SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

Giovedì 18 Giugno 1998

alle ore 9,30 e 16,30

402ª e 403ª Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Norme in materia di funzioni dei magistrati e valutazione di professionalità. **(1799)**

– MAZZUCA POGGIOLINI. – Norme in materia di valutazione della professionalità dei magistrati e di conferimento delle funzioni giurisdizionali. **(2107)**

– *Relatore* FASSONE.

2. Norme in materia di responsabilità disciplinare dei magistrati ordinari, di incompatibilità e di incarichi estranei ai compiti di ufficio. **(1247)**

– LISI. – Modifica dell'articolo 16 dell'ordinamento giudiziario approvato con regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, e successive modificazioni. Incompatibilità di funzioni per i magistrati. **(92)**

– *Relatore* SENESE.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1700)

II. Votazione finale del disegno di legge:

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – Deputati TREMAGLIA ed altri. – Modifica all'articolo 48 della Costituzione per consentire l'esercizio del diritto di voto degli italiani all'estero *(Approvato, in sede di prima deliberazione, dalla Camera dei deputati; modificato, in sede di prima deliberazione, dal Senato, e approvato, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati. Seconda deliberazione del Senato). (Voto a maggioranza assoluta dei componenti del Senato). – Relatrice* D'ALESSANDRO PRISCO *(Relazione orale).* **(2509-B)**

III. Discussione di mozioni sulla sicurezza nei trasporti *(testi allegati).*

IV. Discussione di mozioni sull'Authority per le organizzazioni non lucrative *(testi allegati).*

MOZIONI SULLA SICUREZZA NEI TRASPORTI

LAURO, GRECO, VALENTINO, CENTARO, MUNGARI, RAGNO, CAMPUS, FISICHELLA, CASTELLANI Carla, NAVA, D'ALÌ, SCOPELLITI, PALOMBO, PORCARI, GUBERT, VENTUCCI, BUCCI, BOSI, TURINI, SILIQUINI, DE ANNA, SELLA DI MONTELUCE, MAGGIORE, D'ONOFRIO, MINARDO, LA LOGGIA, LO CURZIO, SCHIFANI, BALDINI, FOLLONI, MONTELEONE, BIASCO, CIRAMI, TAROLLI, BETTAMIO, PONTONE, MEDURI, MAGNALBÒ, BASINI, MARRI, TERRACINI, D'URSO, CAMBER, VERALDI, CUSIMANO, BONATESTA, PERA, MANFREDI, RIZZI, BOSELLO, CONTESTABILE, BEVILACQUA, PIANETTA, GAWRONSKI, CORTELLONI, COLLINO, PEDRIZZI, ZANOLETTI, RECCIA, MANCA, CALLEGARO, PASTORE, TRAVAGLIA, PASQUALI, AZZOLLINI, VEGAS. – Il Senato, (1-00156 *p.a.*) (18 novembre 1997)

premesso:

che in data 17 novembre 1997, al Congresso mondiale della ricerca ferroviaria svoltosi a Firenze, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Giancarlo Cimoli, ha annunciato che da gennaio scatteranno le nuove tariffe delle Ferrovie e che per la prima volta i biglietti non saranno più legati ai chilometri di percorrenza ma alla tratta, cioè al tipo di collegamento, oltre che alla qualità del servizio offerto;

che conseguentemente i prezzi subiranno un aumento complessivo del 19 per cento nel giro di quattro anni, di cui un 2,5 per cento già realizzato nel 1997;

che il servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato è unanimemente considerato scadente e totalmente inadeguato alle esigenze degli utenti;

che solo nel 1997 si sono verificati numerosi guasti tecnici che hanno posto a serio rischio l'incolumità dei passeggeri: la sciagura più grave risale al 12 gennaio, quando il Pendolino «Botticelli» Milano-Roma deragliava all'ingresso della stazione di Piacenza, causando 8 morti e 36 feriti;

che tali disservizi sono stati denunciati ripetutamente da numerosissime interrogazioni parlamentari che ad oggi non risultano avere ricevuto alcuna risposta, in palese violazione di uno dei principali diritti del Parlamento, ossia la facoltà di vigilare sull'attività governativa,

impegna il Governo:

a sospendere immediatamente i rincari delle tariffe ferroviarie nell'attesa che venga realizzato un serio programma di risanamento e di rilancio delle Ferrovie dello Stato;

