per garantire la stabilità, rappresentano però – ed è questo il motivo per cui ho ritenuto di dover chiedere la parola – soltanto una parte delle misure che bisognerebbe adottare per porre fine al processo di finanziarizzazione che ha caratterizzato l'economia mondiale negli ultimi decenni.

Infatti, di fronte alla crisi attuale, ci sono due possibilità: attuare una correzione, inasprendo alcune delle regole per il mondo finanziario ed economico, ma senza attuare un cambiamento di fondo, o portare quelle riforme a livello di cambiamento del sistema, rimuovendo le patologie che hanno condotto alla crisi attuale. Questo concetto è stato espresso anche dal ministro dell'economia, Giulio Tremonti, che ha chiesto un nuovo sistema «basato sull'etica».

Nel mese di febbraio di quest'anno (lo voglio ricordare, anche perché i *mass media* ne hanno dato poco rilievo, eppure mi pare fosse un evento importante), il Senato della Repubblica ha discusso una serie di mozioni sul tema della «nuova Bretton Woods» (si tratta, tra gli altri, degli atti di indirizzo 1-00029, Peterlini ed altri, 1-00036, Baldassarri ed altri, e 1-00033, Lannutti ed altri), per fermare gli effetti immediati della crisi e porre le basi per un'economia sana e non speculativa in futuro.

Della nuova Bretton Woods segnalo alcuni punti principali. Primo: la riorganizzazione del sistema finanziario, in cui i debiti speculativi (i derivati e i «titoli tossici») vengano depennati o estinti ed il ripristino della divisione tra banche ordinarie e istituti finanziari.

Secondo: nuove regole che garantiscano la stabilità necessaria per la produzione e il commercio internazionale. Chiediamo cambi valutari decisi con accordi tra le Nazioni (*fixed exchange rate*), evitando le oscillazioni speculative dei mercati e controlli sui trasferimenti di capitali a fine speculativo.

Terzo: un sistema creditizio e non puramente monetario che garantisca investimenti a basso tasso d'interesse e a lungo termine in infrastrutture, industria e alta tecnologia.

Impegniamo pertanto il Governo con questa mozione, in vista del vertice del G20 che si verrà a Pittsburgh, a portare avanti ed espandere in tutte le sedi internazionali le istanze del Lecce *Framework* per raggiungere un cambiamento fondamentale del sistema finanziario e monetario (questo il punto che vorrei sottolineare), basato sui principi della Bretton Woods. La crescita economica dovrà non più basarsi sui meccanismi speculativi come fonte di guadagno illusorio e dannoso per il benessere e la

stabilità della società, ma basarsi sul progresso dell'economia reale e sulle condizioni effettive di vita dei popoli del mondo.

Ringrazio il rappresentante del Governo per la sua attenzione. (*Applausi dal Gruppo UDC-SVP-Aut.*)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

È iscritto a parlare il senatore Pardi. Ne ha facoltà.

PARDI (*IdV*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, senso ed utilità del G8: hanno dubbi persino i suoi protagonisti. C'è chi dice che ci vuole un G14 e chi un G20, perché dal G8 vengono a mancare i significativi protagonisti delle economie affluenti.

La stampa internazionale accorre al circo: tutti la vedono come una scena di prova per il Presidente americano, di recente elezione. Pochi si interessano alle stranezze della politica italiana e anche alle figure che farà il Presidente del Consiglio italiano.

Il collega Peterlini ricordava un secondo fa che i mercati non si auto-governano, ma bisogna osservare che anche la politica internazionale non ha le idee chiarissime su che cosa si può fare e viene anche da chiedersi che, se per caso lo sapesse, questo potrebbe non essere garanzia di una efficacia effettiva.

Questo il quadro di insieme in cui si muove il nostro G8 italiano, prima progettato a La Maddalena.

Il senatore Scanu qui ha ricordato che la cosa nasceva da una necessità di risarcimento dei danni militari in Sardegna: si spendono 320 milioni di euro per la solita urbanistica d'occasione, malattia tipica della gestione territoriale italiana (le cose si fanno soltanto quando ci sono eventi eccezionali), e poi per un motivo altrettanto eccezionale il tutto viene spostato a L'Aquila.

Rispondo io alla domanda del senatore Scanu del perché è stato spostato il G8 a L'Aquila. Unicamente per una banale, enorme, colossale operazione pubblicitaria; non c'è nessun'altra motivazione. Le motivazioni della spesa cadono completamente, come finiranno i lavori in Sardegna ed a L'Aquila non si sa. Però fondamentale era fare un gigantesco *spot* pubblicitario, anche per fare – lo voglio insinuare perché ne sono convinto – «chiodo scaccia chiodo» nei confronti di quello che è un errore chiamare uno scandalo privato.

Abbiamo assistito in onore di questa operazione pubblicitaria allo spostamento tramite ruspa delle macerie per far venir meglio le fotografie, visto la piattaforma sismica per far provare il terremoto alle signore, un piccolo autoscontro assolutamente irridente verso la reale entità del fenomeno sia fisica che sociale.

Vi è il problema più grave: la questione del lato aquilano e del lato internazionale. Vado per le vie brevi. Circa il lato aquilano, vi è l'emergenza abitazioni: la si affronta con il solito finto decisionismo, ma non ci si chiede se la risoluzione è affidata ad analisi geologiche o ad opportunità fondiaria. Il centro storico è distrutto e si parla di *new town*, senza affron-

tare il problema della dispersione demografica. C'è un punto fermo: di sicuro si può continuare a fare affari. E questi affari si fanno in nome del fatto che ormai la Protezione civile, arbitra totale di tutto quel che succede in Italia negli eventi straordinari, è sottratta alla Corte dei conti. Bertolaso è plenipotenziario delegato, onnipotente ed in totale opacità ed assoluta mancanza di trasparenza. Berlusconi, con la sincerità che ogni tanto gli scappa via, dice che deve essere presente a L'Aquila perché dove l'occhio del padrone arriva i lavori vengono fatti meglio e la citazione, diciamo, è espressiva: l'occhio del padrone e il suo braccio. Come reagiscono i cittadini è abbastanza chiaro: si arrabbiano ed il sindaco vuole restituire la fascia tricolore. I cittadini de L'Aquila saranno costretti a pagare le tasse in modo anticipato. Insomma, stendiamo un velo pietoso su questa pena.

Circa il lato politico internazionale, è un *set* televisivo, questo lo abbiamo già detto, ma va rimarcato, che il *set* televisivo è ancora una volta nelle mani della Protezione civile, che è veramente una sorta di moloch complessivo che sembra destinato a gestire tutto. Le promesse ecologiche saranno quasi sicuramente vane. Il ruolo di anfitrione del Presidente del Consiglio produce spessore politico reale solo per chi vuole vederlo a tutti i costi. C'è un aspetto grottesco nelle risoluzioni del G8 che ne costituisce la fantasia più sfacciata: l'etica nell'economia. Che un Governo di tal fatta, in un'atmosfera di quella fatta lì, si permetta di inserire in un documento conclusivo, con grande pompa, l'etica nell'economia è una cosa che farebbe sorridere se non facesse quasi piangere.

Senza alcun ritegno, di fronte all'invito alla concordia proposto dal presidente Napolitano, Berlusconi ha utilizzato il suo cosiddetto successo per incrementare la polemica nei confronti dell'opposizione. Quanto varrà questo successo si vedrà. Quali e quanti fondi il Governo dedicherà alla fame lo si vedrà. Resta aperto il problema, sollevato da un grande intenditore internazionale, cioè se dedicare fondi alla fame abbia veramente un senso quando spesso significa dare fondi agli affamatori, ai Governi corrotti, alle agenzie di intermediazione, eccetera. Insomma, diciamo che anche questo resta un problema aperto.

Resta anche un problema aperto, quello di quali e quante case e in quanto tempo saranno ricostruite a L'Aquila.

Ha sveltato sull'atmosfera televisiva – e non solo televisiva – da L'Aquila la questione Obama-solare-nuove energie-rifiuto dei combustibili fossili. Con coerenza ammirabile, il Governo italiano propone invece una rinuncia al solare, naturalmente realizzandola nella forma del grande elogio alla grande politica di Obama; però quando poi la grande politica di Obama pensa al solare loro al solare non pensano per niente.

L'unico vero successo effettivo di questo G8 è il semplice, forse un po' intorpidito, annebbiamento dello scandalo, che è errore chiamare privato: infatti, se un Capo del Governo può essere ricattato da donne a pagamento e da chi glielo procura, e perfino da soggetti terzi, che forse a proprio vantaggio possono tacere ciò che sanno, in tutto ciò non c'è l'ombra di qualche cosa di privato. In ogni caso, comportamenti privati di que-

sta natura invalidano nel profondo l'intera retorica del *Family Day* e la legge sulla prostituzione, voluta per l'appunto dall'utilizzatore finale.

Il tema insomma, signor Presidente, è così triviale che rinuncio di proposito ad accenti drammatici ed abbasso i toni. Il Presidente del Consiglio, così inadatto al suo compito, si accontenti di essere l'utilizzatore finale di palazzo Grazioli; il ruolo di utilizzatore finale della Repubblica non gli si addice. (*Applausi dal Gruppo IdV e dei senatori Peterlini e Sanna*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Sanna. Ne ha facoltà.

SANNA (PD). Signor Presidente, colleghi, la collega Marinaro ha prima discusso in modo approfondito i temi generali che stavano sullo sfondo del G8 condotto dalla Presidenza italiana. Sono d'accordo con lei e con i colleghi che sono precedentemente intervenuti nel dire che la verità su questi obiettivi e sulla loro indicazione ad ogni singolo Stato e a tutti gli Stati più forti nel mondo occidentale che vi hanno partecipato sarà scritta dalla storia dei prossimi anni, dal mantenimento degli impegni, dalla capacità di stare veramente nel cuore delle questioni di un mondo globalizzato; non solo dalla capacità di interallacciare e mettere in rete tutte le nostre economie e tutte le nostre capacità di produzione e consumo, ma anche di mettere in rete le disuguaglianze, le povertà e tutta la nostra capacità tecnologica ed anche, direi, della vecchia e cara solidarietà di orientarsi nel superare queste disuguaglianze e nello sconfiggere la povertà.

Nel mio intervento voglio accennare ad un punto minore del G8 che ci siamo lasciati alle spalle. Mi riferisco ad alcuni problemi organizzativi che hanno riguardato lo spostamento da La Maddalena a L'Aquila.

È superata la questione dell'opportunità di tale spostamento, che noi abbiamo contestato perché non avrebbe portato a nulla, se non a qualche passeggiata ad uso delle televisioni e di una momentanea commozione dei Presidenti, dei Capi di Stato e delle *first lady*, cioè non avrebbe portato sicuramente niente di più in termini di volontà e di capacità organizzativa dello Stato nella ricostruzione de L'Aquila e dell'Abruzzo.

Anche in questo caso, credo che il tempo ci darà ragione anche se spero ci smentisca. Tuttavia, nei pochi minuti che mi rimangono, voglio ricordare che anche in questo episodio il Governo si è qualificato come un Esecutivo che non ascolta il Parlamento, che non tiene conto del suo potere di indirizzo. Infatti, il 20 novembre 2008 il Senato ha approvato un ordine del giorno che impegnava il Governo ad adoperarsi affinché una quota delle somme stanziata per far fronte alla realizzazione delle opere del G8, allora destinate alla Sardegna, fosse quanto meno messa al riparo dalle rimodulazioni che il CIPE si apprestava a fare per la allocazione delle risorse del fondo per le aree sottoutilizzate.

Quindi, oggi, a distanza di otto mesi da quel momento, siamo costretti ad affermare che non solo il Governo non ha tenuto conto della volontà e dell'indirizzo del Parlamento, ma ha fatto esattamente il contrario:

ha tolto le risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate destinate alla Sardegna; tutte quelle precedentemente impiegate per la ricostruzione de La Maddalena a titolo di risarcimento, ma anche a titolo di simbolo di una pagina nuova nella politica estera, per passare da un Mediterraneo nel quale c'era bisogno di avere le basi di sommergibili nucleari ad un Mediterraneo in cui probabilmente bisogna dare a tutti l'esempio di una pace tra i popoli antichi di questo mare.

Non soddisfatto, nel decreto-legge che ha curato l'organizzazione del G8, il Governo ha inventato il seguente meccanismo: ha previsto che tutte le opere che si realizzeranno per il finto G8 a La Maddalena potranno essere continuate con fondi della Regione e che tutto quello che si risparmierà con i fondi della Regione potrà essere utilizzato per un fondo che andrà al Ministero dell'economia e delle finanze e, quindi, sarà riportato allo Stato.

Si tratta, dunque, di un sistema singolare di redistribuzione ai danni del Mezzogiorno per finanziare la politica estera e la politica di ricostruzione del terremoto. Sono obiettivi assolutamente legittimi e capaci di trovare merito e sostegno, ma non con questa formula che mi sembra una sorta di applicazione del principio per cui Robin Hood avrebbe dovuto, al rovescio, togliere ai poveri per dare ai ricchi. In questo caso, per soddisfare alcuni bisogni importanti si toglie ad una Regione che certamente non è ricca, caricandola di finalità generali che da sola non può sopportare. Con la mozione presentata dal Gruppo del Partito Democratico si chiede che almeno si faccia, come atto di risipiscenza, quello che il Presidente del Consiglio ha detto di voler fare al momento dello scambio tra La Maddalena e L'Aquila: si dimostri con trasparenza nei conti che veramente si sono risparmiati 220 milioni nell'organizzazione della sicurezza. Sappiamo che ciò è impossibile da dimostrare, ma è quello che ci aspettiamo che il Governo almeno tenti di fare, in risposta alla mozione.

Sempre con la mozione, chiediamo che si utilizzino le strutture realizzate in Sardegna per vertici internazionali, che possano in qualche modo «risarcire» la Sardegna: sarebbe totalmente sbagliato concentrare su un'isola tante risorse regionali, per non avere poi un minimo di vetrina a livello internazionale. Sarebbe un vero e proprio sviamento nell'opera di allocazione delle risorse che democraticamente la Regione ha deciso di operare sulla base di presupposti del tutto diversi.

PRESIDENTE. È iscritta parlare la senatrice Amati. Ne ha facoltà.

AMATI (*PD*). Signor Presidente, intervengo per segnalare un disagio rispetto alla questione che stiamo trattando in questo momento. Ricordo che sono state presentate diverse interrogazioni su questo tema prima che il G8 si svolgesse. Essendo prima firmataria di una di queste interrogazioni, il cui contenuto è molto simile a quello di una delle mozioni presentate, pensavo fosse utile svolgere una discussione congiunta, in modo che anche le interrogazioni potessero trovare spazio all'interno di questa riflessione. Peraltro, se avessimo potuto discutere sulle interrogazioni

prima dello svolgimento del G8, come succede in occasioni analoghe, avremmo forse ricevuto quelle spiegazioni che forse non avremo neanche quest'oggi e sulle quali ci troviamo a confrontarci.

Chiedo quindi di poter aggiungere la mia firma alla mozione n. 163, presentata dalla senatrice Pinotti e da altri senatori. Mi sembra l'ultimo atto risarcitorio per una discussione che non ho potuto svolgere direttamente sui temi che stavano a cuore a me e a tante altre persone che mi hanno sollecitato a presentare quell'interrogazione, che parlava di costi e delle questioni che stiamo ora trattando.

Mi auguro che in futuro, quando si dovesse discutere su una materia così complessa, si faccia attenzione a comprendere anche le interrogazioni nel dibattito sulle mozioni. Ciò vale evidentemente anche per i Gruppi dell'opposizione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Rinvio il seguito della discussione sulle mozioni in titolo alla data che sarà stabilita dalla prossima Conferenza dei Capigruppo.

Sulla designazione dei membri della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali

ICHINO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ICHINO (*PD*). Signor Presidente, la legge n. 146 del 1990 prevede che i membri della Commissione di garanzia per l'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici siano nominati dal Presidente della Repubblica, su designazione congiunta dei Presidenti delle Camere. Poiché l'atto di nomina del Presidente della Repubblica deve essere controfirmato dal Ministro del lavoro, è quest'ultimo a risponderne sul piano politico, a norma dell'articolo 89 della Costituzione, ed è proprio questo il motivo per cui, il 7 luglio scorso, ho presentato alla Presidenza del Senato un'interrogazione su questa materia, rivolta appunto al Ministro del lavoro, segnalando le incongruenze delle designazioni che risultano essere state proposte ultimamente dai Presidenti di Camera e Senato, rispetto ai requisiti posti dalla legge citata, per i membri della Commissione di garanzia, e chiedendo come il Ministro stesso intendesse procedere per risolvere questa questione.

Il 15 luglio scorso, il Presidente del Senato mi ha comunicato, con lettera protocollo n. 3372/S, di non ritenere ammissibile quella interrogazione per difetto di competenza del Governo.

Ora, poiché evidentemente non è pensabile che su una questione tanto delicata sia precluso al Senato di discutere, non mi resta che chiedere a lei di riferire in quest'Aula circa i criteri seguiti nella designazione

in questione e di consentire che in questa stessa sede la questione venga discussa apertamente.

Mi rendo conto della difficoltà costituita dall'assenza di precedenti parlamentari in materia, ma la delicatezza e l'importanza della questione impongono che da questa *impasse* determinatasi si esca con scelte che siano il risultato di un dibattito aperto e del tutto trasparente.

La ringrazio dell'attenzione e resto in atteso delle sue determinazioni.

PRESIDENTE. Senatore Ichino, lei ha ricevuto una lettera dal Presidente del Senato con la quale le è stato risposto che l'interrogazione è inammissibile, il che vuol dire che di questo argomento non se ne doveva neppure parlare, anche perché si fa riferimento a valutazioni che riguardano proposte e decisioni dei Presidenti delle Camere e del Presidente della Repubblica.

Quindi, è soltanto per una questione di cortesia parlamentare che le è stata data la parola perché lei, che è un fine giurista, indirettamente ha di fatto introdotto l'argomento sul quale – ripeto – il Presidente del Senato ha comunque detto, con riferimento alla sua interrogazione, che era inammissibile. Questo è lo stato dell'arte; in ogni caso, prendo atto delle sue dichiarazioni.

ICHINO (*PD*). Signor Presidente, accetto la dichiarazione di inammissibilità dell'interrogazione, anche se non ne condivido la motivazione, perché la Costituzione afferma che degli atti del Presidente della Repubblica risponde politicamente il Ministro, e quindi mi sembra che si dovrebbe poter interrogarlo. Al di là di questo, però, chiedo: se questa interrogazione è inammissibile, ci sarà pure il modo di discutere di questo atto politico in questa sede politica?

PRESIDENTE. Senatore Ichino, credo che sulle proposte dei Presidenti delle Camere non ci sia la possibilità di aprire un dibattito, comunque è un quesito che si può porre e che può costituire uno spunto di riflessione.

ICHINO (*PD*). A me non risulta che esistano precedenti parlamentari.

PRESIDENTE. La Repubblica non è nata ieri, né in questo momento, mentre discutiamo; è nata sessant'anni fa. Non era mai successo. Lei ha introdotto questo tema che potrà rappresentare – ripeto – uno spunto di riflessione.

ICHINO (*PD*). Mi parrebbe veramente strano che di una questione come questa non si potesse discutere.

PRESIDENTE. Lei si è soffermato su un aspetto marginale; pensi quanti altri atti molto più importanti sono stati compiuti nel corso di questi sessant'anni e dei quali comunque non si è mai parlato. La situazione si

può comunque approfondire e discutere, costituendo uno spunto di riflessione. Lei però è un fine giurista e sa che la democrazia è fatta di procedure parlamentari che si osservano e che si possono anche cambiare, per carità; magari suggerisca lei il modo, dal punto di vista parlamentare, per poterlo fare.

Sull'assenza di un rappresentante del Gruppo dell'Italia dei Valori in seno al Consiglio di Presidenza

PEDICA (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDICA (*IdV*). Signor Presidente, traendo spunto dalle sue ultime parole circa le procedure parlamentari, è la seconda volta che intervengo in Aula per sollevare un problema che tocca il mio Gruppo, l'Italia dei Valori. Al riguardo, desidero leggere alcuni commi del nostro Regolamento, che tutti noi rispettiamo, meno, da un anno a questa parte, il Consiglio di Presidenza, il Presidente del Senato e tutti i suoi componenti.

Ebbene, l'articolo 5 recita: «Eletto il Presidente,» – che tutti noi abbiamo eletto, chi votandolo e chi no – «nella seduta successiva si procede alla elezione di quattro Vice Presidenti, di tre Questori e di otto Segretari». Si legge ancora, al comma 2-*bis*: «Al fine di assicurare una più adeguata rappresentatività del Consiglio di Presidenza, i Gruppi parlamentari che non siano in esso rappresentati possono richiedere che si proceda all'elezione di altri Segretari. (...) Il numero degli ulteriori Segretari non può essere in ogni caso superiore a due».

Questo è quanto avevamo letto all'inizio dell'anno e che, in piena trasparenza, pensavamo sarebbe stato applicato immediatamente. Ebbene, l'articolo 7 sul Consiglio di Presidenza recita: «Appena costituito l'Ufficio definitivo di Presidenza, che prende il nome di Consiglio di Presidenza,» – composto anche dai Segretari di Presidenza – «il Presidente ne riforma il Presidente della Repubblica e la Camera dei deputati».

Ora mi chiedo, e si chiede il mio Gruppo (lo ripeterò ogni giorno finché non ci sarà una risposta): che cosa ha riferito il Presidente del Senato sul fatto che è stato composto un Consiglio di Presidenza monco del quarto partito in Italia, secondo partito del centrosinistra, che fa opposizione da più di un anno?

L'articolo 8, *sub* Capo III, del Regolamento del Senato, relativo alle attribuzioni della Presidenza, prevede che «il Presidente (...)» – quindi il presidente Schifani – «sovrintende alle funzioni attribuite ai Questori ed ai Segretari. Assicura, impartendo le necessarie direttive, il buon andamento dell'Amministrazione del Senato». E l'Italia dei Valori è da un anno assente in questa sede.

L'articolo 11 del Regolamento recita: «I Segretari sovrintendono alla redazione del processo verbale delle sedute pubbliche e redigono quello

delle sedute segrete» e non stiamo a controbattere questo grande e grave problema anche rispetto, come recita l'articolo 11, alle sedute segrete. Prosegue l'articolo 11: «vigilano sulla fedeltà dei resoconti delle sedute; redigono il processo verbale delle adunanze del Consiglio di Presidenza...».

Ma quel che fa maggiormente indignare, per quanto riguarda il nostro Gruppo dell'Italia dei Valori, signor Presidente, è l'articolo 12 del Regolamento. Esso recita: «Il Consiglio di Presidenza (...) delibera il progetto di bilancio del Senato, le variazioni degli stanziamenti dei capitoli ed il conto consuntivo;». E noi non ci siamo: non abbiamo votato, perché non c'eravamo, e non abbiamo potuto interpretare cosa è stato detto durante il dibattito, perché il nostro Segretario di Presidenza, il Segretario del quarto Partito in Italia e secondo Partito del centrosinistra, è da un anno assente in questo ramo del Parlamento.

