

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

Mercoledì 22 aprile 2009

alle ore 9,30 e 16,30

191^a e 192^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 febbraio 2009, n. 11, recante misure urgenti in materia di sicurezza pubblica e di contrasto alla violenza sessuale, nonché in tema di atti persecutori (*Approvato dalla Camera dei deputati*) – *Relatore* CENTARO (*Relazione orale*). **(1505)**

II. Discussione di mozioni sugli italiani nel mondo, sulle mine antipersona, sui trasporti ferroviari nel Mezzogiorno e sull'embargo a Cuba (*testi allegati*).

III. Votazioni per l'elezione dei Consigli di Presidenza della Giustizia tributaria, della Giustizia amministrativa e della Corte dei conti (*votazioni a scrutinio segreto con il sistema elettronico su liste bloccate*) (*alle ore 12*).

MOZIONI SUGLI ITALIANI NEL MONDO

(1-00066 p. a.) (Testo 2) (21 aprile 2009)

MICHELONI, RANDAZZO, FINOCCHIARO, ZANDA, CHITI, GIAI, PEGORER, LIVI BACCI, MORRI, BARBOLINI, MUSI, LEGNINI, DI GIROLAMO Leopoldo, MARINARO, MONGIELLO, PIGNEDOLI, PAPANIA, VIMERCATI, BIONDELLI, SOLIANI, NEROZZI, CRISAFULLI, FILIPPI Marco, FRANCO Vittoria, SIRCANA, FONTANA, MARCENARO, SANGALLI, D'ALIA, TONINI, CINTOLA, PERTOLDI, ROSSI Paolo, ARMATO, GHEDINI, SERRA, DEL VECCHIO, PORETTI, SANNA, DI GIOVAN PAOLO, RANUCCI, ANTEZZA, FIORONI, CABRAS, BIANCO, MORANDO, DONAGGIO, INCOSTANTE, CUFFARO, FOSSON, THALER AUSSERHOFER, LUMIA, BRUNO, MOLINARI, CECCANTI, NEGRI, TOMASELLI, COSENTINO, LEDDI, MERCATALI, BOSONE, BAIIO, CARLONI, CHIAROMONTE, SERAFINI Anna Maria, VERONESI, PASSONI, DELLA MONICA, CASSON, D'AMBROSIO, MARITATI, ADAMO, VITA, GRANAIOLA, DE LUCA, SCANU, CAROFIGLIO, PINOTTI, RUTELLI, MARINI, GASBARRI, LUSI, DE SENA, BUBBICO, AGOSTINI, MARINO Mauro Maria, GIARETTA, RUSCONI, DE CASTRO, BIANCHI, DELLA SETA, TREU, BERTUZZI, GALPERTI, ROSSI Nicola, PINZGER, MAGISTRELLI, ROILO, ICHINO, LATORRE, PETERLINI, FOLLINI, AMATI, BLAZINA, MARCUCCI – Il Senato,

premessi che:

oltre 4 milioni di cittadini italiani residenti all'estero, ai quali si sommano i milioni di cittadini di discendenza italiana, costituiscono un'altra Italia fuori dall'Italia;

questi cittadini presenti in tutti i continenti sono i protagonisti della proiezione dell'Italia nel mondo, e contribuiscono alla diffusione della nostra lingua, della nostra cultura e dei nostri costumi, del *made in Italy* in tutti i suoi settori, con evidenti ripercussioni positive sull'immagine e sull'economia del nostro Paese;

negli ultimi anni si sta assistendo ad una nuova emigrazione: giovani studenti, ricercatori, professionisti ed imprenditori, che hanno interesse ad un rapporto circolare con il Paese di origine. Si tratta di cittadini caratterizzati da un alto tasso di mobilità, che contempla anche l'ipotesi di un rientro in Italia per mettere a frutto esperienze e conoscenze maturate all'estero;

i nostri cittadini migranti, i tanti «italo-qualcosa», in un mondo sempre più interconnesso, rappresentano una preziosa risorsa multiculturale, per il nostro Paese, un valore aggiunto che sarebbe grave non utilizzare nella ricerca di risposte ai grandi interrogativi economici, culturali e sociali del mondo globalizzato;

considerato che:

come evidenziato dal recente incontro «Européens en Mouvement», promosso dalla Presidenza francese dell'Unione europea lo scorso 30 settembre 2008 a Parigi, con la partecipazione di rappresentanti dei cittadini europei residenti fuori dai territori dei propri Stati di appartenenza, è riscontrabile in Europa e nel mondo un aumento dell'attenzione degli Stati nazionali verso i propri cittadini all'estero, i cosiddetti *expatriés*, e verso la risorsa che essi rappresentano per i rispettivi Paesi di appartenenza: per un rilancio dell'integrazione europea e per la promozione degli interscambi economici e sociali, con ripercussioni positive anche per le economie dei singoli Stati nazionali;

nonostante la necessaria e doverosa solidarietà nei confronti di nostri concittadini – prevalentemente pensionati nei Paesi dell'America Latina – che si trovano in situazioni di disagio, in questo scenario le tematiche riguardanti i cittadini migranti non si lasciano più identificare con le rivendicazioni classiche dei cittadini emigranti in termini di richiesta di assistenza al proprio Paese. La questione degli *expatriés*, specialmente nel comune contesto europeo, impone oggi un dibattito moderno, capace di affrontare temi quali l'eliminazione degli ostacoli alla mobilità, il mutuo riconoscimento dei titoli di studio e professionali, il *brain gain* (contrapposto al *brain drain*, ovvero alla cosiddetta «fuga dei cervelli») quale circolo virtuoso innescato dalla mobilità di studenti, ricercatori e professionisti, l'armonizzazione del diritto civile e, inoltre, l'eliminazione di pregiudizi reciproci, nonché la diffusione dei valori del dialogo, del rispetto e della tolleranza tra i popoli. È questo a cui guardano i cittadini migranti specialmente sul continente europeo, quali veri precursori dello spirito e della cittadinanza europea;

la dichiarazione «Pour une Politique européenne des Européens établis hors de leur pays d'origine», adottata dai partecipanti al citato incontro di Parigi, riconosce che «gli europei residenti fuori dai propri paesi d'origine contribuiscono a migliorare gli scambi economici, sociali, culturali nonché la reciproca conoscenza in Europa e nel resto del mondo» e propone la redazione di una Carta bianca per una politica europea per gli *expatriés*, affinché «il Consiglio Europeo e la Commissione Europea includano», nel corso delle elezioni europee del giugno 2009, nei loro programmi gli «obiettivi per il 2009-2014 per una politica europea per i cittadini europei residenti fuori dal proprio paese d'origine», stanziando, contestualmente, le risorse finanziarie per l'attuazione di questa politica comunitaria;

parallelamente all'iniziativa europea, anche i singoli Stati nazionali stanno procedendo verso un maggiore coinvolgimento politico e istituzionale dei propri cittadini all'estero. In questo quadro l'esperienza italiana del voto all'estero, e degli organi di rappresentanza quali i Comitati degli italiani residenti all'estero (Comites) e il Consiglio generale degli italiani all'estero (CGIE), non solo non rappresenta un'anomalia in Europa – come a volte si vuole rappresentare all'opinione pubblica italiana – ma co-

stituisce, al contrario, un esempio al quale si guarda con interesse e attenzione;

l'Italia, che ha una delle storie migratorie più importanti al mondo, non può permettersi di sottovalutare questa risorsa. Vi sono numerosi cittadini italiani che occupano, nelle società in cui risiedono, importanti posizioni dirigenziali nelle istituzioni politiche così come nel tessuto imprenditoriale ed industriale. I numerosissimi imprenditori italiani o di origine italiana all'estero contribuiscono, tramite l'attività delle loro aziende, alla diffusione della nostra cultura, dei nostri costumi e di conseguenza dei nostri prodotti, e producono in questo modo anche un indotto per l'economia del nostro Paese;