a garantire che l'aumento delle tariffe sia effettivamente legato al miglioramento della qualità del servizio offerto ed alla maggiore sicurezza garantita ai passeggeri, oltre che a garantire una politica tariffaria che vada incontro alle esigenze dei pendolari;

a riferire nelle Aule parlamentari circa la vigilanza – prevista dall'articolo 16 del Contratto di programma – relativa alla definizione

degli *standard* di sicurezza, di qualità della circolazione, di innovazione tecnologica e la loro applicazione, sulle eventuali sanzioni in seguito ad infrazioni commesse dalla Società ed inoltre circa la graduale apertura alla partecipazione ai privati delle strutture societarie dedicate ai servizi di trasporto, come previsto dall'articolo 8, comma 3, dello stesso Contratto di programma.

CASTELLI, GASPERINI, ROSSI, PERUZZOTTI, WILDE, LAGO, MANARA, BRIGNONE, MORO, TIRELLI. – Il Senato, (1-00268) (18 giugno 1998)

premesso:

che le Ferrovie dello Stato spa versano in uno stato di dissesto economico, tecnico e strutturale messo in luce dalla catena di incidenti sempre più frequenti culminati nel recente evento dell'ETR 500 in servizio sulla tratta Napoli-Milano, bloccatosi per quattro ore in galleria con conseguenti gravissimi disagi per i passeggeri;

che questo incidente ha evidenziato come le Ferrovie siano totalmente sprovviste di un piano per le emergenze, mentre altri paesi, come ad esempio la Svizzera, possiedono degli appositi mezzi detti carri di spegnimento e di salvataggio pronti ad accorrere in ogni situazione di necessità; questi convogli possono operare in situazioni estreme: in galleria, all'aperto in tratti angusti e poco accessibili, anche nell'oscurità o in atmosfera tossica o priva di ossigeno e sono muniti sia di dispositivi per il lancio di sostanze antincendio che di apparecchiature di erogazione di ossigeno ed altri sussidi sanitari;

che l'incidente suddetto è solo l'ultimo di una lunga serie che di seguito si riporta:

il 12 gennaio 1997 l'ETR 460 (Pendolino) deraglia sulla Milano-Bologna all'altezza di Piacenza: 8 morti;

pochi giorni dopo, il 18 gennaio 1997 a Codogno sulla linea Milano-Bologna un treno merci investe un treno passeggeri: 2 feriti;

il 2 agosto 1997 il treno Reggio Calabria-Torino deraglia nei pressi di Roma: 6 feriti;

il 2 ottobre 1997 alla stazione di Roma Termini il treno Avezzano-Roma urta contro i respingenti di un binario: 6 feriti;

il 28 novembre 1997 un treno cisterna investe un treno locale nella stazione di Pontedecimo a Genova: 5 feriti;

il 2 febbraio 1998 il treno Varese-Milano carico di pendolari finisce in una scarpata: 23 feriti;

l'11 febbraio 1998 un treno partito da Roma diretto a Pisa si scontra con un locomotore: 25 feriti;

il 24 febbraio 1998 in una stazione romana scoppia il motore di un treno per Viterbo: 4 feriti;

il 9 marzo 1998 prende fuoco un locomotore nella stazione di Savona: 1 ferito;

il 23 marzo 1998 a Castello, vicino Firenze, per uno scontro tra un Eurostar ETR 480 (Pendolino) Roma-Bergamo e un treno regionale, una persona ha perso la vita ed altre 41 sono rimaste ferite;

che ai sensi della direttiva n. 440/91 CEE dovrà cessare il monopolio del materiale circolante e dovrà essere dato libero accesso a treni

appartenenti ad altri paesi della Comunità europea, ma non si capisce come ciò possa avvenire in considerazione del fatto che le linee intorno al nodo di Milano sono completamente sature e pertanto non consentono l'accesso di alcun treno supplementare;

che dalle verifiche di bilancio 1996 si rileva che gli oneri finanziari ammontano a ben 3.534.979 miliardi, i costi della produzione sono aumentati rispetto al 1995 di 2.950 miliardi, raggiungendo l'impressionante cifra di 19.389.921 miliardi, a fronte di ricavi da traffico di 5.113 miliardi; la perdita di esercizio è passata da 1.580.557 miliardi del 1995 a 3.340.620 del 1996; da questi dati si evince che l'insediamento a metà anno 1996 del ministro Burlando non ha portato alcun cambiamento di rotta, ma anzi ad un aggravamento della situazione delle Ferrovie dello Stato spa;