Ancora, ai sensi dell'articolo 12 del Regolamento, il Consiglio di Presidenza «nomina, su proposta del Presidente, il Segretario Generale del Senato» che, guarda caso, si aumenta lo stipendio – alla faccia della crisi! – di 50.000 euro l'anno, che sono 100 milioni di lire, e 100 milioni di lire sono il rispetto dei cittadini e della crisi economica che stiamo vivendo. Noi avremmo esercitato sicuramente una pressione negativa per non far attribuire 50.000 euro di stipendio l'anno in più ad un Segretario Generale che, guarda caso, è vicino al Presidente.

Il Consiglio di Presidenza poi, sempre *ex* articolo 12, «approva i Regolamenti interni dell'Amministrazione del Senato e adotta i provvedimenti relativi al personale stesso nei casi ivi previsti;». Il personale si sta lamentando di avere una «non voce» anche all'interno del Consiglio di Presidenza, che potevamo essere noi: è un anno che lo stiamo dicendo ed è un anno che ci prendete in giro.

Allora, occorre risolvere questa situazione facendo entrare il secondo Partito del centrosinistra e quarto Partito in Italia dalla porta centrale, che era quella di un anno fa, e dando le deleghe piene come le avete date agli otto Segretari d'Aula presenti da un anno. Noi non siamo presenti ed oggi siamo orgogliosamente qui a protestare per la legittimazione di una presenza che il Regolamento del Senato richiede. Ma se la richiede il Regolamento del Senato, mi spieghi il Presidente del Senato perché da un anno avete cancellato il secondo Partito del centrosinistra, quarto Partito d'Italia!

PRESIDENTE. Senatore Pedica, colgo il senso del suo ragionamento politico. Lei sa che il presidente Schifani ha più volte suggerito ai Gruppi di avanzare una proposta. Una votazione c'è stata e, purtroppo, ha dato l'esito che tutti conosciamo. Avanzate una proposta che possa essere condivisa da tutti e penso che questo problema si possa risolvere. Il suo ragionamento non è peregrino.

Per quanto riguarda la sua espressione riferita al Segretario generale, lei sa che il Segretario generale è il Segretario generale del Senato e non

del Presidente. Peraltro, le ricordo che l'attuale Segretario generale non è stato neppure nominato da questo Presidente del Senato.

Mozioni e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza una mozione e interrogazioni, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno per le sedute di mercoledì 22 luglio 2009

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 22 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del documento:

Relazione della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari su una richiesta del senatore Castelli in relazione all'ordinanza del Collegio per i reati ministeriali presso il Tribunale di Roma del 13 dicembre 2004 (*Votazione a maggioranza assoluta dei componenti dell'Assemblea*) (*Urne aperte fino alle ore 19*) (*Doc. XVI, n. 2*).

II. Discussione congiunta dei disegni di legge:

1. Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2008 (1645) (*Votazione finale con la presenza del numero legale*).

2. Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2009 (1646) (*Votazione finale con la presenza del numero legale*).

III. Discussione di documenti della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari.

DOCUMENTI DELLA GIUNTA DELLE ELEZIONI E DELLE IMMUNITÀ PARLAMENTARI

1. Relazione della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari sulla domanda di autorizzazione all'utilizzazione di intercettazioni di conversazioni telefoniche del senatore Nicola Latorre (*Doc. IV, n. 3*).

2. Relazione della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari sulla domanda di autorizzazione all'utilizzazione di intercettazioni di conversazioni telefoniche del senatore Luigi Grillo (*Doc. IV, n. 4*).

3. Relazione della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari sulla richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del signor Francesco Storace, senatore all'epoca dei fatti (*Doc. IV-ter, n. 11*).

4. Relazione della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari sulla richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento civile nei confronti del senatore Sergio Divina (*Doc. IV-ter, n. 15*).

5. Relazione della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari sull'applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento civile nei confronti del senatore Francesco Cossiga (*Doc. IV-quater, n. 2*).

6. Relazione della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari sull'applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento civile nei confronti del senatore Francesco Cossiga (*Doc. IV-quater, n. 3*).

7. Relazione della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari sull'applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del senatore Giuseppe Saro (*Doc. IV-quater, n. 4*).

La seduta è tolta (*ore 20,38*).

Allegato A**MOZIONI****Mozioni sulla sicurezza del trasporto ferroviario**

(1-00153) (14 luglio 2009)

FILIPPI Marco, FINOCCHIARO, ZANDA, LATORRE, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI, GRANAIOLA. – Il Senato,

premessi che:

il 30 giugno 2009, presso la stazione ferroviaria di Viareggio, si è verificato un grave incidente che ha causato la tragica morte di 23 persone e decine di feriti, tra cui alcuni attualmente in gravi condizioni, e che per modalità e luogo dell'avvenimento avrebbe potuto determinare perdite e danni ancor più gravi;

il carro-cisterna che ha causato lo svio, provocato dal cedimento strutturale di un componente del carrello, era stato oggetto di revisione periodica circa quattro mesi prima dell'incidente;

tale revisione, qualora effettuata secondo le modalità previste dalla normativa vigente, avrebbe dovuto individuare i difetti relativi alle parti strutturali del carro-cisterna e della componentistica. Nel caso in esame, appare evidente che controlli più approfonditi avrebbero potuto individuare le cause che hanno poi provocato l'incidente nella stazione di Viareggio;

la ricostruzione delle responsabilità coinvolte ha portato all'individuazione di una pluralità di soggetti, ed in particolare: Ferrovie dello Stato-Rete ferroviaria italiana (FS-RFI) come gestore dell'infrastruttura e responsabile dell'esercizio ferroviario; FS-Trenitalia, impresa di trasporto ferroviario che gestiva il treno con propria locomotiva e personale di macchina e che detiene il contratto di affitto per l'utilizzo del carro-cisterna; la società GATX Rail proprietaria del carro-cisterna; la società CIMA di Mantova, qualificata da FS-Trenitalia, che ha effettuato, per conto della già menzionata GATX Rail, la manutenzione sui carri utilizzando dei carrelli della predetta società precedentemente revisionati dall'officina tedesca Junghenthal-Waggon GmbH di Hannover;

rilevato che:

nel corso degli ultimi mesi, su tutta la rete ferroviaria nazionale si sono verificati numerosi incidenti ferroviari, con conseguenze fortunatamente non gravi, ma suscettibili di destare preoccupazioni sulla effettiva sicurezza del trasporto ferroviario;

lo scorso 6 giugno 2009, sulla linea Genova-Pisa, fra Migliarino e Pisa San Rossore, un carro in composizione a un treno merci è deragliato e solo per fortuite coincidenze non ha prodotto danni a persone;

il 22 giugno 2009, nel tratto Prato-Bologna, due carri di un treno merci contenenti sostanze chimiche pericolose sono deragliati e hanno urtato un Intercity sul binario adiacente. Tale incidente, pur senza conseguenze per i passeggeri, ha provocato il blocco totale, per diverse ore, della circolazione lungo la tratta Firenze-Bologna in entrambe le direzioni. A seguito di accertamenti sull'incidente è emerso che nell'occasione si è sfiorata una grave catastrofe;

considerato che:

il settore strategico del trasporto ferroviario è interessato da una fase di profonda trasformazione e da un processo di liberalizzazione che necessitano di un'adeguata regolamentazione, a livello sia comunitario che nazionale;

a livello internazionale, in data 1° luglio 2006, è entrata in vigore la nuova convenzione sui trasporti ferroviari internazionali, nota come Cotif 1999, già recepita a livello comunitario dalla maggioranza dei Paesi membri e non ancora ratificata dal nostro Paese;

in data 16 dicembre 2008 è stata emanata la direttiva 2008/110/CE, che modifica la direttiva 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie, che contiene misure finalizzate ad assicurare un maggior presidio sul processo manutentivo, concordemente a quanto già contenuto nella Cotif 1999, con particolare riferimento ai contratti di utilizzazione dei veicoli;

a livello comunitario, l'Agenzia ferroviaria europea, ERA (European Railway Agency), ha già presentato alla Comunità europea una raccomandazione per l'emanazione di specifiche direttive volte a stabilire regole e criteri di qualificazione degli impianti di manutenzione ferroviaria;

nel 2008, in base al disposto dell'articolo 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie, è stata istituita l'Agenzia italiana per la sicurezza delle ferrovie (Ansf);

l'Ansf nasce come soggetto tecnicamente indipendente rispetto a tutti gli operatori nel campo del trasporto ferroviario al quale sono stati attribuiti compiti di regolamentazione, di vigilanza e di controllo sulla sicurezza del sistema ferroviario nazionale e sul trasporto ferroviario, precedentemente esercitati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la Direzione generale del trasporto ferroviario, e da FS SpA, attraverso la sua controllata RFI SpA;

l'Ansf, in base al disposto del suddetto decreto legislativo n. 162 del 2007, ha inoltre il compito di promuovere il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, in relazione al progresso tecnico e scientifico, di garantire un trattamento equo e non discriminatorio a tutti i soggetti interessati alla produzione di trasporti ferroviari, di contribuire all'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali e internazionali, di favorire

l'interoperabilità della rete nazionale con la rete ferroviaria europea, di verificare l'applicazione delle norme adottate, di promuovere processi autorizzativi e omologativi di sistemi, sotto sistemi e componenti, e di rilasciare i certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie e le autorizzazioni di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura;

tenuto conto che:

nel quadro della futura liberalizzazione del mercato ferroviario, e soprattutto in vista del prossimo completamento della rete ferroviaria nazionale alta velocità/alta capacità (AV/AC), emerge in tutta evidenza l'esigenza di garantire la piena funzionalità dell'Ansf, secondo le modalità opportunamente previste dal decreto legislativo n. 162 del 2007;

l'effettiva entrata in funzione dell'Ansf è stata subordinata all'adozione di una serie di regolamenti relativi all'attuazione dello statuto dell'Agenzia, all'organizzazione dell'Agenzia, all'amministrazione e contabilità e al reclutamento del personale, alcuni dei quali tuttavia non sono ancora stati adottati;

con i decreti del Presidente della Repubblica n. 34, n. 35 e n. 36, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 2009, n. 92, sono entrati in vigore i regolamenti di attuazione relativi allo statuto, all'organizzazione e alla contabilità dell'Ansf;

allo stato attuale rimane da emanare il regolamento per la disciplina di reclutamento del personale dell'Ansf e da stabilire la disciplina di inquadramento contrattuale del personale dell'Ansf;

secondo quanto previsto dal decreto legislativo n. 162 del 2007, l'organico dell'Ansf dovrebbe essere composto da 300 unità di personale. Attualmente, l'Agenzia ha a disposizione soltanto 75 unità di personale ed altre 35 unità, che dovrebbero provenire dal gruppo FS SpA, sono attualmente ancora in attesa di acquisizione da parte dell'Ansf;

rilevato che:

in conseguenza della mancata adozione delle predette regolamentazioni, le competenze relative all'infrastruttura ferroviaria nazionale rimangono ancora in capo ad FS SpA che, tramite la controllata RFI SpA, e in contrasto con la normativa comunitaria, mantiene il ruolo contemporaneo di soggetto controllore e di soggetto controllato in tema di sicurezza ferroviaria, almeno per quanto concerne le competenze sulla sicurezza dell'infrastruttura;

i ritardi nell'adozione del regolamento sulla disciplina di reclutamento del personale e la mancanza di chiarezza sul quadro contrattuale sta fortemente rallentando i tempi relativi all'assunzione di nuovo personale e disincentivando il trasferimento del personale dipendente del gruppo FS SpA, alimentando nei dipendenti già in organico un clima di incertezza per il futuro della stessa Ansf;

l'Ansf sta operando con un organico insufficiente, con una ridotta autonomia giuridica e in assenza di autonomia finanziaria, con ciò compromettendo il raggiungimento dei necessari *standard* di sicurezza da garantire anche nel processo di liberalizzazione in atto nel sistema ferroviario,

impegna il Governo:

ad estendere, con l'emanazione di appositi decreti, i principi contenuti nel decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, anche al trasporto e al deposito temporaneo delle sostanze e dei prodotti estremamente pericolosi, con particolare riferimento alle piattaforme di scambio intermodale;

a pervenire in tempi brevi alla ratifica della convenzione Cotif 1999, che regola i contratti di utilizzazione uniforme tra i vari Paesi;

a pervenire in tempi brevi al recepimento della direttiva 2008/110/CE, che modifica la già recepita direttiva 2004/49/CE, in particolare per quanto riguarda il presidio del processo manutentivo dei mezzi di trasporto ferroviario;

ad attivarsi e a promuovere in sede comunitaria l'emanazione di apposite direttive volte a definire le regole comuni per la certificazione degli impianti di manutenzione ferroviaria, in grado di garantire maggiormente la sicurezza del trasporto ferroviario in ogni singolo Paese;

ad emanare in tempi brevi il regolamento di disciplina del reclutamento del personale dell'Ansf, previsto dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e a definire il quadro contrattuale di riferimento per il personale dell'Ansf;

a rendere l'Ansf pienamente operativa e in grado di assumere tutti i compiti in materia di sicurezza del sistema ferroviario nazionale previsti dalla normativa italiana e comunitaria;

ad intervenire in modo specifico sull'attuale quadro normativo per la liberalizzazione del mercato ferroviario, per evitare che l'apertura del mercato amplifichi la molteplicità dei soggetti coinvolti nel garantire la sicurezza ferroviaria, impedendone di fatto l'efficace controllo;

ad intervenire per l'emanazione di maggiori e più rigorose regole o raccomandazioni per la sicurezza del trasporto ferroviario, in particolar modo per la definizione delle regole relative alla certificazione di sicurezza delle imprese di manutenzione ferroviaria e ai controlli sulla loro effettiva applicazione;

a sostenere un'intensificazione dei controlli sulla sicurezza del trasporto ferroviario, prevedendo puntuali ed effettive sanzioni per i soggetti che non garantiscano l'effettiva messa in opera delle normative per la sicurezza ferroviaria;

ad intervenire sia a livello comunitario che in sede nazionale sulla politica del mutuo riconoscimento, anche per le regole e i controlli di manutenzione, laddove questa non garantisca adeguatamente ed in modo effettivo il mantenimento degli *standard* di sicurezza fissati dall'Agenzia europea per la sicurezza ferroviaria (ERA);

ad assicurare un apporto costante e congruo di risorse destinate a garantire la sicurezza del trasporto ferroviario, vigilando sul loro effettivo impiego con specifici controlli;

ad intervenire puntualmente sulle imprese ferroviarie, laddove la competizione e una maggiore attenzione al *business* del trasporto ferroviario possa distogliere risorse utili alla sicurezza, per assicurare che il requisito della sicurezza non sia derogabile o negoziabile e che esso riguardi

allo stesso modo tutti i segmenti del trasporto ferroviario, ovverosia quello passeggeri, a lunga percorrenza (ad alta velocità o tradizionale) o regionale, sia quello merci;

a proseguire nel processo di liberalizzazione del settore ferroviario, subordinando tale processo, in attesa di un'armonizzazione delle regole a livello comunitario, all'emanazione di apposite misure volte a correggere le carenze normative suscettibili di influenzare negativamente la sicurezza del trasporto ferroviario, sia per quanto attiene alle imprese ferroviarie che a tutti gli altri soggetti coinvolti nel mantenimento in esercizio di rotabili ferroviari in sicurezza.

(1-00154) (14 luglio 2009)

V. testo 2

GRILLO, GASPARRI, QUAGLIARIELLO, CICOLANI, BALDINI, BORNACIN, BUTTI, CAMBER, GALLO, IZZO, MENARDI, MUSSO, ZANETTA. – Il Senato,

premessi che:

nella notte del 29 giugno 2009, in prossimità della stazione ferroviaria di Viareggio, si è verificato un incidente ferroviario che ha coinvolto un carro cisterna contenente Gpl provocando la fuoriuscita del gas, incendiatosi successivamente all'esterno di esso;

l'incidente ferroviario di Viareggio, causando la morte di oltre 20 persone ed il ferimento di decine di altre, rappresenta ad oggi uno dei più gravi incidenti ferroviari del nostro Paese;

la causa dell'incidente risulta essere, ad oggi, la rottura di un asse del carrello del carro cisterna causato dalle troppe fessurazioni presenti sulla superficie dello stesso;

sulla rete ferroviaria delle Ferrovie dello Stato (FS), non viaggiano solo i convogli del gruppo FS, in quanto il processo di liberalizzazione del comparto merci ha aperto il mercato a tutte le società italiane ed estere in possesso di licenza e certificato di sicurezza;

considerato che:

le condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario, in Italia come anche nel resto d'Europa, sono regolate da severe norme tecniche (contenute in direttive e regolamenti comunitari) per quanto attiene sia la manutenzione che la circolazione dei carri ferroviari;

l'incidenza della mortalità nel settore ferroviario, diretta o indiretta, nel settore del trasporto merci in Italia è tra le più basse d'Europa;

risulta dalle statistiche internazionali che i livelli di sicurezza delle Ferrovie dello Stato sono allineati a quelli delle principali reti europee;

i sistemi tecnologici nel campo della sicurezza sviluppati in Italia sono tra i più moderni d'Europa e sono stati presi a modello in diversi Paesi europei, anche se resta da completare l'installazione delle apparecchiature di sicurezza a bordo dei treni;

il treno rappresenta ancora oggi il mezzo più sicuro e sostenibile sia per il trasporto di persone sia per il trasporto di merci pericolose e non;

dal giugno 2008 l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansf), istituita con decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, ha assunto la responsabilità nei seguenti campi: emanazione di norme e *standard* di sicurezza della circolazione ferroviaria; ammissione tecnica di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione; rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione della sicurezza; attività di indagine ed *audit*, nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie;

coerentemente con l'avvio dell'operatività dell'Agenzia nei settori sopra indicati, è stato posto alle dipendenze funzionali, in maniera esclusiva, della stessa Agenzia parte del personale che in precedenza espletava tali compiti nell'ambito di Rete ferroviaria italiana (RFI);

l'Agenzia deve ancora acquisire da RFI le competenze in materia di ammissione tecnica di sistemi e sottosistemi di terra e di autorizzazione di sicurezza per i gestori della rete;

per consentire l'acquisizione delle ulteriori competenze di cui sopra è stata espletata una specifica interpellanza estesa al personale di FS, per reclutare ulteriori risorse attraverso selezioni mirate condotte su un *panel* di circa 470 persone in forza a FS;

sono in tal modo state selezionate 32 unità di personale che, unitamente a due dirigenti, sono state chieste lo scorso mese di maggio dall'Agenzia al gruppo FS;

tenuto conto che:

l'attuale sistema del presidio della sicurezza ferroviaria in Italia, così come delineato dal decreto legislativo n. 162 del 2007 che ha recepito la direttiva 2004/49/CE, è fondato sulla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori della rete;

la direttiva comunitaria 2008/110/CE introduce le figure di nuovi soggetti con compiti in materia di sicurezza che, nello spirito della direttiva stessa, devono portare ad un rafforzamento della sicurezza del sistema;

ad oggi non esiste, neanche a livello comunitario, una direttiva precisa in materia di certificazione delle officine preposte alla manutenzione e alla revisione del materiale rotabile;

il sistema delle revisioni a tempo del materiale rotabile destinato al trasporto merci è obsoleto o quantomeno insufficiente considerato che, con la liberalizzazione, l'utilizzo dei carri merci si è fatto particolarmente intensivo;

il sistema delle revisioni risulta essere disomogeneo fra i vari Paesi europei anche per quanto riguarda le competenze e le responsabilità di ciascuno dei soggetti coinvolti nel processo di manutenzione,

impegna il Governo:

ad intervenire quanto prima sull'attuale quadro normativo del nostro Paese al fine di omogeneizzare il dettato italiano con quello comunitario, ed evitare che la costante apertura del mercato ferroviario, in un processo di liberalizzazione senza regole, comporti ritardi ed applicazioni ete-

rogenee nel settore della sicurezza del trasporto ferroviario passeggeri e merci;

a dare piena attuazione alla normativa internazionale e comunitaria sulla sicurezza ferroviaria, anche anticipando i termini di recepimento attraverso:

1) la ratifica della Convenzione sui trasporti ferroviari internazionali (Cotif), affinché trovi piena attuazione il Contratto uniforme di utilizzazione (CUU) che ha sostituito il regolamento internazionale veicoli (RIV) e che individua nella figura del detentore (*keeper*), ossia colui che ha la disponibilità, e non necessariamente la proprietà, del rotabile e ne assicura la gestione tecnico-economica, il soggetto responsabile della manutenzione del carro, e affinché venga garantito un quadro certo ed uniforme delle regole che disciplinano il trasporto internazionale ferroviario di merci;

2) l'attuazione delle direttive 2007/58/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, e 2008/110/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

3) l'attuazione, con decreto legislativo, della normativa europea (direttiva 2008/68/CE) relativa al trasporto di merci pericolose su ferro, sulla base dell'apposita delega contenuta nella legge comunitaria per il 2008;

4) l'emanazione di una norma volta a stabilire criteri di certificazione comuni a tutti gli Stati membri per l'individuazione di officine di manutenzione certificate UE, sulla scorta della recente raccomandazione presentata dall'Agenzia ferroviaria europea alla Commissione europea;

5) la promozione, in sede europea, di un allineamento della disciplina in materia di accesso al mercato ferroviario a quella prevista nel settore aereo. Nel settore ferroviario la licenza può essere rilasciata senza alcuna verifica sulla natura e sullo stato di manutenzione del materiale rotabile. Nel settore aereo, al contrario, la normativa impone all'impresa il preventivo possesso di un certificato diretto ad assicurare affidabilità e sicurezza attraverso la verifica di requisiti tecnico-operativi di personale e aeromobili, come stabilisce il regolamento (CE) 2407/92;

6) la segnalazione alle competenti strutture comunitarie dell'opportunità di prevedere, in una prossima direttiva, la possibilità di inserire il parametro della verifica del chilometraggio e del peso, al posto della verifica temporale, quale fattore discriminante nel processo di revisione del veicolo;

7) il completamento da parte dei Ministeri competenti del contesto regolamentare, organizzativo e gestionale che consenta all'Ansf di meglio assicurare l'esercizio delle missioni e responsabilità legislativamente attribuitele, in linea con le altre agenzie europee;

8) la richiesta al gruppo FS di mettere a disposizione dell'Agenzia in tempi brevi il personale ed i dirigenti necessari per completare il passaggio delle competenze e consentire all'Agenzia stessa di svolgerle disponendo del necessario *know-how*;

9) il finanziamento per la realizzazione di nuove linee specializzate («gronde merci» o «linee di cintura») che consentano di far transitare rilevanti correnti di traffico merci, e tra queste anche quelle pericolose, al di fuori delle grandi aree urbanizzate del Paese. Ciò tenuto anche conto dei vantaggi e delle validità funzionali che tali linee specializzate assicurano nelle aree in cui sono già in esercizio (Bologna, Venezia e Napoli).