che anche la qualità del servizio è fortemente peggiorata, essendo enormemente aumentato il numero dei convogli in ritardo rispetto agli anni precedenti;

che sia il Ministro che i vertici delle Ferrovie condividono nella sostanza le premesse sopra riportate, tanto che il presidente Demattè ha dichiarato in data 24 marzo 1998 nel corso dell'indagine conoscitiva sulle problematiche del settore: «Ritengo opportuno sottolineare prioritariamente che questi incidenti sono dovuti ad una situazione più generale riguardante una rete vecchia e congestionata, all'esistenza di una scarsa automazione, alla vetustà del materiale rotabile e anche ai problemi di manutenzione che nel tempo si sono ingranditi. Molti incidenti sono anche riferibili al deterioramento organizzativo dell'azienda ai diversi livelli di responsabilità, alla qualità del *management* e ai problemi di formazione del personale. La gravità era già evidenziata dal forte disavanzo dai bilanci dell'azienda oltre che dalla situazione strutturale della stessa. La rete ferroviaria è infatti ancora quella di settant'anni fa e il materiale rotabile è vecchio mediamente di ventotto anni per i locomotori e venticinque anni per le carrozze»;

che le motivazioni del presidente sono sostanzialmente uguali a quelle addotte sia dal Ministro che dall'amministratore delegato Cimoli;

che viene però respinta ogni responsabilità in quanto si sostiene che questa fallimentare situazione è stata ereditata dai Governi e dalle gestioni precedenti e pertanto il Ministro non ha alcuna responsabilità in merito;

considerato invece che il Ministro ha gravissime responsabilità per le seguenti motivazioni:

per obblighi contrattuali: il Ministro dei trasporti e della navigazione, in data 25 marzo 1996, ha stipulato con l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato spa un contratto di programma per gli anni 1994-2000 che all'articolo 16 prevede, tra le altre cose, che l'esercizio del potere di vigilanza sull'attuazione del contratto stesso spetti al Ministro; nello specifico, la vigilanza ha tra i suoi oggetti «la definizione di *standard* di sicurezza, di qualità della circolazione, di innovazione tecnologica e la loro applicazione»;

per motivi attinenti alla sicurezza: i treni ETR 500, meglio noti come Eurostar, sono stati messi in servizio a partire dal 1° giugno 1996 e quindi in un periodo ricadente sotto l'amministrazione del Mini-

stro; ciò malgrado esistessero precisi rapporti all'interno delle Ferrovie dello Stato, che il Ministro ha sempre tenuti nascosti al Parlamento, che denunciavano l'eccessiva difettosità di questi treni sconsigliandone decisamente l'utilizzo; ciò ha fatto sì che nel solo mese di novembre su circa 2.000 corse di Eurostar si siano verificati ben 4.500 guasti; nei mesi successivi l'incidenza dei guasti è rimasta sostanzialmente la medesima; detti guasti hanno provocato un tracollo nella puntualità di marcia dei convogli, ma ciò che è più grave è che si configura la possibilità che, nei casi più gravi, questi possano ingenerare incidenti, con conseguente danno fisico e psicologico dei viaggiatori; la condizione di detti treni è così grave per cui il Ministro non può non esserne a conoscenza, come non può non essere a conoscenza del fatto che essi sono stati commissionati in gran fretta, a trattativa privata, prima del 1° gennaio 1993, data di entrata in vigore della normativa europea sugli appalti, all'interno dell'operazione TAV che presenta molti lati oscuri e che ha coinvolto grandi aziende italiane e tutti i partiti della prima Repubblica, tra cui anche quello al quale appartiene il Ministro;

considerato altresì:

che è pertanto di precisa responsabilità del ministro Burlando e delle Ferrovie l'aver mantenuto in servizio treni che presentano un eccessivo grado di difettosità e pericolosità e che hanno pertanto indubbiamente gravemente peggiorato la qualità del servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato;