(1-00154) (14 luglio 2009) (testo 2)

GRILLO, GASPARRI, QUAGLIARIELLO, CICOLANI, BALDINI, BORNACIN, BUTTI, CAMBER, GALLO, IZZO, MENARDI, MUSSO, ZANETTA. – Il Senato,

premessò che:

nella notte del 29 giugno 2009, in prossimità della stazione ferroviaria di Viareggio, si è verificato un incidente ferroviario che ha coinvolto un carro cisterna contenente Gpl provocando la fuoriuscita del gas, incendiatosi successivamente all'esterno di esso;

l'incidente ferroviario di Viareggio, causando la morte di oltre 20 persone ed il ferimento di decine di altre, rappresenta ad oggi uno dei più gravi incidenti ferroviari del nostro Paese;

la causa dell'incidente risulta essere, ad oggi, la rottura di un asse del carrello del carro cisterna causato dalle troppe fessurazioni presenti sulla superficie dello stesso;

sulla rete ferroviaria delle Ferrovie dello Stato (FS), non viaggiano solo i convogli del gruppo FS, in quanto il processo di liberalizzazione del comparto merci ha aperto il mercato a tutte le società italiane ed estere in possesso di licenza e certificato di sicurezza;

considerato che:

le condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario, in Italia come anche nel resto d'Europa, sono regolate da severe norme tecniche (contenute in direttive e regolamenti comunitari) per quanto attiene sia la manutenzione che la circolazione dei carri ferroviari;

l'incidenza della mortalità nel settore ferroviario, diretta o indiretta, nel settore del trasporto merci in Italia è tra le più basse d'Europa;

risulta dalle statistiche internazionali che i livelli di sicurezza delle Ferrovie dello Stato sono allineati a quelli delle principali reti europee;

i sistemi tecnologici nel campo della sicurezza sviluppati in Italia sono tra i più moderni d'Europa e sono stati presi a modello in diversi Paesi europei, anche se resta da completare l'installazione delle apparecchiature di sicurezza a bordo dei treni;

il treno rappresenta ancora oggi il mezzo più sicuro e sostenibile sia per il trasporto di persone sia per il trasporto di merci pericolose e non;

dal giugno 2008 l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansf), istituita con decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, ha assunto la responsabilità nei seguenti campi: emanazione di norme e *standard* di sicurezza della circolazione ferroviaria; ammissione tecnica di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della cir-

colazione; rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione della sicurezza; attività di indagine ed *audit*, nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie;

coerentemente con l'avvio dell'operatività dell'Agenzia nei settori sopra indicati, è stato posto alle dipendenze funzionali, in maniera esclusiva, della stessa Agenzia parte del personale che in precedenza espletava tali compiti nell'ambito di Rete ferroviaria italiana (RFI);

l'Agenzia deve ancora acquisire da RFI le competenze in materia di ammissione tecnica di sistemi e sottosistemi di terra e di autorizzazione di sicurezza per i gestori della rete;

per consentire l'acquisizione delle ulteriori competenze di cui sopra è stata espletata una specifica interpellanza estesa al personale di FS, per reclutare ulteriori risorse attraverso selezioni mirate condotte su un *panel* di circa 470 persone in forza a FS;

sono in tal modo state selezionate 32 unità di personale che, unitamente a due dirigenti, sono state chieste lo scorso mese di maggio dall'Agenzia al gruppo FS;

tenuto conto che:

l'attuale sistema del presidio della sicurezza ferroviaria in Italia, così come delineato dal decreto legislativo n. 162 del 2007 che ha recepito la direttiva 2004/49/CE, è fondato sulla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori della rete;

la direttiva comunitaria 2008/110/CE introduce le figure di nuovi soggetti con compiti in materia di sicurezza che, nello spirito della direttiva stessa, devono portare ad un rafforzamento della sicurezza del sistema;

ad oggi non esiste, neanche a livello comunitario, una direttiva precisa in materia di certificazione delle officine preposte alla manutenzione e alla revisione del materiale rotabile;

il sistema delle revisioni a tempo del materiale rotabile destinato al trasporto merci è obsoleto o quantomeno insufficiente considerato che, con la liberalizzazione, l'utilizzo dei carri merci si è fatto particolarmente intensivo;

il sistema delle revisioni risulta essere disomogeneo fra i vari Paesi europei anche per quanto riguarda le competenze e le responsabilità di ciascuno dei soggetti coinvolti nel processo di manutenzione,

impegna il Governo:

ad intervenire quanto prima sull'attuale quadro normativo del nostro Paese al fine di omogeneizzare il dettato italiano con quello comunitario, ed evitare che la costante apertura del mercato ferroviario, in un processo di liberalizzazione senza regole, comporti ritardi ed applicazioni eterogenee nel settore della sicurezza del trasporto ferroviario passeggeri e merci;

a dare piena attuazione alla normativa internazionale e comunitaria sulla sicurezza ferroviaria, anche anticipando i termini di recepimento attraverso:

1) la ratifica della Convenzione sui trasporti ferroviari internazionali (Cotif), affinché trovi piena attuazione il Contratto uniforme di utilizzazione (CUU) che ha sostituito il regolamento internazionale veicoli (RIV) e che individua nella figura del detentore (*keeper*), ossia colui che ha la disponibilità, e non necessariamente la proprietà, del rotabile e ne assicura la gestione tecnico-economica, il soggetto responsabile della manutenzione del carro, e affinché venga garantito un quadro certo ed uniforme delle regole che disciplinano il trasporto internazionale ferroviario di merci;

2) l'attuazione delle direttive 2007/58/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, e 2008/110/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

3) l'attuazione, con decreto legislativo, della normativa europea (direttiva 2008/68/CE) relativa al trasporto di merci pericolose su ferro, sulla base dell'apposita delega contenuta nella legge comunitaria per il 2008;

4) la promozione dell'emanazione di una norma volta a stabilire criteri di certificazione comuni a tutti gli Stati membri per l'individuazione di officine di manutenzione certificate UE, sulla scorta della recente raccomandazione presentata dall'Agenzia ferroviaria europea alla Commissione europea;

5) la promozione, in sede europea, di una disciplina in materia di accesso al mercato ferroviario ispirata a quella prevista nel settore aereo. Nel settore ferroviario la licenza può essere rilasciata senza alcuna verifica sulla natura e sullo stato di manutenzione del materiale rotabile. Nel settore aereo, al contrario, la normativa impone all'impresa il preventivo possesso di un certificato diretto ad assicurare affidabilità e sicurezza attraverso la verifica di requisiti tecnico-operativi di personale e aeromobili, come stabilisce il regolamento (CE) 2407/92;

6) la segnalazione alle competenti strutture comunitarie dell'opportunità di prevedere, in una prossima direttiva, la possibilità di inserire il parametro della verifica del chilometraggio e del peso, al posto della verifica temporale, quale fattore discriminante nel processo di revisione del veicolo;

7) il completamento da parte dei Ministeri competenti del contesto regolamentare, organizzativo e gestionale che consenta all'Ansf di meglio assicurare l'esercizio delle missioni e responsabilità legislativamente attribuitele, in linea con le altre agenzie europee;

8) la messa a disposizione da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A. del personale e dei dipendenti necessari per completare il passaggio delle competenze e consentire all'Agenzia stessa di svolgerle disponendo del necessario *know-how*;

9) la realizzazione di nuove linee specializzate («gronde merci» o «linee di cintura») che consentano di far transitare rilevanti correnti di traffico merci, e tra queste anche quelle pericolose, al di fuori delle grandi aree urbanizzate del Paese. Ciò tenuto anche conto dei vantaggi e delle

validità funzionali che tali linee specializzate assicurano nelle aree in cui sono già in esercizio (Bologna, Venezia e Napoli).

10) la realizzazione di un archivio centrale informatizzato che permetta la tracciabilità del materiale pericoloso che percorre la rete ferroviaria italiana,

11) l'individuazione di misure dal punto di vista normativo in grado di garantire un adeguato sostegno economico alle famiglie colpite dal tragico evento.

(1-00158) (14 luglio 2009)

D'ALIA, PINZGER, FOSSON, CINTOLA, CUFFARO, GIAI, PETERLINI, THALER AUSSERHOFER. – Il Senato,

premessi che:

la Costituzione italiana all'articolo 16 riconosce il diritto alla libertà di circolazione così come la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea garantisce la libertà di circolazione nel territorio degli Stati membri all'articolo II-105 del Titolo V. Da questi assunti deriva l'onere per lo Stato di porre in essere tutte le condizioni affinché ai cittadini sia garantito l'esercizio del riconosciuto diritto alla mobilità quale strumento di coesione sociale e sviluppo economico del Paese;

il settore della mobilità ha un ruolo strategico nella crescita sostenibile di un Paese sotto il profilo socio-economico ed ambientale. La questione della sicurezza legata alla mobilità dovrebbe essere quindi considerata come un'opportunità di crescita tecnologica, industriale ed economica; al contrario, in Italia, si riduce ad un problema di costi;

in Italia le collisioni e i deragliamenti sono passati, rispettivamente, dai 6 e 16 del 2004 ai 5 e 10 del 2007: tuttavia, questa positiva tendenza sembra essersi interrotta. Negli ultimi tempi si sono infatti registrati numerosi incidenti ferroviari, precisamente 4 deragliamenti in 20 giorni, il primo, il 19 maggio 2009, a Sesto Calende (Varese), il secondo, il 22 giugno a Vaiano (Prato), il terzo, il 21 giugno, a Pisa. Il 29 giugno si è consumata la tragedia di Viareggio, imputabile al cedimento dell'asse del carro merci, prodotto nel lontano 1974 nella ex Repubblica tedesca;

la normativa italiana in tema di circolazione ferroviaria si inserisce nella più ampia disciplina europea. Infatti in attuazione delle direttive comunitarie che prevedono un programma di progressiva liberalizzazione dei servizi ferroviari, (direttiva 2004/49/CE, sulla sicurezza delle ferrovie, direttiva 2004/50/CE, sull'interoperabilità, direttiva 2004/51/CE, sulla liberalizzazione del mercato e regolamento (CE) n. 881/2004 che istituisce l'Agenzia ferroviaria europea, tutte contenute nel secondo pacchetto ferroviario dell'Unione europea) il decreto legislativo n. 188 del 2003 ha di fatto eliminato le barriere all'ingresso di nuovi operatori nel mercato ferroviario del trasporto di merci e di passeggeri. In conseguenza di ciò, mentre solo 15 anni fa vi era un unico soggetto, cioè le Ferrovie dello Stato, che gestiva il servizio di trasporto e si faceva carico della sicurezza, oggi vi sono un gestore della rete, circa 30 imprese ferroviarie, tra cui

Trenitalia, dotate del certificato di sicurezza, ed i proprietari dei carri. A breve si avranno ancora più gestori della rete perché vi saranno i gestori delle reti regionali. A costoro vanno aggiunti i costruttori, le officine e gli organismi di parte terza che effettuano le certificazioni di conformità CE;

in un sistema in cui vi è la presenza di una pluralità di soggetti, è chiaro che il governo della sicurezza deve essere ripensato. Al contrario, alle liberalizzazioni nel settore della mobilità ferroviaria non ha fatto seguito una politica di integrazione dei sistemi di controllo tra la molteplicità di operatori del settore ai fini di individuare ruolo e responsabilità di ciascuno dei suddetti agenti. Né si è proceduto a garantire una corretta ed uniforme applicazione delle direttive in tutti i Paesi dell'Unione né all'esame dell'adeguatezza degli *standard* e delle modalità di controllo europei ai sistemi di sicurezza nazionali;

in Europa esiste l'Agenzia ferroviaria europea, la quale tuttavia presenta delle distorsioni funzionali dovute all'eccessiva burocratizzazione e al mancato coordinamento con le agenzie nazionali, delle cui rivendicazioni è ostaggio, come denuncia il Presidente dell'European Rail Freight Association (ERFA);

l'Agenzia nazionale della sicurezza delle ferrovie in Italia è operativa solo dal 16 marzo 2008, sebbene non sia ancora a regime poiché non è ancora conclusa la fase di transizione. Sono stati emanati e pubblicati, lo scorso 21 aprile 2009, lo statuto dell'Agenzia, il regolamento di organizzazione e il regolamento di contabilità; resta invece da emanare il regolamento che fissa le procedure di reclutamento del personale. Quest'ultimo appare indispensabile ai fini di consentire all'Agenzia di disporre di personale, proveniente da Trenitalia, che possieda quel *know-how* tecnico e che assicuri la continuità delle attività in materia di sicurezza. Inoltre i controlli effettuati dall'Agenzia appaiono inadeguati. Secondo l'approccio indicato dalla Commissione europea, essa infatti non effettua verifiche sistematiche bensì controlli dei processi, cioè della condivisione delle procedure e delle forme, ai fini di verificare che esse siano state attuate e rispettate. Ovvero non esplica controlli sul materiale rotabile ma verifiche meramente formali sugli operatori ferroviari onde valutare la loro idoneità a gestire i processi che costituiscono la catena della sicurezza;

considerato che:

tre dei quattro treni recentemente sviati hanno avuto per protagonisti convogli merci destinati al trasporto di merci pericolose. Secondo un'indagine ISTAT pubblicata nel 2007, nell'anno 2005 le principali merci pericolose trasportate per ferrovia sono state: gas compressi solidi, liquidi o disciolti (che costituiscono il 30,6 per cento in termini di tonnellate complessive e il 43,5 per cento in termini di tonnellate per chilometro) e materie liquide infiammabili (che rappresentano il 31,4 per cento in termini di tonnellate e il 21 per cento in termini di tonnellate per chilometro). Tali merci, nello stesso anno, rappresentano una quota consistente del totale delle merci trasportate per ferrovia: il 6,6 per cento delle tonnellate trasportate e l'8,1 per cento delle tonnellate per chilometro. Ad oggi al-

meno 30-35 treni al giorno attraversano il nostro Paese trasportando merci classificate come pericolose;

il trasporto ferroviario in Europa è regolamentato dal RID (Règlement concernant les transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses), che costituisce l'Annesso 1 all'Appendice B della CO-TIF (Convenzione internazionale per il trasporto della merci), adottata a Berna il 2 maggio 1980 e ratificata dall'Italia con legge 18 dicembre 1984, n. 976. In Italia, il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 41, prevedendo l'applicazione del RID ai trasporti nazionali oltre che a quelli internazionali, ha recato l'attuazione della direttiva 96/49/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia, e della direttiva 96/87/CE che adegua al progresso tecnico la direttiva 96/49/CE. Sulla base della legge comunitaria per il 2002, è stato emanato il decreto legislativo 9 aprile 2003, n. 113, di attuazione della direttiva 2000/62/CE, che ha modificato la precedente direttiva 96/49/CE;

il trasporto delle merci pericolose è disciplinato uniformemente in tutti gli Stati membri. Al contrario, il settore relativo al piano di manutenzione dei carri non è omogeneo nei Paesi UE (ad esempio in Italia per effettuare i controlli si usano gli ultrasuoni, in Germania un sistema di tipo magnetico);

attraverso il decreto legislativo n. 334 del 1999 l'Italia ha recepito la direttiva comunitaria 96/82/CE, detta direttiva «Seveso 2», concernente il controllo dei rischi da incidente rilevante che coinvolga sostanze pericolose; tuttavia l'articolo 4, comma 1, lettere *c*), *d*) e *g*), del citato decreto legislativo n. 334 esclude esplicitamente dal proprio campo di applicazione quelli che sono i maggiori rischi per la popolazione. Inoltre, a quasi dieci anni dal recepimento della direttiva «Seveso 2» non sono ancora stati emanati alcuni decreti attuativi da parte dei Ministeri competenti;

preso atto che:

in Italia l'incompleto processo di liberalizzazione sta determinando una situazione di monopolio. La mancata apertura del nostro mercato fa sì che Trenitalia sia in grado di condizionare le dinamiche del mercato precludendone l'accesso a nuovi operatori, come già rilevato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato;

questa situazione comporta che nel gruppo Ferrovie dello Stato predomini una logica di *business* che premia l'alta velocità e penalizza il trasporto sociale. Si tagliano circa 8-9 milioni di chilometri da Ancona e da Napoli verso il Sud e si comprende come le conseguenze di una tale scelta ricadranno su regioni come la Sicilia, Calabria, Puglia e Campania. Si riducono del 50 per cento i treni a lunga percorrenza e si abbandona il settore merci il quale versa in condizioni pericolose. Si è sostanzialmente chiuso il trasporto ferroviario per la Sardegna, negando la cosiddetta continuità territoriale, si contrarrà quello sullo stretto di Messina. Con l'entrata a regime dell'alta velocità, che ha sviluppato criticità sui nodi ferroviari, versa in condizioni ancor più drammatiche la regolarità e la puntualità del trasporto pubblico locale. Carenti sono il *comfort* e l'igiene, come

denunciano i comitati dei pendolari. Si sta configurando insomma un'Italia a due velocità: una che può correre in competizione con l'aereo e un'altra che resterà sempre più arretrata, ampliando le differenze sociali e economiche del Paese;

recenti prese di posizione delle organizzazioni sindacali denunciano riduzioni del personale, la cui dotazione organica è scesa in pochi anni da 220.000 a 83.000 unità, e condizioni di sfruttamento per gli addetti al comparto, nonché vetustà dei materiali, il cosiddetto materiale rotabile ha una media di 20 anni di servizio, 10 in meno quello dell'alta velocità, l'età media del parco carri in esercizio è di 24 anni, tra il 2008 e il 2009 ne sono stati demoliti più di 5.000 in quanto non idonei. Oggetto di denuncia anche la ridotta manutenzione, nel corso di quest'anno 7.000 degli attuali 16.000 chilometri di infrastruttura ferroviaria nazionale potrebbero essere sottoposti ad un regime manutentivo e di esercizio più economico dell'attuale aggravando il già elevato rischio di infortuni sul lavoro. A causa del prevalere di una politica di esternalizzazione, l'attività di manutenzione è affidata in piccola parte al gruppo Ferrovie dello Stato (soprattutto sui rotabili) e per la gran parte ad imprese private orientate ad una logica di *business* a danno della sicurezza. Le lavorazioni esterne non sempre risultano poi giustificate sotto un profilo economico e di affidabilità; le officine difettano di certificazioni e qualificazione di verificatori indipendenti di sicurezza;

per quanto riguarda i controlli di manutenzione, inoltre, l'Italia non ha ancora recepito la direttiva europea 2008/110/CE, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie), la quale stabilisce che un responsabile sia nominato per ogni veicolo e iscritto in un registro nazionale. Il nostro Paese non ha neppure recepito la normativa europea, in seno al COTIF, che, specificando chi è l'*owner* e chi è il *keeper*, permette la tracciabilità del materiale circolante né quella che individua nel possessore (*keeper*) il responsabile unico di tutte le fasi della vita del materiale. Inoltre, le verifiche sui carri vengono effettuate non sulla base del chilometraggio ma a tempo;

avverso la decisione di impiegare un solo agente di condotta in cabina guida sui convogli di Trenitalia, in atto a partire dal 16 giugno 2009, è stato presentato, in data 1° luglio, un esposto a Bologna da Cub-Transporti, Cub Emilia-Romagna, Orsa-Macchinisti uniti e rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza che ne denunciano le implicazioni per la sicurezza ed è stato indetto dal sindacato ORSA e CUB uno sciopero nei giorni 11 e 12 luglio. Secondo le organizzazioni sindacali non è stato infatti modificato il mansionario e, in caso di ostacolo sulla linea opposta, il conducente unico deve contemporaneamente esporre un segnale di arresto fuori dal finestrino per chi arriva in direzione contraria, attivare il freno, far partire la chiamata telefonica che lancia il segnale di «prudenza generalizzata» per i treni in circolazione sulla linea: operazioni difficilmente eseguibili in tempi rapidi da una sola persona. I sindacati puntano il dito proprio sulle comunicazioni d'emergenza: viaggiano sulla rete dedi-

cata Gsm-R o, subordinatamente, sulla normale Gsm che però non consentirebbe di lanciare il segnale di «prudenza generalizzata». Alcune simulazioni sui tempi di attivazione hanno dimostrato che la comunicazione in certi casi ha raggiunto il suo scopo solo dopo diverse decine di minuti;

considerato ancora che:

il Documento di programmazione economica e finanziaria per gli anni 2008-2011 (DPEF), Allegato infrastrutture, attribuisce al settore della mobilità un ruolo strategico nella messa a punto di un modello di crescita sostenibile sotto il profilo ambientale, sociale e finanziario;

tuttavia la legge finanziaria per il 2009, per lo sviluppo e l'ammmodernamento delle infrastrutture ferroviarie, taglia i fondi che passano a 2.362 milioni di euro, con una riduzione del 15,9 per cento rispetto al 2008, quando si attestavano a 2.811 milioni. Inoltre, nel capitolo 7140 relativo alla realizzazione dei sistemi di sicurezza a differenza degli anni 2007 e 2008, nei quali erano previsti rispettivamente 15 milioni e 25 milioni di euro, non è previsto alcun impegno;

l'art. 25 del decreto-legge n. 185 del 2008, al comma 1, istituisce, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un fondo per gli investimenti del gruppo Ferrovie dello Stato, con una dotazione pari a 960 milioni di euro per il 2009, rinviando ad un successivo decreto del Ministero dell'economia di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la definizione dei criteri di ripartizione delle modalità di erogazione delle risorse. Il comma 2 autorizza, poi, una spesa pari a 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 al fine di assicurare l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, che formano oggetto dei contratti di servizio stipulati da Stato e Regioni con Trenitalia SpA; una parte del finanziamento dovrà essere destinata all'incremento e all'ammmodernamento del materiale rotabile. Nulla è previsto in tema di sicurezza,

impegna il Governo:

a porre in essere tutte le iniziative necessarie a garantire in Italia il diritto di mobilità in piena sicurezza, con particolare riguardo al trasporto di merci pericolose;

a predisporre il reintegro dei fondi destinati a finanziare investimenti per lo sviluppo e l'ammmodernamento delle infrastrutture ferroviarie e il ripristino del contributo per realizzare interventi volti all'ammmodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza, sia quelli dell'infrastruttura ferroviaria che quelli installati a bordo dei materiali rotabili, finalizzati al conseguimento di un maggior livello della sicurezza della circolazione;

a mettere l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie nelle condizioni di superare la fase transitoria ed entrare a pieno regime mediante il reclutamento di professionalità adeguate che assicurino il necessario *know-how* tecnico e l'istituzione di un archivio informatico, nonché a prevedere un sistema di controlli tramite verifiche sostanziali del materiale rotabile e non solo formali e a disporre la certificazione e qualificazione delle officine da parte di verificatori esterni di sicurezza;

a promuovere tutte le iniziative possibili a livello europeo ai fini di avviare un tavolo che stabilisca un sistema integrato dei controlli, valuti l'adeguatezza degli *standard* europei e le modalità di controllo rispetto ai sistemi di sicurezza nazionale, promuova una corretta ed uniforme interpretazione delle direttive in materia e assicuri la fattiva cooperazione tra l'Agenzia europea e le agenzie nazionali;

ad attivarsi al fine di assicurare l'attuazione della direttiva 2008/110/CE, la quale stabilisce che un responsabile sia nominato per ogni veicolo e iscritto in un registro nazionale.