che inoltre il Ministro ha più volte denunciato sulla stampa e in Parlamento la grave mancanza di sistemi automatici di controllo quali i sistemi ATC (Automatic train control); il Ministro avrebbe potuto, nell'ambito dell'Addendum al contratto di programma nel quale è stato deciso l'impiego di ulteriori 7.286 miliardi stanziati dalla legge finanziaria '96, destinare cospicue risorse al problema sicurezza, mentre, al contrario, è stato fatto approvare un Addendum che destina la maggior parte delle risorse a raddoppi non solo inutili, ma addirittura deleteri per le finanze delle Ferrovie dello Stato spa; infatti, dall'analisi dei dati contenuti nel suddetto documento, si è preferito destinare il 57 per cento della somma sopra prevista per le regioni dell'Obiettivo 1, a fronte della clausola richiesta dall'Unione europea che prevede il 33,3 per cento; dal punto di vista del sistema paese questa scelta è gravissima in quanto:

non si interviene sulle linee sature quali la Milano-Brescia-Verona e la Milano-Bologna;

si vanificano le indicazioni dell'Unione europea che prevedono per l'Italia, tra l'altro, il contributo alla realizzazione della trasversale Madrid-Milano-Trieste-Kiev, meglio indicata come «Corridoio V» dalla Conferenza di Helsinki del giugno 1997.

Tutto ciò impedisce di fatto la realizzazione pratica della direttiva CEE n. 440/91 che non può avere attuazione su linee sature;

dal punto di vista finanziario le scelte del Ministro attraverso l'Addendum e il contratto di programma non solo non conducono ad un risanamento della società, ma comportano un ulteriore grave dissesto; infatti nella stessa relazione delle Ferrovie dello Stato spa che accompagna l'Addendum e il contratto di programma viene dichiarato che gli investimenti previsti per la Caserta-Foggia, la Potenza-S.N. Melfi, la Palermo Messina, la Orte-Falconara, la Pontremo-

lese, la Decimomannu-S.Gavino porteranno ad un valore attuale netto cumulato negativo di oltre 1.200 miliardi che graverà sui bilanci dell'azienda;

atteso:

che proprio oggi la Corte dei conti, in occasione della relazione sui bilanci 1995-96 delle Ferrovie dello Stato, ha formulato pesanti censure sulla gestione delle Ferrovie, invitando i Ministri vigilanti, primo fra tutti quello dei trasporti, e gli organi societari «a meglio valutare la sostenibilità nel tempo» delle iniziative assunte dalla passata e dalla presente gestione delle Ferrovie dello Stato; in particolare i giudici della sezione di controllo sugli Enti hanno criticato fortemente il progetto di ristrutturazione dell'Alta velocità, bocciando il *business plan* teso a dimostrare la sostenibilità del nuovo progetto, ritenendolo invece deficitario riguardo alla previsione dei flussi finanziari necessari alla TAV per rimborsare i prestiti; inoltre la magistratura contabile muove ulteriori critiche in merito al pesante fardello di contenzioso fiscale in materia di IVA e sulla fallimentare politica del personale «ereditata dalla gestione Necci», ma non corretta dagli attuali amministratori; è assurdo pensare, infatti, che si possa arrivare nell'anno 2000 ad un costo del lavoro globale pari a lire 8.200 miliardi, quando nel 1996 questo è ancora pari a lire 10.923 miliardi, senza contare i maggiori oneri recati dall'ultimo contratto stipulato; inoltre la Corte rileva che il piano d'impresa sovrastima di molto i ricavi che in realtà si potranno conseguire dal traffico, tenendo conto dell'andamento sostanzialmente stabile del trasporto ferroviario negli anni 1995-1996;

che la censura maggiore che la Corte muove è quella relativa alle modalità di assunzione dell'attuale amministratore delegato, Gianfranco Cimoli, il quale in brevissimo tempo è stato cooptato nel consiglio delle Ferrovie dello Stato e assunto a tempo indeterminato come dirigente della società con lo stipendio di 600 milioni all'anno, prima ancora di venire nominato amministratore; un simile comportamento, rileva la Corte, è non solo contrario ad ogni criterio di buona gestione, ma può costituire un pericoloso precedente; inoltre il compenso è ritenuto eccessivo ed è in contrasto con quanto praticato nelle principali società per azioni a capitale pubblico; senza contare che dai bilanci risulta eccessivo il ricorso alle consulenze esterne, con costi sicuramente più elevati di quelli che si potrebbero avere valorizzando meglio le risorse interne; infine, la Corte ha criticato il modello di redazione del bilancio relativo al costo del personale in quanto non sarebbe chiaramente indicato il costo relativo al personale dirigente rispetto al restante personale;

verificato che le scelte del Ministro portano a:

insufficiente sicurezza e grave pericolo per i viaggiatori;

ulteriore dissesto dei bilanci delle Ferrovie dello Stato spa;

paralisi del sistema ferroviario nelle aree economicamente trainanti del paese;

vanificazione di fatto della direttiva n. 440/91 CEE,

impegna il Ministro:

a modificare radicalmente la politica attuale in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, privilegiando gli investimenti relativi all'ammodernamento e alla messa in sicurezza della rete già esistente, rispetto ai nuovi investimenti;

a riconsiderare la politica di investimenti prevista dal contratto di programma 1994-2000 e nel relativo Addendum, alla luce dell'ingresso dell'Italia in Europa, tenendo altresì conto degli impegni internazionali sottoscritti, con particolare riferimento alla Conferenza di Helsinki del giugno 1997;

ad intervenire prioritariamente sulle linee sature e nelle aree più congestionate per quanto riguarda il traffico su gomma, al fine di trasferire una significativa quota di traffico sia merci che passeggeri dalla gomma al ferro;

a privilegiare gli investimenti che comportino valori attuali netti positivi, evitando quelli a valore attuale netto negativo che graverebbero le Ferrovie dello Stato spa di ulteriori oneri finanziari, e soltanto nel caso in cui ciò accada, per inderogabili esigenze di carattere sociale, vengano chiaramente indicate le risorse aggiuntive da conferire alle Ferrovie dello Stato spa.

MOZIONI SULL'AUTHORITY PER LE ORGANIZZAZIONI NON LUCRATIVE

TRAVAGLIA, AMORENA, ASCIUTTI, AZZOLLINI, BALDINI, BUCCI, COLLA, CORTELLONI, CORTIANA, DANIELE GALDI, DE CORATO, FUMAGALLI CARULLI, GRILLO, LA LOGGIA, MILIO, MONTELEONE, NAVA, NOVI, PASTORE, PERA, PIANETTA, PINGGERA, RESCAGLIO, ROTELLI, TABLADINI, TOMASSINI, TURINI, VEGAS, VENTUCCI, WILDE, ZILIO. – Il Senato, (1-00225) (18 marzo 1998)

premesso:

che risulta imminente la costituzione, in base alla legge delega n. 662 del 1996, dell'organismo di controllo (Authority) relativo alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale le quali, nell'ambito delle attività di volontariato, rappresentano il cosiddetto «terzo settore», ispirato al concetto del *no profit*;

che per una serie di caratteristiche specifiche la città di Milano, in confronto ad altri centri urbani italiani, si qualifica come candidatura ideale ad ospitare la sede dell'Authority, essendo tale convinzione avvalorata dal fatto che il numero delle associazioni senza scopo di lucro (associazioni di volontariato, cooperative sociali e fondazioni) ivi presenti è incomparabilmente superiore alla media nazionale, annoverando nel settore fino a 25.000 occupati e facendo così di Milano la capitale dell'economia civile in Europa;

che l'intenso fervore di iniziative, realizzate in un clima di spiccata solidarietà e di grande trasparenza, ha condotto anche a realizzazioni originali di avanguardia, come la nascita della «carta delle donazioni» per l'autoregolamentazione della raccolta dei fondi o il primo esempio europeo di editoria *no profit*;

che il messaggio solidaristico è stato accolto anche dall'imprenditoria milanese e lombarda, che è giunta a sviluppare forme di associazionismo *no profit* tra i suoi *manager* e il terzo settore, come attesta l'esempio di «Sodalitas», promosso da Assolombarda;

che oltre al settore industriale anche quello bancario è intensamente coinvolto nella tematica *no profit* come attestano iniziative che risalgono al 1800 e che trovano la massima espressione nella Cariplo, la terza fondazione al mondo;

che tale collegamento centenario ha permesso l'instaurazione di rapporti stabili, trasparenti ed efficaci tra associazionismo sociale, imprenditoria sociale e finanza, rappresentando un esempio degno di essere fruttuosamente imitato;