(1-00160) (14 luglio 2009)

DE TONI, BUGNANO, BELISARIO, GIAMBRONE, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCIPELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO. – Il Senato,

premessi che:

nella notte tra il 29 e il 30 giugno 2009 il deragliamento di un treno merci nella stazione di Viareggio (Lucca) ha provocato la fuoriuscita di Gpl e il conseguente scoppio di un carro cisterna che lo trasportava, determinando ingenti danni alle strutture e alle abitazioni del quartiere circostante e causando la morte di 26 persone, tra residenti e passanti;

tale gravissimo incidente ripropone l'annoso problema della sicurezza del trasporto ferroviario: l'Italia è ai primi posti in Europa per numero di morti e feriti gravi negli incidenti ferroviari. Dalle ultime rilevazioni di Eurostat, relative all'anno 2006, si contano 168 casi, uno dei numeri più alti dell'Unione europea, preceduto solo da Polonia (502) e Germania (382);

rilevato che:

in Italia la sicurezza del trasporto ferroviario è regolata da un insieme di norme nazionali, internazionali ed europee particolarmente complesso, legato, peraltro, al faticoso processo di apertura al mercato che ha riguardato l'intero settore delle ferrovie. A partire dall'inizio degli anni '90 il settore del trasporto ferroviario è stato interessato da un processo di liberalizzazione, avviato, a livello comunitario, dalla direttiva 91/440/CEE del Consiglio, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, e proseguito con l'emanazione del primo pacchetto ferroviario diretto a sviluppare l'apertura del mercato alla concorrenza nonché a promuovere la sicurezza secondo *standard* e criteri di controllo comuni in ambito europeo. Il pacchetto è stato completato dalla direttiva 2001/16/CE, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale;

la regolamentazione relativa al trasporto su ferro di merci pericolose in Europa è definita dagli accordi RID (Règlement concernant les transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses), che fanno riferimento alla convenzione COTIF (Convenzione sui trasporti ferroviari internazionali), adottata a Berna il 2 maggio 1980 e ratificata dall'Italia con la legge 18 dicembre 1984, n. 976. Il regolamento tecnico co-

munemente noto con la sigla RID viene aggiornato con cadenza biennale. Sotto il profilo della disciplina internazionale, assumono particolare rilievo le «UN Recommendations on the transport of Dangerous Goods», conosciute anche come «Orange Book» o «Libro Arancio», pubblicate per la prima volta dall'ONU nel 1957, periodicamente aggiornate e attualmente disponibili nella tredicesima revisione del 2003. L'obiettivo principale di queste raccomandazioni consiste nel promuovere la libera circolazione delle merci pericolose, garantendo nel contempo la maggior sicurezza possibile alle persone, ai beni e all'ambiente;

considerato che:

il 9 luglio 2009 il Parlamento ha approvato in via definitiva il disegno di legge collegato alla manovra di finanza pubblica recante «Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia» che, con riguardo agli artt. 58 (requisiti per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale) e 62 (modifiche al decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 del 2003, il cosiddetto primo pacchetto ferroviario), interviene sulla materia del trasporto ferroviario. Al riguardo si segnala che il 26 giugno 2008 la Commissione europea ha inviato all'Italia una lettera di messa in mora per la non corretta trasposizione delle direttive 91/440/CEE sullo sviluppo delle ferrovie comunitarie e 2001/14/CE sulla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, sull'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e sulla certificazione di sicurezza. I rilievi formulati dalla Commissione riguardano, tra l'altro, i seguenti aspetti: 1) la non corretta trasposizione dell'articolo 4 della direttiva 2001/14/CE conformemente al quale le funzioni indicate nell'allegato II alla direttiva 91/440/CEE devono essere svolte da enti o società che non prestano servizi di trasporto ferroviario. A tale proposito la Commissione rileva che in Italia diverse funzioni essenziali sono affidate alla società di gestione dell'infrastruttura Rete ferroviaria italiana SpA (RFI), che fa parte del gruppo Ferrovie dello Stato; 2) la non corretta trasposizione dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE, in base al quale l'organismo di regolamentazione è indipendente dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti e da quelli preposti all'assegnazione, nonché dai richiedenti. La Commissione rileva in proposito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in veste di autorità di regolamentazione non è indipendente dalla società di gestione delle infrastrutture;

i citati articoli del cosiddetto «Collegato energia» operano nella cornice tracciata dalla normativa nazionale vigente e in particolare dal decreto legislativo n. 188 del 2003, senza intervenire sulle questioni oggetto del contenzioso;

all'interno di un mercato in via di liberalizzazione si riscontrano nel nostro Paese numerose criticità, quali il ruolo e i poteri dei soggetti regolatori, le discriminazioni nell'accesso alle infrastrutture e la mancanza di trasparenza nel sistema dei prezzi e dei pedaggi. Inoltre, come rilevato in sede di audizione parlamentare dal Presidente dell'European Rail Freight Association (Erfa) Luca Ronzoni, si stanno verificando tendenze

ad una nuova monopolizzazione dei mercati, in particolare in Germania, in Francia ed in Italia. Secondo Ronzoni, peraltro, il discorso relativo all'incompleta liberalizzazione è strettamente legato a quello della sicurezza del trasporto ferroviario. L'incompleta liberalizzazione comporta un decremento del numero dei chilometri percorsi dai treni merci e sotto tale profilo, come rilevato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, Trenitalia è in grado di condizionare le dinamiche del mercato, precludendo l'accesso a nuovi operatori. In merito ai problemi delle imprese private, sussiste un'estrema difficoltà nell'omologazione dei treni. Si registrano inoltre numerose barriere tecniche, dovute alle criticità nel coordinamento tra l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle clausole penalizzanti presenti nel contratto di servizio con le Ferrovie dello Stato;

nonostante l'avvenuta liberalizzazione del mercato ferroviario europeo, ad oggi non esiste una completa armonizzazione delle regole e delle procedure di controllo fra i vari Stati membri;

si constatano numerosi infortuni sul lavoro, soprattutto nel settore della manutenzione delle infrastrutture, per il calo dei relativi investimenti e per le interferenze tra il personale delle Ferrovie dello Stato e quello delle ditte esterne appaltatrici, spesso indotte, per risparmiare i costi, ad abbassare i livelli di tutela e sicurezza;

la legge finanziaria per il 2009 ha previsto una riduzione del 32,5 per cento delle risorse inizialmente previste per le Ferrovie dello Stato, che passano da 3.500 a 2.363 milioni di euro. L'articolo 25 del decreto-legge n. 185 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2 del 2009, ha istituito un fondo per gli investimenti del gruppo Ferrovie dello Stato con una dotazione pari a 960 milioni di euro per il 2009 e ha autorizzato contestualmente una spesa pari a 480 milioni per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011. Ma tale strategia di potenziamento del trasporto ferroviario non può considerarsi sufficiente, tanto più che attualmente non esiste chiarezza sulla concreta entità dei fondi pubblici destinati alla sicurezza del trasporto ferroviario. Il problema coinvolge in modo evidente la realtà delle ferrovie regionali e locali, che servono 5.000 comuni per un totale di 5 miliardi di viaggiatori l'anno e che, con 12.000 addetti, vantano 3.651 chilometri di linea e 160 milioni di cittadini trasportati;

si rileva inoltre che, al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario, sono state emanate alcune direttive ministeriali (ad esempio la direttiva ministeriale 81/T del 19 marzo 2008) nelle quali è previsto l'obbligo di installazione sull'intera rete nazionale di sistemi di protezione di marcia del treno. In particolare, la citata direttiva ministeriale prevede che i gestori delle reti regionali interconnesse attrezzino, entro i prossimi due anni, le linee di propria competenza con analoghi sistemi di protezione della marcia del treno. Il materiale rotabile che circola sulle reti regionali dovrà essere attrezzato con sottosistemi di bordo compatibili entro lo stesso termine. Tuttavia, esistono al momento pochissime aziende in grado

di produrre l'attrezzaggio con sistemi di protezione di marcia del treno, di terra e di bordo, che non sempre sono in grado di soddisfare le richieste, anche in considerazione dell'elevata domanda e dell'insufficienza delle risorse necessarie per effettuare gli investimenti;

il decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, recante «Provvedimenti anti-crisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana alle missioni internazionali», la cosiddetta «Manovra estiva-Tremonti-ter», non destina neanche un euro al comparto dei trasporti,

impegna il Governo:

a porre in essere ogni atto di competenza al fine di aumentare il livello di sicurezza del trasporto ferroviario in tutta la rete nazionale, sostenendo l'incremento degli investimenti economici già in sede di conversione del citato decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, attualmente in esame presso la Camera dei deputati;

a garantire una puntuale applicazione delle norme comunitarie sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario, adottando contestualmente un sistema di controlli più incisivo ed indipendente;

a porre in essere ogni atto di sua competenza volto a garantire la piena operatività ed indipendenza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ai fini dello sviluppo di un adeguato *know-how* tecnico in termini di sicurezza;

a favorire la piena applicazione in Italia delle procedure COTIF, con una chiara distinzione tra le figure dell'impresa ferroviaria, dell'utilizzatore e del manutentore, stabilendo compiti e responsabilità di ciascuno;

a realizzare un archivio centrale informatizzato che permetta la tracciabilità del materiale pericoloso che percorre la rete ferroviaria italiana, adeguandosi alle normative comunitarie – già applicate in Francia e in Germania – predisposte sulla base della convenzione COTIF;

ad adottare misure tecniche estremamente rigide per il trasporto su rotaia di merci pericolose;

ad accertare se Trenitalia effettui verifiche sui carri di società straniere e, in caso negativo, a valutare l'opportunità di adottare iniziative volte a far sì che Trenitalia si adoperi per effettuare le predette verifiche;

a porre in essere ogni atto di competenza volto a garantire una chiara tracciabilità delle attività di manutenzione dei carri, anche attraverso l'istituzione di un ente pubblico legato alla certificazione degli impianti di manutenzione dei carri e delle carrozze ferroviarie;

ad agire in sede comunitaria al fine di aggiornare le regole per la revisione dei carri e delle carrozze ferroviarie in base a criteri che privilegino sia il dato temporale, sia il dato relativo ai chilometri ed il peso delle merci effettivamente trasportate;

a valutare l'opportunità di costruire nuove tangenziali ferroviarie destinate al trasporto di merci particolarmente tossiche e nocive, ovvero la costruzione di nuovi scali merci intermodali specializzati, che siano collocati lontano dalle città.

(1-00165) (14 luglio 2009)

MURA, STIFFONI, ADERENTI, BODEGA, BOLDI, CAGNIN, DIVINA, FILIPPI Alberto, FRANCO Paolo, GARAVAGLIA Massimo, LEONI, MARAVENTANO, MAURO, MAZZATORTA, MONTANI, MONTI, PITTONI, RIZZI, TORRI, VACCARI, VALLARDI, VALLI. – Il Senato,

premessi che:

lo scorso 29 giugno 2009 a Viareggio, sulla linea tirrenica a doppio binario, deragliava il treno merci con le 14 cisterne cariche di GPL partito da Trecate (Novara) e diretto a Gricignano (Caserta); il convoglio viaggiava a 90 chilometri orari non essendo prevista alcuna fermata;

secondo le valutazioni dei tecnici e le immagini trasmesse dai *media* il deragliamento è stato provocato dal primo vagone subito dopo il locomotore che ha trascinato nel deragliamento altre quattro cisterne;

il convoglio si è fermato oltre il fabbricato della stazione. Dalla prima cisterna danneggiata è fuoriuscito e propagato nella zona il GPL. Il gas si è poi incendiato coinvolgendo nell'incendio anche le altre quattro cisterne. Gli effetti dell'incendio di circa 30.000 litri di GPL hanno coinvolto un'area lontana circa 400 metri dal luogo del deragliamento, provocando 26 morti, 30 feriti, un disperso, crolli di due abitazioni, il danneggiamento di altre quattro case con incendi di abitazioni e di veicoli;

nei primi sei mesi del 2009, sulla rete ferroviaria italiana, hanno circolato 4.394 carri con merce pericolosa;

dei 4.394 carri, 86 erano di proprietà delle Ferrovie dello Stato, 283 di privati e immatricolati in Italia, 1.834 immatricolati nel parco tedesco, 1.420 francesi, il resto erano di Polonia, Austria e Svizzera;

dal piano di manutenzione che ha trasmesso il detentore del carro, la Gatx Rail, risulta che quello che ha causato l'incidente alla stazione di Viareggio fosse stato revisionato nel marzo 2009 e che fossero stati cambiati due assi in quell'occasione;

tra questi due risulterebbe esserci anche l'asse che si è rotto, che era stato fabbricato nel 1974, e da quanto sembrerebbe era nuovo, mai usato;

l'incidente sarebbe dovuto alla rottura di un asse a causa di un problema strutturale causato presumibilmente anche da una bolla d'aria in fase di fusione;

considerato che:

i sistemi tecnologici nel campo della sicurezza sviluppati in Italia sono tra i più moderni d'Europa e sono stati presi a modello in diversi Paesi europei, anche se resta da completare l'installazione delle apparecchiature di sicurezza a bordo dei treni;

direttive e regolamenti comunitari disciplinano le condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario, in Italia come anche nel resto d'Europa, sulla base di severe norme tecniche per quanto attiene sia alla manutenzione che alla circolazione dei carri ferroviari;

come riportato dalle statistiche internazionali i livelli di sicurezza delle ferrovie italiane sono allineati con quelli delle principali reti europee;

dal giugno 2008 l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, istituita con decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, ha assunto la responsabilità nei seguenti campi: emanazione di norme e *standard* di sicurezza della circolazione ferroviaria; ammissione tecnica di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione; rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione della sicurezza; attività di indagine ed *audit* nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie;

personale che operava presso Rete ferroviaria italiana (RFI) è stato destinato nei settori in cui ha assunto la responsabilità l'Agenzia;

attualmente risultano scoperte posizioni di grande importanza nel sistema dei controlli che ancora sono alle dipendenze di RFI: a tal fine risulta indifferibile una loro destinazione nell'organico dell'Agenzia;

tenuto conto che:

l'attuale sistema del presidio della sicurezza ferroviaria in Italia, così come delineato dal decreto legislativo n. 162 del 2007 che ha recepito la direttiva 2004/49/CE, è fondato sulla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori della rete;

la direttiva comunitaria 2008/110/CE introduce le figure di nuovi soggetti con compiti in materia di sicurezza che, nello spirito della direttiva stessa, devono portare ad un rafforzamento della sicurezza del sistema;

fra tali nuovi soggetti saranno previsti la figura del detentore del carro e dell'entità di manutenzione;

ad oggi non esiste, neanche a livello comunitario, una direttiva precisa in materia di certificazione delle officine preposte alla manutenzione e alla revisione del materiale rotabile;

è necessaria una riflessione sul sistema delle revisioni a tempo del materiale rotabile destinato al trasporto merci che potrebbe risultare insufficiente considerato che con la liberalizzazione l'utilizzo dei carri merci si è fatto particolarmente intensivo;

ad oggi non esistono regole condivise per i piani di manutenzione dei carri fra i vari Paesi europei,

impegna il Governo:

ad intervenire quanto prima sull'attuale quadro normativo del nostro Paese al fine di promuovere ogni iniziativa volta ad accelerare il recepimento delle direttive comunitarie 2008/110/CE e 2007/58/CE che riguardano rispettivamente la sicurezza e la interoperabilità;

ad attuare, con decreto legislativo, la normativa europea (direttiva 2008/68/CE) relativa al trasporto di merci pericolose su ferro, esercitando la delega recata nella legge comunitaria per il 2008;

a promuovere in sede europea l'emanazione di regole armonizzate per definire: i requisiti comuni che devono possedere i soggetti da certifi-

care (detentori di carri e officine di manutenzione); i soggetti che hanno il compito di rilasciare le certificazioni; le attività da compiere per verificare il mantenimento dei requisiti nel tempo dei soggetti certificati;

a realizzare linee alternative che consentano il transito di merci pericolose, sfruttando anche il sistema collaudato ed efficiente delle autostrade del mare;

a richiedere al gruppo Ferrovie dello Stato che vengano privilegiati gli aspetti relativi alla sicurezza della circolazione rispetto ai processi industriali e che, quindi, venga posto in essere ogni sforzo per garantire la sicurezza;

ad adoperarsi affinché l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie possa operare nel pieno delle sue funzioni con il completamento normativo e con l'adeguamento del proprio organico.

Mozioni sul G8

(1-00156) (14 luglio 2009)

DINI, GASPARRI, QUAGLIARIELLO, BETTAMIO, AMORUSO, CALIGIURI, COMPAGNA, DI GIROLAMO Nicola, NESSA, PALMI-ZIO, PERA, PISANU, TOFANI. – Il Senato,

premessi che:

nei giorni dall'8 al 10 luglio 2009, a L'Aquila, si è svolto sotto la Presidenza italiana il vertice G8, nel corso del quale i *leader* mondiali hanno discusso i principali temi dell'agenda politica internazionale, dalle sfide globali connesse alla crisi economica, al cambiamento climatico, alla lotta alla povertà;

la definizione dell'agenda del vertice e il suo svolgimento sono stati da tutti considerati accurati, autorevoli e funzionali al successo dei lavori;

questi lavori si sono svolti, secondo gli auspici del Presidente della Repubblica, in un apprezzabile spirito di concordia nazionale;

la scelta della Presidenza italiana di tenere il vertice a L'Aquila è stato un gesto di grande sensibilità e di solidarietà verso le popolazioni colpite dal terremoto;

nel corso dei lavori è stata condivisa l'esigenza di un assetto economico complessivo aperto, sostenibile ed equo, convenendo circa l'opportunità di adottare specifici provvedimenti che garantiscano un futuro sostenibile, il sostegno alla non proliferazione nucleare, il contrasto al terrorismo internazionale, la promozione di un'agenda globale sulle tematiche dell'energia e del clima, nonché sui rapporti con l'Africa;

i *leader* del G8 hanno proseguito nel dialogo, già avviato nel 2007, con le principali economie emergenti, coinvolgendo in riunioni allargate Brasile, Cina, India, Messico, Sud Africa ed Egitto e ponendo le basi per un loro più stabile coinvolgimento nella gestione dei principali temi dell'agenda internazionale;

le discussioni hanno visto altresì la partecipazione dei *partner* africani con la presenza dei *leader* di Algeria, Angola, Egitto, Etiopia, Libia, Nigeria, Senegal, Sud Africa e dell'Unione Africana, nonché dei rappresentanti delle principali organizzazioni internazionali, per un'ampia disamina dei problemi dello sviluppo del continente aggravati dalla crisi economica e finanziaria mondiale;

considerato che:

i *leader* del G8 hanno svolto un'approfondita discussione sullo stato dell'economia mondiale e sulle misure da adottare per il superamento della crisi finanziaria, convenendo sulla necessità che il libero commercio e i mercati aperti siano la chiave di volta per rilanciare la crescita economica e lo sviluppo e respingendo ogni tentazione protezionistica;

i *leader* del G8 hanno concordato sull'opportunità di un rilancio dei negoziati in seno all'Organizzazione mondiale del commercio onde raggiungere una conclusione equilibrata entro il 2010 dei negoziati del Doha Round, anche in vista di una posizione condivisa da esprimere nel prossimo vertice G20 in programma a Pittsburgh;

si è constatato che l'obiettivo di rafforzare una crescita economica nel lungo periodo non può che essere perseguito mediante riforme del sistema finanziario stabilendo nuove regole, promuovendo l'etica e la trasparenza della condotta sui mercati;

a tal fine, si è stabilito di potenziare la cooperazione internazionale per combattere la corruzione, il riciclaggio del denaro, il terrorismo finanziario e l'evasione fiscale attraverso l'attuazione di regole comuni internazionali rafforzate, sostenendo le iniziative nell'ambito dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) e nelle altre organizzazioni internazionali;

si sono detti concordi sulla strategia delineata nel cosiddetto «Lecce Framework», la cornice di regole promossa dalla Presidenza italiana per sviluppare *standard* e principi comuni dell'economia e della finanza mondiale, che garantiscano l'integrità e la trasparenza;

considerato altresì che:

i *leader* del G8 hanno convenuto che, accanto ai temi economici, anche quelli ambientali debbano ricevere eguale attenzione, costituendo la tutela dell'ecosistema e la lotta al cambiamento climatico esigenze imprescindibili;

il dibattito sul cambiamento climatico si è svolto con il pieno coinvolgimento delle principali economie emergenti e si è concluso con una presa di posizione comune che reca un impegno condiviso su un ambizioso programma di riduzione delle emissioni di anidride carbonica che pone le basi per un accordo globale ed efficace alla Conferenza di Copenhagen del prossimo dicembre 2009;

apprezzato il complesso delle misure e degli impegni concordati per proseguire efficacemente negli sforzi per lo sviluppo del continente africano, nonché degli impegni per la realizzazione di un fondo per la sicurezza alimentare e lo sviluppo rurale nei Paesi più poveri;

apprezzati, altresì, i progressi realizzati sui principali temi politici dell'agenda internazionale e, segnatamente, l'impegno per la riuscita della conferenza di riesame del Trattato di non proliferazione nucleare, che si terrà il prossimo anno, nella prospettiva condivisa di un mondo senza armi nucleari,

impegna il Governo:

a cooperare al superamento della crisi economica internazionale mediante un riassetto del sistema di regolazione del mercato finanziario, sulla base degli impegni assunti in seno al vertice G8, e a porre in essere le necessarie misure a livello di ordinamento interno;

ad assicurare la sostenibilità della finanza pubblica nel medio periodo accompagnando la fuoriuscita dalla crisi con le necessarie riforme strutturali per garantire che la ripresa economica si fondi su più solide e sostenibili basi;

ad adottare i provvedimenti necessari per adempiere agli impegni assunti in sede G8 per garantire la sicurezza alimentare e lo sviluppo rurale nei Paesi più poveri.

(1-00157) (14 luglio 2009)

D'ALIA, PINZGER, FOSSON, CINTOLA, CUFFARO, GIAI, PETERLINI, THALER AUSSERHOFER. – Il Senato,

premessi che:

si è svolto a L'Aquila, dall'8 al 10 luglio 2009, il *summit* del G8, che è stato contraddistinto da una forte solidarietà nei confronti delle popolazioni locali colpite da un tremendo terremoto il 6 aprile 2009;

non si può che rivolgere un plauso e un sentito ringraziamento al Presidente della Repubblica, per come in occasione di questo importante evento, che ha coinvolto le più rappresentative democrazie del mondo, abbia rappresentato perfettamente con l'onore e l'appartenenza patriottica che gli è solita il successo democratico e civile che ancora caratterizza, nonostante quanti sostengano il contrario, il nostro Paese;

è doveroso rivolgere un apprezzamento alla Presidenza del Consiglio dei ministri per aver organizzato al meglio il G8, a dispetto di quanto evidenziato impropriamente dalle principali testate giornalistiche straniere, finanche ventilando la possibilità di una fantomatica espulsione dell'Italia dal G8, testate, duole sottolinearlo, alimentate nell'aggressione verso l'intera comunità nazionale anche dalle non condivisibili iniziative di qualche esponente politico italiano;

i *leader* del G8 hanno condiviso una visione di un'economia mondiale aperta, innovativa sostenibile ed equa;

la tesi sostenuta da Papa Benedetto XVI nella sua enciclica «Caritas in Veritate» evidenzia che l'etica è un elemento fondamentale del sistema economico intesa come strumento portatore di valori e principi che pongono al centro dello scenario l'uomo. Tali principi risultano essere ancora più fondamentali in un'economia globale;

il Governatore della Banca d'Italia, Mario Draghi, ha dichiarato che «un modello in cui gli operatori considerano lecita ogni mossa, in cui si crede ciecamente nella capacità del mercato di autoregolamentarsi, in cui divengono comuni gravi malversazioni, in cui i regolatori dei mercati sono deboli o prede dei regolati, in cui i compensi degli alti dirigenti d'azienda sono ai più eticamente intollerabili, non può essere un modello per la crescita del mondo»;

oggi si rende dunque necessaria un'azione rafforzata e coordinata a livello globale con le cosiddette «economie emergenti» come Brasile, Cina, India, Messico e Sudafrica per affrontare con efficacia le più importanti sfide economiche, politiche e sociali;

è stato accolto con soddisfazione lo spirito costruttivo dei *leader* presenti a L'Aquila che hanno deciso di continuare ad affrontare i temi di rilevanza globale nell'ambito di una *partnership* strutturata e solida;

in particolare, i Paesi *partner* del G8 insieme a Brasile, Cina, India, Messico e Sudafrica hanno condiviso un'impostazione responsabile nell'affrontare le sfide internazionali più impegnative, lanciando una forma di cooperazione solida e articolata contraddistinta dai medesimi obiettivi per tutti: un «Heiligendamm-L'Aquila Process» (HAP). Tale collaborazione ha come scopo la condivisione di una *governance* globale che rafforzi la reciproca comprensione;

i *leader* hanno evidenziato che la presenza di mercati aperti sia fondamentale per la crescita e lo sviluppo economico, ancor più in periodi di crisi. Il *summit* ha infatti concluso che il successo del Doha Development Round costituirà un impulso determinante per ripristinare la fiducia, aiutare la ripresa e promuovere lo sviluppo;

confermando quanto previsto dagli incontri di Washington e Londra, l'azione politica globale punta ad investire le proprie energie nella stabilizzazione dei mercati finanziari mediante regolamentazioni che saranno adottate immediatamente;

particolare attenzione è stata data ai riflessi sociali della crisi economica mondiale con riferimento alle preoccupazioni per le fasce sociali più deboli e intraprendendo azioni per garantire l'occupazione e le tutele sociali;

i *leader* hanno approvato la necessità di sviluppare principi e *standard* comuni, sulla scia di quanto stabilito durante la riunione dei Ministri economici del «Lecce Framework», che si fondano sulle iniziative già poste in essere dall'OCSE e da altre importanti organizzazioni internazionali e che saranno presentate al prossimo *summit* del G20 di Pittsburgh. L'obiettivo è combattere la corruzione, l'evasione fiscale, il riciclaggio di denaro sporco, il finanziamento al terrorismo, tramite l'irrobustimento e la realizzazione di *standard* internazionali, l'espansione del *forum* globale dell'OCSE e soprattutto con lo sviluppo di contromisure da adottare eventualmente nei confronti di giurisdizioni che non collaborano e non rispettano questi *standard*;

si è deciso di programmare un piano di sviluppo economico di medio termine tramite piani di sostenibilità fiscale con previsione anticipata delle *exit strategy*;

si è posto l'accento sulla questione dell'eccessiva instabilità dei prezzi dei prodotti energetici ed agricoli, provvedendo a migliorare il funzionamento di questi mercati anche mediante normative per la supervisione dei mercati dei derivati al fine di combattere la speculazione in questo settore;

i membri del G8 hanno rafforzato il loro impegno comune per combattere i cambiamenti climatici in vista della Conferenza (Unfccc) fissata a Copenhagen nel dicembre 2009, accordandosi sull'obiettivo di ridurre le emissioni globali di biossido di carbonio e gas serra di almeno il 50 per cento entro il 2050, facendo in modo che i Paesi sviluppati arrivino alla riduzione dell'80 per cento entro lo stesso periodo;

in tale contesto, si è discusso del ruolo delle tecnologie innovative e del finanziamento del processo industriale che permetta di raggiungere gli obiettivi fissati, sottolineando l'importanza cruciale che le economie più avanzate hanno nel guidare l'innovazione lanciando una *partnership* globale con lo scopo di armonizzare gli sforzi e di permettere il raddoppio degli investimenti in ricerca e sviluppo entro il 2015;

i *leader* dei Paesi che sono maggiormente responsabili delle maggiori emissioni di gas serra e biossido di carbonio hanno concordato sull'importanza di contenere l'aumento medio delle temperature globali entro i 2 gradi centigradi, come già approvato dal G8, e si sono impegnati a collaborare per trovare una via operativa per il raggiungimento di questo obiettivo prima dell'incontro di Copenhagen mediante l'adozione della dichiarazione del Major Economies Forum on Energy and Climate;

è stato unanime il consenso sulla necessità di aumentare i finanziamenti per la lotta al cambiamento climatico con fonti sia pubbliche sia private, non tralasciando lo sviluppo dei mercati di scambio delle quote di anidride carbonica;

per quanto concerne gli obiettivi per lo sviluppo del millennio, i *leader* hanno dovuto constatare che la crisi globale in corso crea forti problemi per il raggiungimento degli obiettivi ed è stata quindi chiesta una verifica sullo stato delle cose da compiersi entro il 2010 per comprendere le azioni da intraprendere;

sul piano delle questioni internazionali, i partecipanti al G8 hanno espresso gravi preoccupazioni per quanto concerne la questione Iran relativamente alla violenza post-elettorale che è esplosa e che porta la comunità internazionale a cooperare per una soluzione diplomatica, non dimenticando la continua inottemperanza da parte di Teheran a rispettare i suoi obblighi internazionali;

il G8 ha inoltre ribadito il pieno appoggio alla soluzione dei due Stati per la risoluzione del conflitto israelo-palestinese, incoraggiando le controparti a riprendere immediatamente i negoziati diretti;

nell'agenda del G8 figurava tra gli argomenti da trattare anche lo stato di povertà economica e sociale in cui riversa l'Africa, e, come sot-

tolinea un rapporto di One (l'organizzazione capeggiata da Bob Geldof e da Bill Gates), firmato dall'ex Segretario dell'ONU Kofi Annan, con la crisi globale «quelli che hanno fatto meno per provocarla sono stati i più colpiti»: allo stato attuale, escludendo Cina e India, il Prodotto interno lordo dei Paesi in via di sviluppo calerà quest'anno dell'1,6 per cento, conseguentemente ben 20 milioni circa di persone in più si troveranno in condizioni di povertà estrema, mentre l'Italia ha tagliato del 56 per cento i fondi destinati alla cooperazione (di fatto essi costituiscono solo lo 0,16 per cento del prodotto interno lordo in assistenza allo sviluppo);

il G8 ha offerto una risposta globale molto positiva ai problemi della povertà mondiale, annunciando aiuti per 20 miliardi di dollari nei prossimi tre anni all'Africa, destinati alla sicurezza alimentare per finanziare lo sviluppo dell'agricoltura nei Paesi poveri, ma l'Italia, fanalino di coda rispetto agli altri grandi, contribuirà al finanziamento con una quota di 450 milioni;

nonostante gli importanti risultati raggiunti per contrastare il problema della fame nel mondo, forse si è fatto poco in riferimento ad altri temi delicati, come l'emergenza-acqua, l'igiene e il diritto alla salute, nonostante gli stessi siano stati comunque additati come «il maggior ostacolo ad uno sviluppo sostenibile, alla creazione di ricchezza ed allo sradicamento della povertà» e siano state fornite solo dichiarazioni di principio e senza impegni, di fatto un passo indietro rispetto all'annuncio di aiuti per 440 milioni di dollari stabilito nel G8 del 2008, rimandando il tutto alla «settimana dell'acqua in Africa», che dovrebbe tenersi in Sud Africa entro la fine del 2009;

gli sforzi sui temi dell'emergenza idrica e della salute dei cittadini potevano essere di sicuro più incisivi, considerando che dal 2020 tra i 75 e i 250 milioni di persone sono destinate a soffrire della carenza di acqua potabile; per effetto dei cambiamenti climatici ampie regioni dell'Africa si scaldano di 3-6 gradi nei prossimi 90 anni; le precipitazioni diminuiranno del 20 per cento rispetto ai livelli del 1990, con danni per l'agricoltura; ogni giorno 15.000 persone nel mondo muoiono di Aids (33 milioni i malati, l'Africa è il continente più colpito con 22 milioni di sieropositivi secondo l'Unaid), tubercolosi (10 milioni i malati), malaria (277 milioni i malati);

è stato pertanto ribadito l'impegno a promuovere la salute nel mondo combattendo la minaccia globale del virus H1N1, nonché la predisposizione di ulteriori aiuti in relazione ai farmaci antivirali, ai vaccini e ad altri dispositivi di prevenzione;

tra i temi affrontati dal G8 nessun particolare riferimento è stato fatto nei confronti di problemi quali disoccupazione e sistema pensionistico e previdenziale, nonostante il «Rapporto sulla protezione e l'inclusione sociale della Commissione UE» redatto pochi mesi fa sottolineava, con riferimento al nostro Paese, come l'occupazione abbia subito un forte arresto e il quadro delle condizioni economiche e di vita delle donne sia peggiore rispetto agli uomini. Già in quell'ambito era stata sottolineata la necessità di attuare politiche che tutelassero e aumentassero l'occupazione

in generale e in particolar modo l'occupazione femminile, oltre a riforme favorevoli alla famiglia ed a una migliore conciliazione con la vita lavorativa. L'UE aveva spinto affinché l'Italia producesse una riforma del sistema previdenziale volta all'innalzamento dell'età pensionabile;

è conclamato il divario dell'Italia rispetto alla media dei Paesi europei quanto a numero di anni di lavoro prima di raggiungere l'età pensionabile (da tre a poco meno di cinque anni in meno della media dei lavoratori europei). Ciò avviene perché si va in pensione da 1,3 a 2,3 anni prima rispetto alla media europea. Questo divario rispetto al resto dell'Europa provoca un incremento dei costi della previdenza italiana, più alta del 4,4 per cento rispetto alla media europea, e tocca il 14,7 per cento del PIL. Non è accettabile che in Italia lavori solo il 19 per cento di coloro che hanno tra i 60 e i 64 anni, mentre in Gran Bretagna sono il 50 per cento e in Spagna e Francia il 33 per cento;

la spesa pubblica deve essere ridotta, se si vuole davvero rimettere in moto il Paese. Tale obiettivo può essere raggiunto solo attraverso una forte politica di *spending review*, volta alla razionalizzazione della spesa. In tale ambito non può essere eluso il nodo dell'innalzamento dell'età pensionabile;

si avverte la necessità di un vero e proprio «patto generazionale» che, in virtù del contenimento della spesa previdenziale, implichi che chi lavora oggi sia disposto a lavorare più anni per permettere un futuro solido alle generazioni future. Risulta, dunque, necessaria una riforma del sistema previdenziale italiano, in grado di procurare risorse nei conti pubblici da destinare ad una politica per il sostegno delle famiglie con figli e delle piccole e medie imprese, i veri motori del sistema. Rimodulando anche il sistema famiglia, riconoscendo alle donne lavoratrici l'attività prestata a sostegno di anziani, figli e di non autosufficienti conviventi;

il Presidente della Consob Lamberto Cardia, nel discorso tenuto durante l'incontro annuale tra la Commissione e il mercato, ha sottolineato ancora una volta come «gran parte delle piccole e medie imprese, trama fondamentale del tessuto imprenditoriale italiano, trova difficoltà e potrebbe correre rischi di asfissia finanziaria», con ciò sottolineando come lo stato attuale dell'economia italiana sia fortemente condizionato dall'ingiustificata stretta creditizia operata dalle banche,

impegna il Governo:

a concepire, anche in virtù di quanto esposto dal Santo Padre Benedetto XVI nell'Enciclica «Caritas in Veritate», in cui si pone l'uomo e le sue esigenze al centro di ogni priorità, nuove regole di *governance* delle imprese, in grado di orientare le stesse alla creazione di valore di lungo periodo, non solo per gli azionisti ma per tutti i portatori di interessi, ivi compresi dipendenti, fornitori, consumatori, non solo in virtù di ragioni etiche, ma perché ciò rende sostenibile il lavoro e diminuisce il rischio di ulteriori crisi economiche e di fiducia;

nel quadro degli aiuti concordati per contrastare la fame nel mondo, di un ammontare complessivo di 20 miliardi nei prossimi 3 anni, a considerare, anche per la vicinanza strategica dell'Italia all'Africa,

la possibilità di prevedere aiuti superiori ai 450 milioni di dollari concordati, un importo modesto considerando che, evitando di porre come esempio gli Stati Uniti (3,5 miliardi) o il Giappone (3 miliardi), anche Spagna (500 milioni), Francia (2 miliardi) e Canada (500 milioni) contribuiranno in misura maggiore al contenimento della fame nel mondo;

nel considerare e prendere atto dei pochi risultati raggiunti sugli impegni del G8 ad affrontare i temi dell'emergenza idrica e della salute, a farsi promotore, sia con provvedimenti normativi interni, sia in occasione di prossimi impegni istituzionali europei e mondiali, di programmi di lavoro operativi e soluzioni efficaci per rispondere a questa drammatica realtà che vede ogni giorno morire oltre 4.000 bambini con meno di 5 anni per diarrea, 1.400.000 ogni anno;

a rendere note le azioni che intende intraprendere nell'ambito dell'applicazione dell'Heiligendamm-L'Aquila Process per il raggiungimento di una *governance* globale che rafforzi la reciproca comprensione tra Paesi;

ad attuare politiche più incisive nei confronti degli intermediari finanziari affinché sostengano in misura maggiore il credito alle imprese italiane meritevoli;

a proporre agli organi preposti della comunità finanziaria una rivisitazione dei parametri di Basilea 2, proponendo anche una sorta di moratoria di due anni del rispetto dei principi, affinché, in un'ottica di ripresa economica e soluzione condivisa contro l'evidente stretta creditizia che le banche operano nei confronti delle piccole e medie imprese, contravvenendo ai continui moniti istituzionali e comportandosi al limite della legalità, gli stessi intermediari finanziari non utilizzino il rispetto dei parametri economico-finanziari come labile scusa per non concedere credito alle imprese a rischio di fallimento, con le conseguenze che poi i fallimenti comporterebbero dal punto di vista economico e sociale, ad esempio un aumento della disoccupazione;

a far emergere le direttive che intende seguire nel medio periodo per la redazione di un piano di sostenibilità fiscale e a spiegare quali *exit strategy* intende prevedere, tenuto conto di quest'ultime in una logica di doveroso contenimento della spesa pubblica;

a farsi promotore e mediatore di un processo di stabilizzazione della situazione politica e sociale sia in Medio Oriente, che in Iran, dove la comunità italiana, sia quella presente *in loco*, sia a livello generale, vanta apprezzamenti da parte della popolazione locale per i rapporti di cooperazione fondati sul reciproco rispetto;

a rafforzare il suo impegno nell'elaborare provvedimenti normativi che intensifichino la propensione delle imprese italiane ad internazionalizzarsi, a promuovere interventi volti a garantire e tutelare il *made in Italy* nel mondo e, anche alla luce dell'appuntamento del Doha Development Round nel 2010, a farsi garante della libera concorrenza delle merci e della necessità di impedire nuove spinte protezionistiche tra i Paesi;

a predisporre un «patto generazionale», con conseguente riforma del sistema previdenziale e degli ammortizzatori sociali, attraverso la concertazione con le parti sociali, estendendo innanzitutto l'età pensionabile e

adeguandola alla media europea ed estendendo la cassa integrazione a tutte le categorie di lavoratori, anche quelli precari;

a predisporre la liberalizzazione dei servizi pubblici locali, che produrrebbe una riduzione dei costi per le famiglie contribuendo ad aumentare i fondi per nuove opere infrastrutturali.

(1-00159) (14 luglio 2009)

BRICOLO, ADERENTI, BODEGA, BOLDI, CAGNIN, DIVINA, FILLIPPI Alberto, FRANCO Paolo, GARAVAGLIA Massimo, LEONI, MARAVENTANO, MAURO, MAZZATORTA, MONTANI, MONTI, MURA, PITTONI, RIZZI, STIFFONI, TORRI, VACCARI, VALLARDI, VALLI. – Il Senato,

premessi che:

il *summit* degli 8 Grandi si è concluso a L'Aquila con un impegno per una crescita equilibrata e sostenibile, che tenga conto della dimensione sociale in tutti i suoi aspetti; la dichiarazione dei *leader* su economia, sviluppo e clima «*leadership* responsabile per un futuro sostenibile» esprime la volontà di rinnovare: «tutti i nostri impegni nei confronti dei poveri, soprattutto in Africa» e afferma che «Siamo determinati a prendere le misure necessarie per mitigare l'impatto della crisi sui paesi in via di sviluppo, continuando ad aiutarli nello sforzo di raggiungere gli obiettivi di Sviluppo del Millennio». La dichiarazione riconosce che si tratta di sfide che richiedono azioni immediate e una visione di lungo periodo;

accogliendo con favore tali dichiarazioni, occorre tuttavia vigilare e stimolare una traduzione in azioni concrete di tali impegni, consapevoli che le politiche di aiuto allo sviluppo perseguite fino ad oggi non hanno raggiunto i risultati sperati e che il dibattito tra i Paesi donatori come tra quelli beneficiari, ridotto ad una mera quantificazione monetaria del *quantum* da destinare alla cooperazione, ha celato sotto una patina di buoni propositi la mancanza di una riflessione seria sul «come» e su «a quale fine» erano destinate le azioni di aiuto, e la carenza di verifiche sull'efficacia delle azioni intraprese;

il risultato è che, a fronte di milioni di dollari stanziati negli anni per la cooperazione, pochissimi sono gli esempi di azioni di aiuto che abbiano avviato un vero sviluppo, mentre troppi sono stati gli interventi sterili, mirati ad una distribuzione *una tantum* di risorse senza arricchire di prospettive le popolazioni ed i territori, troppi gli esempi di corruzione, di mal impiego, di mala gestione degli aiuti internazionali da parte dei governanti dei Paesi beneficiari, per arricchire se stessi, le proprie famiglie ed i propri affiliati e perpetuare il proprio potere, lasciando il popolo nella fame e nell'arretratezza;

come auspicato da papa Benedetto XVI, è auspicabile che da un *summit* come quello che si è appena concluso, avvenuto in un momento di crisi globale, nella quale si è manifestata appieno l'inadeguatezza delle regole dell'economia fino ad oggi osannate, e di ripensamento del sistema mondiale a partire dalle sue regole fondanti, «possano scaturire decisioni

ed orientamenti utili al vero progresso di tutti i popoli, e in special modo di quelli più poveri»;

l'enciclica «Caritas in Veritate», proposta dal Papa come via di orientamento nella crisi e pubblicata proprio alla vigilia del G8, è centrata sulla globalità, l'interdipendenza, la questione sociale «che si fa globale» e reclama la promozione dello sviluppo «integrale dell'uomo», nel senso che se non è di «tutto» l'uomo, nella sua vita materiale ed immateriale, e di «tutti» gli uomini, lo sviluppo non è vero sviluppo;

l'enciclica non condanna la globalizzazione, che può «renderci vicini, ma non ci rende fratelli», ma esorta a governarla alla luce dell'etica, dell'obiettivo del bene comune, della carità come opposto dell'egoismo; addirittura papa Benedetto XVI si spinge a chiedere agli Stati e agli organismi internazionali di ripensarsi ed interrogarsi sull'efficacia della loro azione, di riformare le istituzioni della *governance* mondiale per arrivare ad una più equa distribuzione delle ricchezze;

deve essere definitivamente superato l'atteggiamento post-colonialista che fa sì che, da un lato, i Paesi cosiddetti ricchi appaghino malcelati sensi di colpa limitandosi a stanziare fondi e consegnandoli ad organizzazioni che progettano interventi isolati rispetto a visioni più generali, o peggio a Governi corrotti e dittatoriali che non tengono in considerazione i diritti del proprio popolo; dall'altro, a considerare i Paesi in via di sviluppo serbatoi di preziose materie prime, e per questo a fare accordi con i loro Governi o con chiunque detenga, con ogni mezzo, il potere, calpestando diritti e opportunità dei popoli in nome dello sfruttamento del loro Paese;

le politiche di aiuto dovrebbero tramutarsi in azioni che «seminano» sviluppo, che investono appunto non solo la dimensione materiale donando il cibo oggi, ma coinvolgono «tutto l'uomo», tutta la persona creando in essa il desiderio e la consapevolezza di un suo cammino autonomo verso il benessere, la libertà, i diritti; soprattutto si deve prestare attenzione a non riproporre gli errori del passato con i quali sono stati creati falsi miti, falsi eldorado, falsi desideri, che hanno portato popoli a desiderare il superfluo prima del necessario, ad abbandonare il proprio Paese invece di partecipare della sua evoluzione, a scappare verso una terra promessa che si è rivelata essere fonte di dolore, privazioni, emarginazione, violenza, morte;

la cooperazione non deve mai essere una politica avulsa dalle altre scelte di un Paese, perché le situazioni di povertà e sottosviluppo sono intrinsecamente connesse ai fenomeni delle migrazioni di disperati, alle pressioni sul mercato del lavoro mondiale, alle questioni sociali, tutte problematiche che non possono essere seriamente affrontate senza aiutare prima tutti i popoli del mondo a stare bene a casa propria, a credere nello sviluppo del proprio Paese, a lottare per esso con l'aiuto della comunità internazionale,

impegna il Governo:

ad orientare le proprie politiche di cooperazione, di accoglimento e di immigrazione alla luce di quanto detto in premessa, come elementi di

un'unica visione che pone al centro l'idea di dare a tutti gli uomini l'opportunità di vivere con dignità nel proprio Paese senza dovere o essere indotti a lasciarlo, a prezzo di enormi sofferenze;

a farsi interprete e promotore di un nuovo tipo di rapporti tra Paesi «ricchi» e Paesi in via di sviluppo, dove da parte dei primi non prevalga la ricerca e lo sfruttamento di risorse ma da parte dei secondi si garantisca che l'aiuto sia destinato alle popolazioni e nessuna forma di corruzione o mala gestione debba essere tollerata;

a considerare la cooperazione allo sviluppo come elemento integrante della politica estera, e perciò prioritariamente destinata ai Paesi con cui siano stati instaurati proficui rapporti di amicizia e di reciproca intesa.