che le università locali hanno collaborato attivamente al disegno generale, aprendo per prime in Italia le porte al bisogno formativo di nuovi dirigenti e *manager* del settore, contribuendo così a chiudere il cerchio di un tessuto sociale di rara potenzialità e dinamismo;

che il quadro generale testimonia, senza paragoni, l'impegno sinergico del mondo ecclesiale, laico, cooperativo, imprenditoriale e sin-

dacale della città, segnalando Milano come modello di altissimo significato, al di là delle frontiere nazionali;

che, trattandosi di una candidatura oggettivamente indiscutibile, qualsiasi opzione alternativa non potrebbe che suscitare dubbi sulla capacità del Governo di effettuare scelte obiettive;

che l'intensità del giudizio verrebbe accentuata dal fatto che il tema in discussione è rappresentato da un'attività di volontariato e quindi svincolata da considerazioni materiali di carattere economico o mercantile;

che in caso di diniego si verrebbero quindi a mortificare l'investimento idealistico e l'efficienza operativa di cittadini che chiedono di dare e non di ricevere,

impegna il Governo a designare la città di Milano come sede dell'istituenda Authority per le organizzazioni non lucrative di utilità sociale.

BESOSTRI, SQUARCIALUPI, DUVA, ELIA, PIATTI, MONTAGNA, MURINEDDU, BUCCIARELLI, MARINI, ANDREOLLI, DONDEYNAZ, SARACCO. – Il Senato, (1-00234) (26 marzo 1998)

premesso:

che risulta imminente la costituzione, in base alla legge delega n. 662 del 1996, dell'organismo di controllo (Authority) relativo alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, le quali, nell'ambito delle attività di volontariato, rappresentano il cosiddetto «terzo settore», ispirato al concetto del *no profit*;

che per una serie di caratteristiche specifiche la città di Milano si qualifica come candidata ideale ad ospitare la sede dell'Authority, essendo tale convinzione avvalorata dal fatto che il numero delle associazioni senza scopo di lucro (associazioni di volontariato, cooperative sociali e fondazioni) ivi presenti è incomparabilmente superiore alla media nazionale, annoverando nel settore fino a 25.000 occupati e facendo così di Milano la capitale dell'economia civile in Europa, anche grazie alle analoghe attività che si svolgono nelle province limitrofe e nell'intera regione;

che l'intenso fervore di iniziative, realizzate in un clima di spiccata solidarietà e di grande trasparenza, ha condotto anche a realizzazioni originali di avanguardia, come la nascita della «carta delle donazioni» per la autoregolamentazione della raccolta fondi, o al primo esempio europeo di editoria *no profit*;

che il messaggio solidaristico è stato accolto anche dall'imprenditoria milanese e lombarda, che è giunta a sviluppare forme di associazionismo *no profit* tra i suoi *manager* e il terzo settore, come attesta l'esempio di «Sodalitas», promossa dall'Assolombarda e dalle associazioni collegate alla Caritas Ambrosiana;

che oltre al settore industriale anche quello bancario è intensamente coinvolto nella tematica *no profit*, come attestano iniziative che risalgono al 1800 e che trovano la massima espressione nella Cariplo, la terza fondazione al mondo;

che tale collegamento centenario ha permesso l'istituzione di rapporti stabili, trasparenti ed efficaci tra associazionismo sociale, imprenditoria sociale e finanza, rappresentando un esempio degno di essere fruttuosamente imitato;

che le università locali hanno collaborato attivamente al disegno generale, aprendo per prime in Italia le porte ai bisogni formativi di nuovi dirigenti e *manager* del settore, contribuendo così a chiudere il cerchio di un tessuto sociale di rara potenzialità e dinamismo;

che il quadro generale testimonia, senza paragoni, l'impegno sinergico del mondo ecclesiale, laico, cooperativo, imprenditoriale e sindacale della città, segnalando il capoluogo lombardo come modello di altissimo significato, al di là delle frontiere nazionali;

che l'intensità del giudizio verrebbe accentuata dal fatto che il tema in discussione è rappresentato da un'attività di volontariato e quindi svincolata da considerazioni materiali di carattere economico o mercantile,

impegna il Governo a designare la città di Milano come sede della istituenda Authority per le organizzazioni non lucrative di utilità sociale.