(1-00163) (14 luglio 2009)

PINOTTI, FINOCCHIARO, ZANDA, MARCENARO, CAROFIGLIO, PEGORER, SOLIANI, CABRAS, COSENTINO, DELLA SETA, FRANCO Vittoria, MARINARO, MONGIELLO, NEROZZI, SANNA, SCANU, VITA, MARINO Ignazio, AMATI (*). – Il Senato,

premessi che:

si esprime compiacimento per la buona riuscita organizzativa del vertice G8 de L'Aquila e per i benefici che ne sono derivati all'immagine dell'Italia in un momento in cui, per circostanze note, il Paese e le istituzioni ne avevano grande necessità;

i giudizi politici sullo svolgimento del vertice G8 de L'Aquila e sulle sue conclusioni andranno espressi in altro momento, dopo aver acquisito una completa conoscenza del contenuto dei lavori e dopo un'accurata analisi dei risultati sostanziali ottenuti dalla Presidenza italiana;

nei giorni immediatamente successivi al terremoto che ha colpito l'Abruzzo il 6 aprile 2009, il Presidente del Consiglio dei ministri ha dato pubblica comunicazione della sua personale decisione di spostare la sede del vertice G8 dall'isola della Maddalena a L'Aquila, dove si è infatti tenuto dall'8 al 10 luglio 2009. Lo spostamento del vertice è stato motivato con l'opportunità di far sentire alle popolazioni terremotate la vicinanza dei «grandi della terra». Nel contempo, non è mai stato reso pubblico se abbiano contribuito allo spostamento del vertice anche ragioni di carattere tecnico o organizzativo (ritardi, sovracosti, contratti non perfezionati, eccetera);

il repentino ed improvviso spostamento del vertice G8 dalla Maddalena a L'Aquila ha colpito l'opinione pubblica nazionale ed internazionale soprattutto per i possibili intralci che l'organizzazione del vertice stesso avrebbe potuto determinare nell'azione di assistenza ai terremotati;

nonostante per l'organizzazione del vertice G8 a La Maddalena – e prima della decisione di spostare il vertice in Abruzzo – siano state impegnate ingenti risorse, a tutt'oggi non è stato prodotto un dettagliato resoconto dei costi che l'Italia ha dovuto sostenere per la doppia organizzazione,

impegna il Governo:

a garantire che le infrastrutture realizzate nell'isola della Maddalena in occasione del vertice G8 – quali il nuovo polo turistico, il palazzo della «Main Conference» e tutti gli altri edifici predisposti per il lavoro delle delegazioni, nonché gli interventi di riqualificazione dell'ex Arsenale dove sono stati costruiti un albergo e un porto turistico – ricevano in modo continuativo adeguato sostegno pubblico, al fine di essere mantenuti operativi ed utilizzabili per eventi sportivi e culturali, incontri e congressi internazionali, trasformandosi così in nuove e durature occasioni di occupazione secondo gli impegni pubblicamente assunti dal Presidente del Consiglio dei ministri;

a garantire che le opere realizzate a La Maddalena in vista del vertice G8 non vengano abbandonate al progressivo disfacimento e che, anzi, l'isola sia considerata dal Governo il luogo deputato ad accogliere *meeting* e incontri internazionali, secondo l'esplicito impegno del Presidente del Consiglio dei ministri;

a garantire che le opere infrastrutturali, iniziate nell'isola della Maddalena in occasione del vertice G8 e per la cui costruzione sono state già investite ingenti risorse, nonché le altre opere pubbliche annunciate dal Governo a cominciare dalla nuova arteria di collegamento tra Olbia e Sassari la cui realizzazione ad oggi non è ancora iniziata, siano portate a termine in tempi brevi al fine di completare la valorizzazione, lo sviluppo e il rilancio dell'isola della Maddalena e del nord della Sardegna, in coerenza con gli impegni assunti in più occasioni dal Governo in occasione della scelta dell'isola quale sede del vertice G8;

a riferire, in modo dettagliato, su quante risorse siano state impegnate per i lavori previsti per l'organizzazione del vertice G8 a La Maddalena, prima della decisione di spostare tale evento in Abruzzo, e su quali lavori siano stati effettivamente realizzati con tali risorse;

a riferire quali lavori siano stati realizzati a L'Aquila e in Abruzzo per la preparazione del vertice G8 e quante siano le risorse a tal fine impegnate;

a chiarire se il risparmio di spesa di almeno 220 milioni di euro annunciato dal Presidente del Consiglio dei ministri in virtù dello spostamento del vertice G8 dall'isola de La Maddalena alla città de L'Aquila si sia effettivamente realizzato e, in tal caso, in quale modo.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta.

(1-00166) (14 luglio 2009)

MARINARO, MARCENARO, BLAZINA, GHEDINI, ADAMO, CHIAROMONTE, CARLONI, SOLIANI, DELLA MONICA, MARITATI, MICHELONI, PEGORER. – Il Senato,

premessi che:

nel 2000, 189 Capi di Stato e di Governo hanno adottato la cosiddetta dichiarazione del millennio (Millennium Development Goals), con

cui si sono impegnati a raggiungere entro il 2015 nove obiettivi: 1) sradicare la povertà estrema e la fame, dimezzando la percentuale di persone che vivono con meno di un dollaro al giorno e di persone che soffrono la fame; 2) garantire l'educazione primaria universale, assicurando che in ogni luogo bambine e bambini siano in grado di portare a termine un ciclo completo di istruzione primaria; 3) promuovere la parità dei sessi e l'autonomia delle donne, eliminando la disuguaglianza di genere a tutti i livelli di istruzione; 4) ridurre la mortalità infantile, riducendo di due terzi il tasso di mortalità infantile al di sotto dei cinque anni d'età; 5) migliorare la salute materna, riducendo il tasso di mortalità di tre quarti; 6) combattere l'Aids, malaria e le altre malattie, arrestando ed anzi invertendo la tendenza alla loro diffusione; 7) garantire la sostenibilità ambientale, integrando i principi di sviluppo sostenibile nelle politiche e nei programmi dei Paesi; 8) arrestare la perdita delle risorse ambientali, dimezzando il numero di persone che non hanno accesso all'acqua potabile; 9) sviluppare un partenariato globale per lo sviluppo sostenibile, attraverso politiche e azioni concrete, quali la cooperazione allo sviluppo, un commercio internazionale che risponda ai bisogni dei Paesi poveri, la riduzione e la cancellazione del debito dei Paesi più poveri, il trasferimento di tecnologie;

nel 2005, durante il vertice del G8 che si è tenuto a Gleneagles, in Gran Bretagna, i *leader* dei principali Paesi industrializzati hanno definito «prioritari» i temi della povertà e dello sviluppo dell'Africa, impegnandosi a stanziare 50 miliardi di dollari l'anno per raggiungere gli obiettivi di sviluppo del millennio; nello stesso anno, il Consiglio dell'Unione europea ha approvato l'«European Consensus on Development», in base al quale gli Stati membri si impegnano ad aumentare gli stanziamenti per la cooperazione fino allo 0,51 per cento del Pil di ogni Paese membro (0,56 del Pil europeo) fino a giungere allo 0,7 per cento entro il 2015, destinando tra lo 0,15 e lo 0,20 per cento del Pil ai Paesi meno avanzati entro il 2010;

in effetti, a partire dal 2005 si è registrato sia in Europa che negli Stati Uniti e in Canada un incremento degli stanziamenti a favore della cooperazione internazionale, rimessi in discussione a causa della crisi economica globale per la prima volta nel 2009; in Spagna, ad esempio, i risultati preliminari dell'Ocse per il 2008 mostrano un incremento dell'assistenza pubblica allo sviluppo dello 0,43 per cento del Pil rispetto allo 0,37 per cento del 2007; in Germania, nonostante la crisi economica, nei primi mesi del 2009 il Ministro della cooperazione ha ribadito di fronte al Parlamento che i fondi per la cooperazione sarebbero aumentati del 13 per cento (attualmente sono lo 0,38 per cento del Pil); Francia e Gran Bretagna hanno annunciato un aumento degli stanziamenti, o in caso di difficoltà, che comunque li manterranno intorno allo 0,3-0,4 per cento del Pil; negli Stati Uniti, il presidente Obama ha ribadito di considerare i fondi per la cooperazione come investimenti strategici, spingendo al raddoppio dei fondi per la cooperazione, attualmente pari a circa lo 0,18 per cento del Pil statunitense;

l'articolo 1 della legge 26 febbraio 1987, n. 49, che reca la disciplina della cooperazione dell'Italia con i Paesi in via di sviluppo, stabilisce che la cooperazione è «parte integrante della politica estera dell'Italia e persegue obiettivi di solidarietà tra i popoli e di piena realizzazione dei diritti fondamentali dell'uomo»; tuttavia, l'Italia ha, a differenza di quanto hanno fatto altre nazioni, progressivamente ridotto il proprio ruolo, divenuto sempre più marginale sia per la quantità delle risorse stanziare, sia per la partecipazione al dibattito sulla lotta alla povertà e sull'efficacia della cooperazione internazionale. In ogni caso l'Italia, nonostante gli sforzi avviati dal precedente Governo, è rimasta sempre al di sotto della media europea nel finanziare la cooperazione: nel 2008, è stato stanziato lo 0,2 per cento del Pil italiano contro lo 0,42 per cento della media UE, dunque al penultimo posto nell'Europa dei 15; in particolare, poi, i tagli al bilancio della cooperazione previsti dalla legge finanziaria per il 2009 hanno determinato un'ulteriore riduzione del 56 per cento degli stanziamenti, passati dai 732 milioni di euro del 2008 ai 312 del 2009. La forte diminuzione dell'intero ammontare dell'aiuto pubblico allo sviluppo farà ulteriormente diminuire la già bassa percentuale di aiuto dell'Italia dallo 0,20 per cento del 2008 a circa lo 0,10-0,14 per cento del Pil nel 2009; di conseguenza, sarà estremamente complesso per il nostro Paese perseguire una seria politica di cooperazione;

la difficile situazione economica nazionale e internazionale e l'alto indebitamento possono essere tra i fattori che contribuiscono allo scarso *standard* italiano, ma non lo giustificano: in primo luogo, dai dati che emergono dal rapporto Actionaid del 2009, «Dare credito alla ripresa», gli altri Paesi donatori in condizioni simili manterranno un livello minimo di aiuto allo 0,29 per cento del Pil al netto delle cancellazioni del debito; in secondo luogo, la riduzione delle risorse che l'Italia destina agli aiuti pubblici allo sviluppo non può essere motivata dal necessario rispetto dei parametri europei del Patto di stabilità, in particolare del rapporto deficit/Pil al 3 per cento, in quanto, a seguito della modifica della normativa comunitaria sul patto di stabilità, la Commissione europea può riservare particolare attenzione, ai fini della determinazione del *deficit*, agli «sforzi di bilancio intesi ad aumentare o mantenere i contributi finanziari a sostegno della solidarietà internazionale»;

la crisi economica in atto ha un impatto sproporzionato sulle persone più vulnerabili nei Paesi più poveri, sotto diversi profili;

le stime elaborate nel 2009 dalla Fao, l'organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura, e dal Global Monitoring Report 2009 della Banca mondiale, dicono che oggi un sesto della popolazione mondiale soffre la fame; per la prima volta nella storia dell'umanità, più di un miliardo di persone sono in stato di sottanutrizione, oltre 100 milioni di persone in più rispetto al 2008, e si prevede che il numero di persone vittime della fame crescerà globalmente dell'11 per cento; il direttore generale della Fao, Jacques Diouf, ha dichiarato che la crisi alimentare è oggi gravissima, ed ha conseguenze tali da mettere a rischio la pace e la sicurezza nel mondo. Tanto più necessarie diventano dunque le

azioni tese ad eliminare o contenere la situazione di insicurezza alimentare in cui intere popolazioni versano, anche perché essa è motivata non da raccolti scarsi ma dalla crisi economica mondiale che ha ridotto i redditi e aumentato la disoccupazione, e che combinata con l'alto prezzo dei beni alimentari in molte parti del mondo ha determinato sempre maggiori difficoltà per i poveri ad accedere al cibo;

è dunque diventato di fondamentale importanza stimolare la produzione e la produttività del settore agricolo dei Paesi in via di sviluppo, in quanto un aumento degli investimenti in agricoltura sono indispensabili per combattere la fame e la povertà, essendo inoltre la crescita del settore agricolo un prerequisito essenziale per la crescita economica; i Governi devono quindi cercare di proteggere gli investimenti di base nel settore agricolo, assistiti in questo dalla comunità internazionale, come dichiarato dallo stesso presidente del Fondo internazionale per lo sviluppo agricolo (IFAD), Kanayo F. Nwanze;

la crisi economica mondiale ha inoltre provocato nel 2009 un rallentamento negli investimenti per la spesa sociale e processi di stabilizzazione e democratizzazione; il previsto declino degli aiuti ufficiali ridurrà ulteriormente la capacità dei Paesi in via di sviluppo di sostenere la propria produzione, creare reti di sicurezza e schemi di protezione sociale per i poveri e di creare sviluppo; la Banca mondiale e il Fondo monetario internazionale hanno stimato un *deficit* nella bilancia dei pagamenti per i Paesi a basso reddito che potrebbe toccare i 700 miliardi di dollari;

la mancata regolarizzazione degli immigrati nel nostro Paese e la politica di espulsioni forzate producono oggettivamente un ulteriore aggravio alla situazione di povertà nei Paesi di origine, a causa delle mancate rimesse;

complessivamente, i dati della Fao indicano che quest'anno vi sarà una diminuzione del 32 per cento degli investimenti esteri rivolti ai Paesi in via di sviluppo; sarebbe dunque importante assicurare un flusso stabile di aiuti soprattutto quando, in un periodo di crisi come quello che si sta attraversando, si riducono gli investimenti di capitale privato e le possibilità di accesso al credito, in quanto l'aiuto pubblico è efficace nel limitare gli *shock* economici delle economie più fragili e contribuire alla crescita; per esempio, la Banca africana di sviluppo stima che 50 miliardi di dollari all'anno per due anni potrebbero essere sufficienti ad impedire un collasso economico e sociale in molti Paesi dell'Africa subsahariana e contribuire alla ripresa mondiale, di cui beneficerebbero anche i Paesi sviluppati; infatti, dai dati del Fondo monetario internazionale, risulta che l'aiuto finanzia il 34-50 per cento delle spese sociali e d'investimento a bilancio in Africa subsahariana; invece, un taglio del 25 per cento di aiuti economici è previsto anche da parte dell'assistenza ufficiale allo sviluppo verso i 71 Paesi più poveri del mondo, pur se Giappone, Regno Unito e Germania hanno risposto all'appello della Banca mondiale di destinare parte dei pacchetti nazionali di stimolo economico alla cooperazione allo sviluppo;

oltre alla crisi economica mondiale, anche il cambiamento climatico sta provocando grandi problemi ai Paesi meno sviluppati: i disastri

ambientali dovuti a questo fenomeno stanno provocando nei Paesi in via di sviluppo un numero elevatissimo di profughi da terre inaridite o inondate dalle acque, deforestate o devastate dal surriscaldamento globale; il rapporto statistico annuale «Global Trends» dell'Unhcr, l'Alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati, riporta che il fenomeno degli «ecoprofughi» è destinato a subire un aumento esponenziale: nel 2050 il mondo potrebbe ritrovarsi a gestire la migrazione forzata di 250 milioni di persone, con una conseguenza accelerazione dei fenomeni di migrazione verso i Paesi sviluppati, dove l'80 per cento dei rifugiati è ospitato, e dunque anche verso l'Italia;

considerato inoltre che:

a conclusione del vertice del G20 di aprile 2009, i *leader* dei Paesi riuniti a Londra hanno riaffermato la loro volontà di assicurare la ripresa della crescita economica ma anche di gettare le basi per una ripresa sostenibile ed equa, dal momento che la crisi globale ridurrà in estrema povertà più di 90 milioni di persone all'anno, in particolare nei Paesi in via di sviluppo. Gli stessi si sono impegnati a rendere disponibili 50 miliardi a favore dei Paesi a basso reddito, investendo in politiche per la sicurezza alimentare e la protezione sociale, e destinando risorse aggiuntive al Vulnerability Financing Framework della Banca mondiale, così da non minare le potenzialità di crescita dei Paesi in via di sviluppo;

nel documento approvato dal vertice del G8 intitolato «Crescita e responsabilità in Africa» nella giornata conclusiva dedicata a quel continente, si sottolinea che l'Africa è in crescita, ma necessita di un «impulso vigoroso». Citando i 60 miliardi di dollari per combattere le pandemie, il documento stima che il totale degli aiuti allo sviluppo al continente dovrà attestarsi a 50 miliardi di dollari all'anno dal 2010. Si riconosce inoltre che «l'impatto dei cambiamenti climatici assieme agli altri problemi del Continente fanno crescere il rischio che non sia possibile un modello di sviluppo sostenibile» per l'Africa. Per combattere le pandemie «bisogna accrescere gli sforzi rispetto a quanto fatto negli anni passati»: l'obiettivo è quello di un accesso universale ai programmi di prevenzione dell'Aids entro il 2010. Nel documento si evidenzia il ruolo delle donne nella lotta contro le epidemie e si richiama la necessità di puntare sull'istruzione anche attraverso programmi di promozione dei diritti umani. I *leader* del G8 si impegnano quindi a valutare iniziative per rendere più accessibili i farmaci anti-retrovirali per combattere l'Hiv e a sostenerne la produzione locale,

impegna il Governo:

a voler considerare i gravi effetti che le proprie scelte economiche hanno prodotto nell'ambito della cooperazione allo sviluppo, avendo determinato un abbattimento degli aiuti destinato a proseguire ove non siano introdotti, come si richiede, opportuni correttivi;

a rideterminare l'ammontare totale delle risorse destinate agli aiuti pubblici allo sviluppo riallineandole entro 15 mesi a quanto fissato nel bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2006 e nel bilancio pluriennale per il triennio 2006/2008 nonché alla media europea per poi

realizzare l'impegno di raggiungere lo 0,7 per cento del Pil, e a stabilire un programma coerente ed efficiente di cooperazione, evitando la dispersione dell'aiuto, nonché favorendo il coordinamento delle iniziative e dando priorità all'aiuto verso i Paesi meno avanzati, così da tenere fede agli impegni che l'Italia ha sottoscritto, a livello sia europeo che mondiale;

a rendere complementare alla politica degli aiuti un piano organico di regolarizzazione degli immigrati che già lavorano nel nostro Paese nonché di partenariato con i Paesi di origine per sostenere, attraverso le rimesse e gli accordi previdenziali, i piani di ingresso, di allontanamento volontario, di formazione, l'autoimprenditorialità e l'immigrazione circolare;

ad attivarsi nelle opportune sedi internazionali, per avviare una vera *partnership* globale, che vada oltre il G8 che pure mantiene la sua funzione centrale quale foro per discutere le tematiche relative all'economia reale e allo sviluppo, così da dare le risposte necessarie alle aumentate difficoltà dei Paesi in via di sviluppo, in particolare di quelli più vulnerabili e più indebitati affinché, dall'impegno comune di Paesi sviluppati e Paesi in via di sviluppo, si dia una possibilità al raggiungimento entro il 2015 degli obiettivi del millennio, che sono divenuti una vera e propria necessità geopolitica.

(1-00167) (14 luglio 2009)

PEDICA, BELISARIO, GIAMBRONE, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DE TONI, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI. – Il Senato,

premesso che:

il nostro pianeta ha bisogno di un'immediata, duratura e significativa riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera tale da permettere il mantenimento di un equilibrio sostenibile tra le necessità di sviluppo di tutte le nazioni e la tutela dell'ambiente;

l'introduzione e lo sviluppo di nuovi e più avanzati modelli di produzione, capaci di ridurre i consumi energetici inquinanti, principalmente provenienti dall'utilizzo di combustibili fossili, rappresenta oggi una necessità, oltre ad un investimento per le giovani generazioni, non più differibile nel tempo;

quasi un sesto della popolazione mondiale non dispone di una quantità di cibo sufficiente a sopravvivere e la maggior parte di queste persone vive in Paesi in via di sviluppo, i quali sono peraltro i più esposti agli effetti derivanti dalla crisi economica internazionale;

questa crisi, oltre a non permettere ai Paesi in via di sviluppo di continuare a progredire, acuisce i motivi di frizione e scontro nelle aree meno ricche del pianeta generando localmente instabilità socio-politiche che si ripercuotono in tutto il resto del mondo sotto forma di migrazioni incontrollate, aumento dei traffici illeciti di ogni tipo, anche di matrice terroristica;

sul nostro pianeta oggi un terzo della popolazione è ancora malato di tubercolosi, oltre 30 milioni sono i casi di infezione da HIV mentre ogni anno ci sono più di 500 milioni di nuovi casi di infezione da parassita della malaria;

risultano attualmente in corso nel pianeta 25 conflitti che coinvolgono sistematicamente la popolazione inerme di Paesi tra loro belligeranti o in cui sono in corso vere e proprie guerre civili;

considerato che:

l'Italia ha ratificato – con la legge 29 dicembre 2000, n. 413 – la Convenzione sull'aiuto alimentare, siglata a Londra il 13 aprile 1999, che si propone di superare il problema della malnutrizione garantendo l'accesso al cibo in ogni parte del pianeta;

come si apprende da recenti notizie di stampa, il nostro Paese, a seguito della decisione – adottata nel novembre 2005 dal terzo Governo Berlusconi – di dimezzare i fondi precedentemente stanziati per far fronte agli adempimenti derivanti dall'adesione a detta Convenzione sull'aiuto alimentare, risulta inadempiente per quasi 200 milioni di euro e rischia perciò l'esclusione dalla stessa;

l'Italia siede nel *board* del Global Found anche a seguito della promessa fatta – e non del tutto mantenuta – durante il G8 di Genova del 2001, di divenire il secondo donatore al mondo in termini assoluti, dopo gli Stati Uniti;

dal documento conclusivo ufficiale del G8, svoltosi nei giorni scorsi a L'Aquila, si apprende che i grandi della terra si sono impegnati principalmente: 1) a contenere l'aumento della temperatura globale del pianeta in non più di due gradi Celsius entro il 2050, rispetto ai livelli di una non meglio specificata età preindustriale così come le non meglio specificate emissioni, sempre entro lo stesso termine temporale, andranno ridotte del 50 per cento; 2) a «mobilitare» 20 miliardi di dollari – di cui non è specificata in alcun modo la provenienza – nei prossimi tre anni in favore degli agricoltori dei Paesi poveri, soprattutto africani, per promuovere lo sviluppo rurale e l'autosufficienza alimentare; 3) a sbloccare i negoziati sulle liberalizzazioni degli scambi mondiali sconfiggendo il protezionismo ed adottando una carta dei principi che regoli i mercati finanziari, evitando di entrare nei dettagli relativi alla realizzazione di detti impegni, non curandosi della grave speculazione in corso sui *future* delle materie prime e non affrontando, anzi ignorando completamente, l'inerte problema della dannosa centralità del dollaro negli scambi mondiali; 4) ad indicare genericamente, nella sezione «International Political Issues», una serie di condanne relative a: l'operato del Governo iraniano; la proliferazione nucleare di Paesi non democratici come Iran e Corea del Nord; la situazione di insicurezza per i civili a causa del conflitto israelo-palestinese, nonché di condanna per quanto accade in Myanmar, nei mari antistanti il Corno d'Africa ed, a causa del terrorismo, in Pakistan ed Afghanistan;

in nessun punto del documento finale approvato dai partecipanti al *summit* de L'Aquila si rinviene anche solo un accenno ai problemi con-

nessi alle infezioni da tubercolosi, HIV e malaria, mentre trova lo spazio, seppur per un generico accenno, solo il problema della influenza generata dal virus H1N1,

impegna il Governo:

a destinare immediatamente i fondi necessari a garantire la partecipazione dell'Italia agli organismi ed ai programmi internazionali e sovranazionali volti: 1) al contrasto della fame nel mondo ed allo sviluppo dell'autosufficienza alimentare; 2) al contrasto delle principali malattie, come tubercolosi, aids e malaria che affliggono un terzo della popolazione mondiale; 3) a ridurre significativamente ed in tempi certi le emissioni di gas serra nell'atmosfera; 4) a portare soccorso ed aiuti nelle aree del mondo in cui sono ancora in corso conflitti armati che si ripercuotono pesantemente su civili inermi; 5) a permettere una concreta liberalizzazione dei mercati mondiali delle materie prime, così da permettere all'Italia di riguadagnare peso e credibilità nel panorama comunitario ed internazionale;

a valutare ogni utile iniziativa di competenza – da mettere in atto già dai prossimi appuntamenti di Copenhagen e Muskoka – volta a modificare concretamente il funzionamento di detti vertici internazionali, al fine di promuovere un significativo miglioramento delle condizioni di vita di miliardi di esseri umani oggi in difficoltà principalmente a causa della fame, della malattia e della guerra, oltre che della situazione climatica globale così da garantire la sopravvivenza del pianeta.

(1-00171) (21 luglio 2009) (testo 2)

PETERLINI, PINZGER, THALER AUSSERHOFER, D'ALIA, FOSSON, CINTOLA, CUFFARO, GIAI. – Il Senato,

premesso che:

dall'8 al 10 luglio 2009 si è tenuto il vertice del G8 a L'Aquila, che ha dato luogo ad un momento importante di confronto tra i *leader* dei principali Paesi a livello internazionale;

il vertice ha rappresentato un successo significativo per l'Italia, rendendo omaggio a tutti coloro che hanno concorso alla sua organizzazione, e in modo particolare alle istituzioni di Governo; va dato atto anche del grande senso di responsabilità di quasi tutte le forze politiche italiane;

durante il semestre di Presidenza italiana del G8 il Governo, e segnatamente il Ministero dell'economia e delle finanze, ha promosso un processo di discussione e di confronto con i Governi degli altri Paesi membri in merito alla necessità di una riforma incisiva del sistema finanziario ed economico internazionale, in seguito alla grave crisi che continua a scuotere l'economia mondiale, provocando l'aumento della disoccupazione, la perdita della capacità produttiva e disagio in tutti i settori, ma soprattutto tra le fasce più deboli, anche nel nostro Paese;

rende onore al nostro Paese in modo particolare il percorso di discussione lanciato dal Governo per individuare una serie di principi che costituiscono la base del «Lecce Framework» adottato nella riunione dei

Ministri delle finanze del G8 del 13 giugno a Lecce. Il Lecce Framework è stato citato nel comunicato ufficiale del G8 de L'Aquila come base per un'ulteriore elaborazione delle misure necessarie per stabilire concordemente nuove regole per l'economia mondiale, al fine di evitare il ripetersi delle pratiche finanziarie che hanno contraddistinto le bolle speculative degli ultimi anni e le drammatiche conseguenze di questo fenomeno sull'economia reale;

infatti il processo di finanziarizzazione dell'economia mondiale, a partire dagli Stati Uniti e dai Paesi europei, va avanti da quasi quattro decenni, con un processo che ebbe essenzialmente inizio con lo sganciamento del dollaro dall'oro, seguito da un processo di deregolamentazione che ha avuto l'effetto di spostare gli investimenti verso le attività finanziarie a breve termine e togliere sempre di più i capitali dalle attività più produttive. Un susseguirsi di bolle speculative, sui titoli di Stato, della cosiddetta *New Economy*, e infine sui titoli ipotecari, hanno portato l'intero sistema monetario e finanziario mondiale sull'orlo del collasso negli ultimi mesi;

la risposta a questa crisi operata dai principali Governi si è concentrata quasi interamente sul tentativo di stabilizzare il settore bancario e finanziario, con una spesa che, tra banche centrali e iniziative legislative dei soli Paesi industrializzati, ha raggiunto la cifra sbalorditiva di decine di trilioni di dollari pur senza fermare l'emorragia di posti di lavoro e di benessere tra le popolazioni;

i principi enunciati nel Lecce Framework, indicati come provvisori e proposti come base per una discussione più ampia, si concentrano sulle regole di trasparenza per gli istituti finanziari, sull'aumento di vigilanza, sulla lotta ai paradisi fiscali e sulla stabilità del sistema;

questi principi, pur importanti per garantire la stabilità, rappresentano soltanto una parte delle misure che bisognerebbe adottare per porre fine al processo di finanziarizzazione che ha caratterizzato l'economia mondiale negli ultimi decenni;

infatti, di fronte alla crisi attuale, ci sono due possibilità: attuare una «correzione» inasprendo alcune delle regole per il mondo finanziario ed economico, ma senza attuare un cambiamento di fondo nell'impostazione degli ultimi anni; oppure portare quelle riforme a livello di cambiamento del sistema, rimuovendo le patologie che hanno condotto alla crisi attuale; questo concetto è stato espresso anche dal Ministro dell'economia Giulio Tremonti, che ha chiesto un nuovo sistema «basato sull'etica»;

nel mese di febbraio 2009 il Senato della Repubblica ha discusso una serie di mozioni sul tema della «nuova Bretton Woods» (si tratta degli atti di indirizzo 1-00029, Peterlini ed altri, 1-00032, Morando ed altri, 1-00035, Bricolo ed altri, 1-00036, Baldassarri ed altri, e 1-00033, Lannutti ed altri), ovvero di una riorganizzazione del sistema monetario e finanziario internazionale che permetta di fermare gli effetti immediati della crisi e di porre le basi per un'economia sana e non speculativa in futuro;

tra i punti principali della nuova Bretton Woods vi sono:

1) la riorganizzazione del sistema finanziario, seguendo un modello di amministrazione controllata, in cui i debiti speculativi (i derivati e i «titoli tossici») vengano depennati o estinti, salvaguardando invece i risparmi delle famiglie e garantendo il finanziamento delle attività essenziali dell'economia reale. Occorre ripristinare la divisione tra banche ordinarie e commerciali, bloccando sul nascere la commistione tra la speculazione pura e l'attività dell'economia reale;

2) nuove regole che garantiscano la stabilità necessaria per la produzione ed il commercio internazionale: a) cambi valutari decisi con accordi tra le nazioni (fixed exchange rate), evitando le oscillazioni speculative dei mercati; b) controlli sui trasferimenti di capitali a fine speculativo (capital control), privilegiando gli investimenti a lungo termine nell'economia produttiva;

3) un sistema creditizio e non puramente monetario che garantisca investimenti a basso tasso d'interesse e a lungo termine in infrastrutture, industria e alta tecnologia (productive credit) per rompere con la tendenza degli ultimi decenni, in cui si è incoraggiata la ricerca del profitto facile penalizzando l'attività produttiva;

nonostante l'attenzione posta al tema negli incontri internazionali e in modo particolare al G20 tenutosi a Londra il 1° aprile 2009 e al G8 appena conclusosi a L'Aquila, le riforme proposte in quelle sedi non raggiungono il livello di riforme sistemiche;

infatti non sono stati messi in discussione i meccanismi alla base della speculazione, che sanciscono il divorzio tra i movimenti finanziari e le attività reali: la cartolarizzazione, in cui si rompe il legame tra istituto finanziatore e cliente permettendo alle banche e alle società finanziarie in genere di utilizzare i debiti contratti dai cittadini come merce di scambio in un mercato che mira solo a cercare nuove fonti di profitto attraverso un effetto di leva esasperato; l'ampio utilizzo di strumenti derivati, che dal loro scopo iniziale come protezione per gli agricoltori sono diventati l'elemento centrale di una bolla speculativa talmente grande da essere quantificata in quadrilioni di dollari, eclissando di molte volte le attività dell'economia reale;

mentre è essenziale regolamentare tutti gli strumenti finanziari, al fine di cambiare l'orientamento dell'economia non bastano la sola disponibilità di informazioni più approfondite, criteri quali i limiti ai compensi dei dirigenti ed il rafforzamento della lotta alla corruzione e all'evasione fiscale; il rischio è che ci si limiti semplicemente a conoscere meglio e portare un'apparente stabilità alle stesse pratiche che sono la radice del problema: la finanziarizzazione dell'economia;

proprio a causa della grande attenzione dedicata a questi temi da Governi, Parlamenti e popolazioni in tutto il mondo in questo momento, occorre muoversi ora per attuare le riforme sistemiche, prima che le vecchie pratiche si ristabiliscano e i portatori di interessi particolari riescano ad ostacolare le forze del cambiamento,

impegna il Governo, in vista del vertice del G20 che si terrà a Pittsburgh negli Stati Uniti, a portare avanti ed espandere in tutte le sedi internazionali le istanze del Lecce Framework per raggiungere un cambiamento fondamentale del sistema finanziario e monetario internazionale, basato sui principi della nuova Bretton Woods: la crescita economica dovrà basarsi sul progresso dell'economia reale e sul miglioramento delle condizioni di vita effettive di tutti i popoli del mondo, e non sui meccanismi speculativi come fonte di guadagno illusorio e dannoso per il benessere e la stabilità della società.

Allegato B

Integrazione all'intervento della senatrice Donaggio nella discussione delle mozioni 1-00153, 1-00154, 1-00158, 1-00160 e 1-00165

Signor Presidente, rappresentanti del Governo, colleghi, l'aumento delle vittime del disastro ferroviario di Viareggio hanno continuato a scandire i giorni che sono trascorsi da quella terribile notte, ed il nostro Gruppo ha ritenuto non solo necessario, ma urgente affrontare compiutamente qui, nell'Aula parlamentare, un dibattito chiaro dal quale risultino le responsabilità di quanto accaduto e sollecitare precise azioni concrete e coerenti che evitino che ciò si ripeta.

L'incidente non è stato frutto di una causalità, ma ancora nessun responsabile è stato individuato e perseguito perché non ha fatto ciò che doveva fare. Questo primo atto è indispensabile per dare credibilità a ciò che si dichiara di voler fare per evitare che tali episodi si ripetano in futuro.

Quello di Viareggio non è il solo incidente avvenuto negli ultimi mesi. Le audizioni del ministro Matteoli e del commissario Tajani hanno prodotto sino ad oggi: da parte del Ministro la promessa a riferire «in modo più concreto e dettagliato i risultati di ulteriori accertamenti» e dal secondo la notizia di «una conferenza europea a settembre» per presentare in quella sede «la proposta di un sistema europeo di controlli del settore». Ed infine l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, ingegner Moretti, dichiara che i certificati di sicurezza vengono rilasciati da FS attraverso una struttura interna a Rete ferroviaria italiana.

E nel mentre afferma che auspica un'autorità per la sicurezza interna alle ferrovie, l'unica vera proposta è il macchinista unico per non avere più bilanci in rosso a causa della sicurezza.

La confusione di intenti e la babele di linguaggi mi paiono l'unica cosa certa in questo momento. La preoccupazione non è solo dettata dal fatto che il Governo del «fare» adesso lo possiamo declinare con il Governo del «fare... confusione», ma preoccupa che nel contempo i treni continuino a viaggiare, compresi quelli che trasportano sostanze pericolose, e cioè le famose bombe a cielo aperto, su vagoni che non sono stati sottoposti ad una fermata per un controllo intensivo di verifiche e di manutenzione straordinaria. Insomma nulla, solo parole... parole, parole.

In questi mesi abbiamo ripetutamente sollecitato il Governo e l'azienda ad intraprendere con decisione un processo di modernizzazione del nostro sistema ferroviario, fatto di adeguamenti legislativi, di recepimento di normative europee che consentano di inserirci in modo adeguato nella futura liberalizzazione del mercato ferroviario, di investimenti infrastrutturali e potenziamento delle risorse umane in grado di affrontare il futuro delle ferrovie e non solo di utilizzare al meglio ciò che ci consegna il passato.

Abbiamo proposto ripetutamente, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza ferroviaria, di rendere pienamente operativa l'Agenzia italiana per la sicurezza delle ferrovie, dotandola di mezzi e personale in grado di svolgere pienamente le funzioni a cui è preposta. In attesa di tutto ciò si doveva, e si poteva fare di più. E per la pericolosità delle merci e delle situazioni operative che coinvolgono il nostro sistema ferroviario si deve e si può fare di più.

La gestione della rete, intanto. Non bastano solo le tecnologie legate al controllo della segnaletica e dell'incanalamento dei flussi, ma il passaggio da un mercato monopolistico ad un mercato liberalizzato necessita di tempi e modalità di accompagnamento che non esimono il Gruppo Ferrovie dello Stato dal comportarsi come soggetto pubblico. Infatti, ancorché società per azioni, Ferrovie usufruisce di cospicui finanziamenti statali nell'infrastrutturazione, nell'acquisto di mezzi ed in tutte le scelte gestionali.

In una recente audizione in 8ª Commissione, l'ingegner Moretti, ad una precisa domanda ha risposto che il nostro sistema ferroviario di trasporto merci è in grado di affrontare un consistente incremento di questa modalità di trasporto in quanto lavora al di sotto delle proprie potenzialità.

Per accompagnare tutte le scelte necessarie ad incrementare questo obiettivo è necessario, però, partire innanzitutto dalla riprogrammazione infrastrutturale della rete e dei nodi quali le stazioni terminali, i raccordi, i porti e gli interporti, che individui la creazione di corridoi e nodi espressamente dedicati alle merci e che non si sovrappongano al trasporto passeggeri; evitando così di far transitare, soprattutto le merci pericolose, vicino a stazioni e centri abitati dove un incidente, sempre possibile nelle attività umane, può avere gli effetti di una strage come avvenuto appunto a Viareggio.

Abbiamo bisogno di un gestore della rete e di un'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria che assicurino il rispetto delle regole ed abbassino le soglie di rischio con le quali ci siamo abituati a convivere e che provocano, in modo diffuso, tra le popolazioni il rifiuto e le proteste contro l'invasività di nuovi insediamenti industriali o di flussi di trasporto sia su gomma che su ferro e che mettono a dura prova la sostenibilità ambientale. L'Azienda Ferrovie dello Stato deve avere una logica «responsabile» e non puramente «contabile» del proprio ruolo e dell'uso delle risorse che le sono affidate e sulle quali non cesseremo di sottolineare l'inadeguatezza, ma al contempo affermiamo anche che va riprogrammato il modo in cui attualmente vengono indirizzate e gestite.

La crisi economica che ha investito il mondo industrializzato non è ancora definita e conosciuta nei suoi effetti e nella sua durata, ma dovrebbe impegnare l'azione di Governo anche sul terreno delle scelte di modernizzazione di sistemi, modalità, strategie per affrontare una trasformazione di dimensioni planetarie.

In questo caso il trasporto ferroviario delle merci, come sistema integrato e liberalizzato con regole serie ed efficienti, può essere un tassello della strategia nazionale per ridare efficienza e competitività al tessuto

produttivo del nostro Paese integrato in Europa e come porto privilegiato sul Mediterraneo.

Ma purtroppo sino ad oggi abbiamo una proposta inadeguata fatta da un Governo piccolo e senza coraggio.

Cercare di attraversare la crisi galleggiando, senza scegliere di governare i processi, porta ad abbassare le soglie, queste sì, della sicurezza delle persone e delle popolazioni, sacrificandole sull'altare del tirare a campare sperando che la crisi si risolva da sé.

Ricordate, però, che le vittime che sono su questa strada aspettano giustizia e un domani migliore anche per i propri cari che le piangono.

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Barelli, Caliendo, Castelli, Ciampi, Ciarrapico, Davico, De Feo, Dell'Utri, Esposito, Fleres, Giovanardi, Mantica, Mantovani, Negri, Palma, Pera, Rizzotti, Stancanelli e Viespoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Giaretta, Marcenaro e Russo, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Unione dell'Europa occidentale.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Onn. Boniver Margherita, Gozi Sandro, Bertolini Isabella, Delfino Tersio, Paladini Giovanni, Taddei Vincenzo

Modifica della denominazione e delle competenze del Comitato parlamentare di cui all'articolo 18 della legge 30 settembre 1993, n. 388 (1700)
(presentato in data 21/7/2009)

C.1446 approvato da 1ª Aff. constit.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatori Poretti Donatella, Bonino Emma, Perduca Marco

Modifiche alla legge 18 dicembre 1973, n. 877, per la liberalizzazione del lavoro a domicilio (1699)

(presentato in data 15/7/2009);

senatore Massidda Piergiorgio

Disposizioni per assicurare un'adeguata assistenza sanitaria ai malati di Malattie Reumatiche Infiammatorie Croniche e Autoimmuni e dalle sindromi fibromialgiche (1701)

(presentato in data 21/7/2009);

senatore Lauro Raffaele

Interpretazione autentica degli articoli 34, 35, 36 e 37 del decreto legislativo 17 gennaio 2003, n. 5 (1702)

(presentato in data 21/7/2009).

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

1ª Commissione permanente Affari Costituzionali

Istituzione del Ministero della salute e incremento del numero complessivo dei Sottosegretari di Stato (1691)

previ pareri delle Commissioni 5ª (Bilancio), 11ª (Lavoro, previdenza sociale), 12ª (Igiene e sanità)

(assegnato in data 21/07/2009).

Disegni di legge, nuova assegnazione

1ª Commissione permanente Affari Costituzionali

in sede deliberante

Sen. Sbarbati Luciana

Modifica della denominazione e delle competenze della Commissione parlamentare per l'infanzia di cui all'art. 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 451 (1111)

previ pareri delle Commissioni 3ª (Affari esteri, emigrazione), 5ª (Bilancio)

Già assegnato, in sede referente, alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali)

(assegnato in data 21/07/2009);

1ª Commissione permanente Affari Costituzionali

in sede deliberante

Sen. Allegrini Laura

Modifica della denominazione e delle competenze della Commissione parlamentare per l'infanzia di cui all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1997, n. 451 (1123)

previ pareri delle Commissioni 3ª (Affari esteri, emigrazione), 5ª (Bilancio)

Già assegnato, in sede referente, alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali)

(assegnato in data 21/07/2009);

*13ª Commissione permanente Territorio, ambiente, beni ambientali**in sede deliberante*

Sen. Bianconi Laura

Introduzione dell'articolo 2-bis della legge 14 agosto 1991, n. 281, in materia di divieto di utilizzo delle pelli e delle pellicce ottenute dai cani e dai gatti (14)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 10ª (Industria, commercio, turismo)

Già assegnato, in sede referente, alla 13ª Commissione permanente (Ambiente)

(assegnato in data 21/07/2009);

*13ª Commissione permanente Territorio, ambiente, beni ambientali**in sede deliberante*

Sen. Saia Maurizio ed altri

Modifiche alla legge 20 luglio 2004, n. 189, in materia di protezione delle foche e di divieto di utilizzo a fini commerciali di pelli di foche e loro derivati (740)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 10ª (Industria, commercio, turismo), 14ª (Politiche dell'Unione europea)

Già assegnato, in sede referente, alla 13ª Commissione permanente (Ambiente)

(assegnato in data 21/07/2009);

*13ª Commissione permanente Territorio, ambiente, beni ambientali**in sede deliberante*

Sen. Molinari Claudio, Sen. Della Seta Roberto

Modifiche alla legge 20 luglio 2004, n. 189, in materia di protezione delle foche e di divieto di utilizzo a fini commerciali di pelli di foca e loro derivati (1356)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 10ª (Industria, commercio, turismo), 14ª (Politiche dell'Unione europea)

Già assegnato, in sede referente, alla 13ª Commissione permanente (Ambiente)

(assegnato in data 21/07/2009).

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 17 luglio 2009, ha inviato, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, della legge 27 dicem-

bre 2006, n. 296, la relazione riguardante i risultati derivanti dalla lotta all'evasione fiscale, al 31 dicembre 2008 (*Doc. LXVIII*, n. 1).

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5ª e alla 6ª Commissione permanente.

Governmento, progetti di atti comunitari e dell'Unione europea

Il Ministro per le politiche europee, con lettera in data 17 luglio 2009, ha trasmesso – ai sensi degli articoli 3 e 19 della legge 4 febbraio 2005, n. 11 – progetti di atti comunitari e dell'Unione europea.

I predetti atti si intendono trasmessi alle Commissioni, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento.

Il testo degli atti medesimi è disponibile presso il Servizio affari internazionali – Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea.

Commissione europea, trasmissione di atti e documenti

Nel periodo dal 15 al 20 luglio 2009 la Commissione europea ha inviato atti e documenti di interesse comunitario.

I predetti atti e documenti si intendono trasmessi alle Commissioni, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento.

Il testo degli atti e documenti medesimi è disponibile presso il Servizio affari internazionali – Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea.

Mozioni, apposizione di nuove firme

Il senatore Bricolo ha aggiunto la propria firma alla mozione 1-00161 dei senatori Leoni ed altri e alla mozione 1-00165 dei senatori Mura ed altri.

Mozioni

BELISARIO, GIAMBRONE, ASTORE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DE TONI, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCIPELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO. – Il Senato,

premesso che:

il 15 luglio 2009 il Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, ha promulgato la legge recante disposizioni in materia di pubblica sicurezza – definitivamente approvato il 2 luglio 2009 dal Senato – rite-

nendo «di non poter sospendere in modo particolare la entrata in vigore di norme, ampiamente condivise in sede parlamentare, volte ad assicurare un più efficace contrasto – anche sul piano patrimoniale e delle infiltrazioni nel sistema economico – delle diverse forme di criminalità organizzata»;

dal comunicato della Presidenza della Repubblica si è appreso che «suscita peraltro perplessità e preoccupazioni l'insieme del provvedimento che, ampliandosi in modo rilevante nel corso dell'*iter* parlamentare, risulta contenere numerose norme tra loro eterogenee, non poche delle quali prive dei necessari requisiti di organicità e sistematicità; in particolare si rileva la presenza nel testo di specifiche disposizioni di dubbia coerenza con i principi generali dell'ordinamento e del sistema penale vigente»;

su tali criticità il presidente Napolitano «ha ritenuto pertanto di richiamare l'attenzione del Presidente del Consiglio e dei Ministri dell'interno e della giustizia per le iniziative che riterranno di assumere, anche alla luce dei problemi che può comportare l'applicazione del provvedimento in alcune sue parti»;

«la lettera, ampiamente argomentata, è stata inviata, per conoscenza, anche ai Presidenti del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati»;

premessi, altresì, che:

emerge il sostanziale carattere della promulgazione «dissenziente», così come esercitata dal Presidente della Repubblica in occasione del disegno di legge in materia di sicurezza pubblica. Carattere corroborato anche dalla particolarità dei destinatari formali della missiva presidenziale – il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri dell'interno e della giustizia – in capo ai quali risiede certamente il potere di indirizzo politico, ma non quello legislativo, il cui detentore esclusivo nel provvedimento in questione è il Parlamento, che ha ricevuto la predetta lettera soltanto per conoscenza;

considerato inoltre che:

nel leggere il testo e la portata della lettera del Presidente della Repubblica emerge con chiarezza come tutte le «perplessità e preoccupazioni» dimoranti nella sensibilità presidenziale – in ordine alla disomogeneità e, soprattutto, al loro contrasto con i principi generali dell'ordinamento – si siano manifestate non solo negli interventi dei senatori del Gruppo parlamentare dell'Italia dei Valori nelle Commissioni parlamentari ed in Assemblea, in occasione dell'esame dell'Atto Senato n. 733-B, ma si siano sostanziati nella proposizione di emendamenti (in Aula e in Commissione) e, soprattutto, di questioni pregiudiziali di costituzionalità. In esse, infatti, venivano evidenziati – invano, perché respinte dall'Aula del Senato – punto per punto, riga per riga, i difetti di organicità, ragionevolezza ed omogeneità del disegno di legge, in alcune sue parti, palesemente non compatibili con i principi generali posti alla base del nostro ordinamento. Si fa, a questo proposito, riferimento alle questioni pregiudiziali QP2 e QP3 – pubblicate nel Resoconto stenografico della seduta n. 229 del 30 giugno 2009 – che sollevavano il problema in riferimento all'art 1, comma 1, all'articolo 1, comma 22, lett. o), all'articolo 1, comma

16, lett. *b*), all'articolo 1, comma 28, all'articolo 3, comma 58, all'art 3, comma 6, all'art 3, comma 14, all'articolo 3, commi 40-44, all'articolo 1, comma 16 in generale, e all'articolo 2, comma 13, nonché alla mancata copertura finanziaria del provvedimento nel suo complesso, ai sensi dell'articolo 81, comma quarto, della Costituzione;

nelle citate questioni pregiudiziali, il Gruppo parlamentare dell'Italia dei Valori ha formalmente sollevato i suoi rilievi puntuali, giungendo alla conclusione conseguente sotto il profilo istituzionale e procedurale conforme alle prescrizioni del Regolamento del Senato: quella di non procedere all'esame del provvedimento per incostituzionalità di alcuni punti, espressamente indicati. *Ad adiuvandum*, occorre altresì rilevare che le proposte emendative presentati dai senatori del Gruppo dell'Italia dei Valori – nessuna delle quali di taglio ostruzionistico – sono state tutte rigettate «a scatola chiusa», nonostante la condivisione di quelle norme antimafia che hanno dissuaso il Presidente della Repubblica dal rinviare – *ex* articolo 74 della Costituzione – alle Camere il disegno di legge;

considerato, altresì, che:

dal complesso di questa esperienza appare dunque opportuno riconsiderare e rivalutare il ruolo del Parlamento e, in particolare, del procedimento legislativo e del contributo che le forze in esso presenti forniscono al miglioramento concreto dei testi normativi. Per questo motivo – anche in questa occasione – appare giusto rimarcare con forza l'assoluta centralità del Parlamento e della decisione parlamentare, anche perché, come scritto dal Presidente della Repubblica, «è in gioco la qualità e la sostenibilità del modo di legiferare» e, quindi, la tenuta del sistema democratico;

il Parlamento e la decisione parlamentare appaiono mortificati pesantemente dall'inizio di questa Legislatura da un *modus operandi* caratterizzato dalla totale mancanza di rispetto, se non da una sorta di «eversione», delle più elementari prassi e regole democratiche che garantiscono l'equilibrio tra Camere e Governo, tra potere legislativo e potere esecutivo. E ciò è accaduto piegando ed interpretando disinvoltamente le regole e la prassi parlamentare;

la nostra Carta costituzionale disegna una forma di governo parlamentare che si sostanzia in un saldo rapporto tra Camere rappresentative e Governo. La prevaricazione governativa assoluta, caratterizzata da un combinato disposto di decretazione d'urgenza, delegazione legislativa fuori misura, fiducie parlamentari, emendamenti, *maximemendamenti*, rinuncia ai poteri di «filtro» dei Presidenti delle Camere, nonché abuso delle peculiari prerogative che il Regolamento riconosce al Governo configurano, piuttosto, un ordinamento altro e diverso che non conosce più il principio supremo della separazione dei poteri, un ordinamento che il costituzionalismo liberale occidentale non sarebbe più in grado né di classificare né di definire;

la forma di governo parlamentare – e dunque la centralità sistematica del Parlamento – non può e non deve morire sotto le macerie catastro-

fiche di una prassi che distrugge, nei fatti, i principi democratici fondamentali;

si riscopre, dunque, che attraverso questa esperienza, la «centralità del Parlamento» è un valore da salvaguardare, non sacrificabile sull'altare della produzione legislativa senza regole e senza limiti: nell'interesse di tutte le forze presenti nelle Camere rappresentative, per mantenere vivo lo spirito che disegnò ed ispirò l'essenza della nostra Carta costituzionale;

considerato, inoltre, che, come si legge nella lettera del Presidente della Repubblica:

«Il provvedimento trae origine dal disegno di legge presentato dal Governo in Senato il 3 giugno 2008, dopo che, per l'assenza dei presupposti di straordinaria necessità e urgenza oltre che per la natura dei temi trattati, si era convenuto che alcune sue significative disposizioni non potevano essere inserite nel decreto legge – sempre in tema di sicurezza – emanato qualche giorno prima (decreto legge 23 maggio 2008, n. 92). Gli originari 20 articoli del disegno di legge divennero però ben 66 nel testo licenziato dall'Assemblea del Senato il 5 febbraio 2009 venendo poi accorpati in 3 attraverso la presentazione di »maxi-emendamenti« sui quali il Governo appose la questione di fiducia alla Camera: fiducia ottenuta il 14 maggio 2009 e poi nuovamente apposta al Senato sul medesimo testo per la definitiva approvazione del 2 luglio»;

«I tre articoli della legge si compongono ora, rispettivamente, di 32, 30 e 66 commi. Con essi si apportano modifiche o integrazioni a 43 disposizioni del codice penale, a 38 disposizioni del testo unico sulla immigrazione, a 16 disposizioni dell'ordinamento penitenziario e ad oltre circa 100 disposizioni inserite nel codice di procedura penale, nel codice civile e in 30 testi normativi complementari o speciali»;

«A spiegare il ricorso a una sola legge per modificare o introdurre disposizioni inserite in molti disparati corpi legislativi, tra i quali anche codici fondamentali, è stata la convinzione che esse attenessero tutte al tema della "sicurezza pubblica" nella sua accezione più ampia, funzionale all'intento di migliorare la qualità della vita dei cittadini rimuovendo situazioni di degrado, disagio e illegalità avvertite da tempo»;

«Dal carattere così generale e onnicomprensivo della nozione di sicurezza posta a base della legge, discendono la disomogeneità e la estemporaneità di numerose sue previsioni che privano il provvedimento di quelle caratteristiche di sistematicità e organicità che avrebbero invece dovuto caratterizzarlo»;

considerato, in conclusione, che nel disegno di legge sono apparse previsioni di «rilevante criticità e sulle quali» il Presidente della Repubblica «auspica una rinnovata riflessione, che consenta di approfondire la loro coerenza con i principi dell'ordinamento e di superare futuri o già evidenziati equivoci interpretativi e problemi applicativi»,

impegna il Governo:

ad intraprendere, con urgenza, iniziative anche di carattere normativo in relazione ai «problemi che può comportare l'applicazione del provvedimento in alcune sue parti» ed in particolare a considerare l'opportu-

nità di intervenire sugli articoli e commi, di seguito indicati, del disegno di legge in materia di sicurezza pubblica, così come approvato definitivamente dal Senato, in data 2 luglio 2009 (Atto Senato n. 733-B);

a promuovere la modifica dell'articolo 1, commi 16 e 17, nella parte in cui ha introdotto il reato di ingresso e soggiorno illegale nel territorio dello Stato, in quanto esso punisce non il solo ingresso, ma anche la permanenza nel territorio dello Stato. La norma è perciò applicabile a tutti i cittadini extracomunitari illegalmente presenti nel territorio dello Stato al momento dell'entrata in vigore della legge. Il dettato normativo non consente interpretazioni diverse: allo stato, esso apre la strada a effetti difficilmente prevedibili. In particolare, suscita forti perplessità la circostanza che la nuova ipotesi di trattenimento indebito non preveda l'esimente della permanenza determinata da «giustificato motivo». La Corte costituzionale (sentenze n. 5/2004 e n. 22/2007) ha sottolineato il rilievo che l'esimente può avere ai fini della «tenuta costituzionale» di disposizioni del genere di quella ora introdotta. L'attribuzione della contravvenzione di immigrazione clandestina alla cognizione del giudice di pace appare poi in linea con la natura conciliativa di questi e disegna nel contempo, per il reato in questione, un «sottosistema» sanzionatorio non coerente con i principi generali dell'ordinamento e meno garantista di quello previsto per delitti di trattenimento abusivo sottoposti alla cognizione del tribunale. Per il nuovo reato la pena inflitta non può essere condizionalmente sospesa o «patteggiata», mentre l'eventuale condanna non può essere appellata;

a riconsiderare le modifiche apportate dall'articolo 1, comma 22, lett. *m*), in materia di espulsione del cittadino extracomunitario irregolare, che determinano – a ragione di un difettoso coordinamento normativo – il contraddittorio e paradossale effetto di non rendere più punibile (o, al più, punibile solo con un'ammenda) la condotta del cittadino extracomunitario che fa rientro in Italia pur dopo essere stato materialmente espulso. La condotta era precedentemente punita con la reclusione da uno a cinque anni;

a riconsiderare l'articolo 1, comma 11, che introduce una fattispecie di tipo concessorio per l'acquisto della cittadinanza da parte di chi è straniero e contrae matrimonio con chi è italiano. La norma non individua, però, i criteri in base ai quali la concessione è data o negata e affida qualsiasi determinazione alla più ampia discrezionalità degli organi competenti;

a promuovere la modifica dell'articolo 3, comma 27, che vieta di effettuare il giudizio di equivalenza o prevalenza tra alcune circostanze aggravanti del reato di rapina ed eventuali circostanze attenuanti. Le aggravanti del reato di rapina sono le stesse previste per quello di estorsione che, rispetto al primo, è punito più gravemente. La norma che impedisce il bilanciamento delle aggravanti non è però richiamata per l'estorsione, con l'irragionevole conseguenza che, per il delitto più grave, è consentito «neutralizzare» l'aumento sanzionatorio derivante dalla presenza delle circostanze;

a promuovere la modifica dell'articolo 1, comma 8, che ha reintrodotta il delitto di oltraggio, stabilendo una singolare causa di estinzione del reato collegata al risarcimento del danno. La causa di estinzione è concettualmente incompatibile con i delitti che, come l'oltraggio, rientrano tra quelli contro la pubblica amministrazione;

a promuovere la modifica dell'articolo 3, commi da 40 a 44, laddove si stabilisce che i Sindaci possano avvalersi della collaborazione di associazioni tra cittadini per segnalare alle Forze di polizia anche locali eventi che possano arrecare danno alla sicurezza urbana ovvero situazioni di disagio sociale, nel senso di affidare alla legge ordinaria – e non solo a un successivo decreto del Ministro dell'interno – la determinazione degli «ambiti operativi» di tali disposizioni, in termini di rigorosa aderenza al dettato costituzionale relativamente al carattere delle associazioni e al compito ad esse attribuito.

(1-00172)

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento

CASSON. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

lo stato di avanzamento dei lavori del sistema Mose ha ormai superato il 50 per cento dell'importo complessivo dell'opera e sono ultimate e/o in corso quasi tutte le opere preliminari;

mancano tuttavia ancora oggi, mentre si assiste ad un'azione di promozione pubblicitaria dell'opera a livello sia nazionale che internazionale, tutti i progetti esecutivi delle parti tecnologiche vere e proprie (cerniere, connettori, paratoie, eccetera) dal cui funzionamento dipende l'efficacia stessa della barriera di contenimento del dislivello di marea;

risulta che nel momento in cui si comincia a procedere con la progettazione esecutiva dei prototipi delle cerniere (uno degli elementi cardine del sistema) vengono annunciati dagli organi competenti proroghe nei termini di consegna nonché si prospettano aumenti di spesa che incideranno nel costo finale dell'opera fissato nel 2005 da una convenzione, a prezzo chiuso, di 4.271 milioni di euro;

elementi questi che potrebbero interessare anche la Corte dei conti che ha già avuto modo di sollevarli nella recente relazione del 20 febbraio 2009 in merito allo stato di avanzamento del progetto di salvaguardia della laguna e della città di Venezia;

l'interrogante manifesta preoccupazione sul fatto che questo ingente onere finanziario interamente a carico dello Stato rappresentato dal sistema Mose (che sta peraltro sottraendo risorse indispensabili per la manutenzione di Venezia e della sua laguna) potrebbe procedere con prospettive incerte sui costi, sui tempi e sulla sua efficacia finale ed a fronte della non disponibilità e non conoscenza del progetto esecutivo del-

l'opera, tra l'altro impropriamente suddivisa per stralci (caso unico in Europa in cui si è voluto dare il via ai lavori in presenza di un progetto nella sua stesura definitiva senza che l'esame degli elaborati progettuali esecutivi, obbligatori per tutte le opere pubbliche, potessero confermare la praticabilità realizzativa dell'opera),

si chiede di conoscere:

se sia stato nel frattempo superato, e in quale modo, il fenomeno della risonanza sollevato dagli esperti internazionali (e non solo) nel rapporto del giugno 1998 secondo cui «le paratoie contigue oscillano in fasi diverse, e pertanto la loro efficacia complessiva come diga può essere compromessa». Problema quello della risonanza e della instabilità dinamica più volte e da più parti sollevato, anche in sede di riunioni tecniche presso la Presidenza del Consiglio dei ministri del 2 e 8 novembre 2006 e che non ha mai avuto risposte adeguate e scientificamente risolutive. Né appare corretta, anche alla luce di studi recenti, quella parte del voto sugli aspetti dinamici delle paratoie del Comitato tecnico di magistratura, sezione staccata del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha approvato il progetto definitivo nell'adunanza dell'8 novembre 2002, n. 116;

inoltre, se si siano superate le difficoltà relative al comportamento di instabilità dinamica della paratoia in una gamma di condizioni di moto ondoso a cui recenti studi, in cui è confermata la presenza di instabilità dinamica, fanno derivare la pressoché impossibile definizione di parametri di progetto affidabili, data anche l'impossibilità di utilizzare direttamente la sperimentazione in vasca su modello in scala ridotta come tra l'altro affermato dagli esperti internazionali nel succitato rapporto.

(3-00869)

CASSON. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

si è appreso da organi di stampa che nella seduta della Commissione per la salvaguardia di Venezia del 14 luglio 2009 era stata approvata una variante di progetto per il trattamento dei fanghi nella laguna di Venezia;

in una precedente seduta era stato approvato un progetto per un «Intervento di recupero morfologico nell'area Stradoni-Barena lago Gaggiandra» nella laguna di Venezia, nel comune di Mira;

tale intervento prevedeva il riuso di 40.000 metri cubi di fanghi, provenienti dagli scavi di manutenzione dei canali lagunari, per la ricostruzione morfologica di barene;

tali fanghi erano stati caratterizzati di «tipo A»;

il protocollo sui «Criteri per la sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto, e reimpiego dei fanghi estratti dai canali» (attuativo della legge n. 360 del 1991, approvato con formale intesa in data 30 marzo 1993 da tutti gli enti competenti: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, magistrato delle acque del Ministero dei lavori pubblici, Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comuni

di Venezia, Chioggia e Mira) prevede l'utilizzo di questi fanghi di «tipo A» per la ricostruzione di morfologie lagunari;

da oltre due mesi il magistrato delle acque aveva presentato una proposta di variante che prevede invece l'uso di circa 40.000 metri cubi di fanghi di «tipo B» (inquinati);

tale proposta prevede la costruzione di una finta grande barena, che in realtà è una discarica di fanghi inquinati, contornata e sovrastata da uno strato di fanghi di «tipo A» che in modo rigido devono impedire che i fanghi di «tipo B», che costituiscono il grande corpo della barena, possano venire a contatto con le acque della laguna;

questo comporta lo stravolgimento totale della morfologia lagunare e del concetto stesso di barena (struttura intertidale naturale funzionalmente in evoluzione morfologica continua in rapporto all'evoluzione della quota delle acque e del movimento idrodinamico delle maree);

il professor Stefano Boato, rappresentante del Ministero dell'ambiente, e successivamente lo stesso Presidente, ingegner Roberto Casarin, rappresentante delegato del Presidente della Regione Veneto, on. Galan, avevano più volte segnalato la non proponibilità e comunque l'illegittimità della variante ottenendo successivi rinvii in attesa o di una modifica della variante (secondo una delle proposte in positivo indicate) o del ritiro (ventilato) della stessa;

ciò nonostante, nella succitata seduta del 14 luglio 2009, il magistrato delle acque ha formalmente chiesto la messa ai voti della variante (non ritirata, né modificata);

nonostante la dichiarazione di voto contrario dello stesso Presidente, ingegner Roberto Casarin, la variante è stata approvata a maggioranza (con 12 voti favorevoli, 4 contrari e 5 astenuti);

la maggioranza dei votanti ha contestualmente approvato un documento di indirizzo sulle modalità di gestione dell'intervento, con ciò arrogandosi la competenza di modificare le norme di trattamento dei fanghi (in contrasto e a modifica delle prescrizioni del protocollo vigente); si tratta di una funzione normativa che non compete alla Commissione di salvaguardia, che per legge è chiamata a valutare i piani e i progetti con valutazioni di merito, in osservanza delle norme vigenti;

considerato che:

negli scorsi anni analoghi progetti erano stati oggetto di denuncia alla Procura della Repubblica da parte del Ministero dell'ambiente e successivamente ritirati dal proponente magistrato delle acque;

tale approvazione costituisce un'inversione di comportamento ad avviso dell'interrogante illegittima e la stessa crea un gravissimo precedente, avendo in prospettiva da esaminare il trattamento e la collocazione di altri milioni di metri cubi di fanghi,

si chiede di sapere:

se il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto sopra riportato;

se intendano attivarsi, nell'ambito delle rispettive competenze, al fine di ritirare o comunque di far ritirare la suddetta variante di progetto

per il trattamento dei fanghi nella laguna di Venezia approvata nella seduta della Commissione per la salvaguardia di Venezia del 14 luglio 2009.
(3-00870)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

DIGILIO. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che «La Gazzetta del Mezzogiorno», in data 19 luglio 2009, nell'articolo «Rifiuti, camion fantasma che scaricano di notte. "Gomorra" in Basilicata» riferisce che l'«allarme ecomafia» è suonato anche per la Basilicata attraverso un'indagine avviata dal Pubblico ministero presso il Tribunale di Potenza, Henry John Woodcock, su inquietanti aspetti del funzionamento della discarica di contrada Mattinelle di Genzano di Lucania (Potenza) già interessata alcune settimane fa da uno "misterioso" incendio doloso»;

tenuto conto che i Sindaci dei Comuni che conferiscono rifiuti solidi urbani nella discarica in questione lamentano l'incremento del tutto ingiustificato delle tariffe che si ripercuoterà direttamente sui cittadini-utenti,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo ritenga opportuno predisporre un'inchiesta sui fatti gravissimi denunciati dalla stampa regionale al fine di verificare, e, in caso, contrastare, un eventuale interessamento della camorra napoletana nei confronti della discarica di Genzano e accertare il sistema delle tariffe denunciato dai sindaci dei Comuni che conferiscono i rifiuti urbani nella discarica in questione;

se ritenga opportuno promuovere un tavolo tecnico-politico con gli amministratori provinciali e una delegazione dei Sindaci interessati al fine di analizzare i problemi complessivi di raccolta e smaltimento, tenuto conto che la capacità residua di stoccare rifiuti solidi urbani in almeno una trentina di discariche comunali lucane è pari a zero e che di tale situazione potrebbe approfittare la criminalità organizzata.

(4-01796)

COMPAGNA, PARAVIA. – *Ai Ministri per i beni e le attività culturali e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il Comune di Salerno ha redatto il Piano urbanistico comunale (Puc) inserendo in un'area demaniale ricavata dall'interramento del mare, detta di «S. Teresa», una previsione per volumetrie edili a scopo residenziale, sebbene le aree demaniali siano per legge destinabili solo a servizi di uso pubblico;

lo stesso Comune ha quindi, in ordine al Puc, approvato il Piano urbanistico attuativo (Pua) specifico dell'area di S. Teresa compresa tra il mare ed il centro storico della città;

in seguito all'approvazione del Pua l'amministrazione comunale ha affidato ad un architetto catalano la redazione di un progetto dei fabbricati

previsti dal Piano, e particolarmente quello di un edificio semicircolare di diametro pari a 180 metri ed altezza 30 metri, tale da occludere la storica relazione tra città antica e mare;

l'area ed il suo rapporto con il centro storico, pur nel vincolo del decreto legislativo n. 42 del 2004, risulteranno, in ragione di tale intervento, irrimediabilmente compromessi;

l'autorizzazione paesaggistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del decreto legislativo n. 42 del 2004, è stata rilasciata al Comune di Salerno per entrambe le istanze riguardanti, la prima il Pua e, la successiva, il progetto dell'edificio progettato;

l'autorizzazione paesaggistica al Pua si è consolidata per effetto della decorrenza del termine di 60 giorni entro cui la Soprintendenza preposta avrebbe dovuto dovuto esprimersi;

l'autorizzazione paesaggistica al progetto ha ottenuto il nulla osta della medesima Soprintendenza essendo lo stesso progetto congruo con il Pua già autorizzato;

l'area di S. Teresa destinata dal Pua alla costruzione del megaedificio, ottenuta mediante l'interramento del mare con una notevole presenza di acque torrentizie provenienti dal monte Bonadies, tra cui quelle del torrente Fusandola (causa in passato di una catastrofica alluvione), dovrebbe essere di norma considerata appartenente al demanio marittimo e, quindi, assolutamente inalienabile;

la stessa area sarebbe stata venduta dal demanio al Comune di Salerno, onde consentire l'attuazione del Puc, ovvero la cessione a privati per la costruzione dei circa 200 alloggi di lusso previsti nel Piano, alla somma 10 milioni di euro, secondo una stima che ad avviso degli interroganti non appare adeguata al mercato,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo ritengono le modalità relative alle autorizzazioni citate, cui potranno ascrivere irreversibili danni paesistici che l'edificio progettato determinerà, siano avvenute sulla base della decontrazione prevista;

se sia stata verificata la regolarità della sdemanializzazione di detta area, anche alla luce della sua immissione in piano comunale ad uso residenziale privato e la cessione per fini pubblici, nonché la congruità dei corrispettivi di tale cessione al Comune di Salerno per fini edificatori privati;

se non ritengono che sussistano, in merito al prezzo determinato nella vendita dell'area, profili di danno erariale.

(4-01797)

BUTTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il 29 luglio 2005 e, successivamente, il 29 marzo 2006, il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del sistema viabilistico pedemontano lombardo ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 190 del 2002 (e successive modificazioni ed integrazioni) e la relativa de-

liberazione n. 77 è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 23 novembre 2006. Nel progetto preliminare approvato è stato inserito il sistema tangenziale di Como, articolato in due lotti funzionali con i seguenti costi: 145.000.000 euro per il primo lotto, 400.000.000 euro per il secondo lotto;

il 19 marzo 2009, autostrada pedemontana lombarda SpA ha validato il progetto definitivo dell'infrastruttura, nel quale è stata confermata la previsione della tangenziale di Como articolata in due lotti funzionali con i seguenti costi: 222.000.000 euro per il primo lotto, 750.000.000 euro per il secondo lotto;

nel corso della redazione del progetto definitivo sono emerse alcune criticità del secondo lotto della tangenziale di Como, in relazione alla natura idrogeologica dell'intervento;

il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Castelli, nel corso della prima audizione in Senato, il 18 marzo 2009, ha affermato che le tangenziali di Como e Varese sono opere connesse alla Pedemontana e inserite nella prima delibera CIPE, ma poi ha precisato che si sarebbe proceduto con il finanziamento delle opere già progettate e pronte per essere cantierizzate;

nel corso dell'audizione dell'8 luglio 2009 l'ingegner Rognoni di Concessioni autostradali lombarde SpA (CAL) ha comunicato che il costo del secondo lotto della tangenziale di Como ammonterebbe, tenendo conto delle complicazioni idrogeologiche intervenute, 859 milioni di euro,

si chiede di sapere:

se i due lotti della tangenziale di Como sono da considerare opere strettamente connesse alla Pedemontana;

nel caso in cui il secondo lotto della tangenziale di Como non fosse realizzato in tempi utili, quali ripercussioni si avrebbero sull'intera opera Pedemontana;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle modalità e dei tempi del finanziamento dell'opera;

se il finanziamento previsto per l'opera interesserà anche il secondo lotto della tangenziale di Como;

a chi vada attribuita la responsabilità del grave errore in fase di progettazione del secondo lotto della tangenziale di Como, che ha fatto sì che si ignorassero le specificità idrogeologiche del territorio lariano;

quali siano le sue considerazioni in merito.

(4-01798)