è evidente che il lavoro degli imprenditori, molti dei quali risiedono stabilmente con la famiglia nei Paesi dove hanno intrapreso la propria attività imprenditoriale, sarà più proficuo quanto più potranno incontrare e fare affidamento su una «sottostruttura» di servizi ed assistenza italiana. L'accoglienza e la recettività delle rispettive società di residenza verso i prodotti nonché le attività imprenditoriali italiane non potrà che migliorare in conseguenza ad un'efficace, moderna e coordinata attività di promozione dell'Italia *tout court*;

valorizzare queste persone significa anche e soprattutto mantenere un collegamento con la fitta rete di rapporti che esse intrattengono. Investire negli italiani nel mondo significa, in quest'ottica, dare al Paese gli strumenti per essere presente in tutte le parti del mondo in modo capillare e diffuso. La recisione di questi legami vedrebbe come unico perdente l'Italia stessa;

mentre in passato il lavoro dei nostri concittadini all'estero, attraverso le rimesse, copriva quote importanti delle entrate nella bilancia dei pagamenti (tra il 5 e il 6 per cento per tutti gli anni '50 e oltre il 7 per cento nel periodo 1958-1967), oggi questa funzione la stanno assumendo le somme che le casse pensionistiche pubbliche estere versano annualmente a nostri connazionali in pensione rientrati in Italia. A titolo esemplificativo, si ricorda che la sola Cassa di compensazione svizzera AVS – AI ha versato nel 2006 a pensionati italiani residenti in Italia, ex immigrati in Svizzera, 1.033.000.000 euro, a cui si aggiungono i versamenti delle Casse Pensioni aziendali (il cosiddetto secondo pilastro) stimati a 621.180.012 euro, per un totale – dalla sola Svizzera – di 1.654.180.012 euro. I versamenti che provengono da altri Stati esteri (tra cui: Germania, 901 milioni; Regno Unito, 287 milioni; Francia, 229 milioni; Belgio, 183 milioni) fanno lievitare questa cifra ad oltre 3,3 miliardi di euro, che, con i versamenti di derivazione privatistica, secondo stime realistiche, ammontano ad un totale di 5 miliardi di euro. Si tratta di importi maturati all'estero da lavoratori italiani, che ormai vengono spesi ed investiti anno dopo anno in Italia;

considerato inoltre, in via comparativa, che:

l'Italia non è il solo Paese a prevedere il diritto di voto per i cittadini all'estero. Il Portogallo, ad esempio, conosce già un sistema di rappresentanza parlamentare simile a quello italiano: 2 delle 25 circoscrizioni

elettorali sono riservate alla rappresentanza parlamentare dei portoghesi all'estero, una ai residenti in Europa ed una per i territori extra-europei. All'interno del Parlamento monocamerale le due circoscrizioni permettono l'elezione di 4 deputati su un totale di 230;

in Spagna i cittadini all'estero trovano un primo livello di rappresentanza nel Consejo general de la ciudadanía española en el exterior, ma il partito del Primo ministro spagnolo ha già annunciato la propria intenzione di costituire, sul modello di quella italiana, circoscrizioni estere in cui i cittadini residenti possano inviare nelle Cortes spagnole propri deputati in rappresentanza dei cittadini migranti;

la Francia, con circa 2 milioni di espatriati, dispone già oggi di un sistema di rappresentanza indiretta dei francesi all'estero. L'articolo 24 della Costituzione francese del 1958 assegna questo compito al Senato. I Senatori che rappresentano i francesi all'estero vengono eletti dai membri dell'Assemblea dei francesi all'estero (AFE), i cui componenti vengono a loro volta eletti direttamente dai cittadini all'estero. Questa forma di rappresentanza indiretta è stata rafforzata attraverso la riforma costituzionale approvata nel mese di luglio 2008, la quale ha riformato l'articolo 24 della Costituzione francese prevedendo che «i Francesi stabiliti fuori della Francia sono rappresentati all'Assemblea Nazionale e al Senato». Di conseguenza, alle prossime elezioni francesi, i cittadini francesi all'estero voteranno propri rappresentanti direttamente all'interno dell'Assemblea nazionale;

per la promozione della propria immagine e presenza nel mondo, sia attraverso un contatto proficuo con le proprie comunità all'estero sia attraverso gli altri strumenti a questo fine tradizionalmente destinati, un serio confronto tra quanto viene investito dall'Italia e dagli altri Paesi europei appare improponibile;

la Francia, per sostenere la propria presenza nel mondo, ha previsto per il 2008 una spesa complessiva (inclusiva di indennità e spese di funzionamento) di 6,7 milioni di euro per l'AFE (corrispettivo francese del Consiglio generale degli italiani all'estero), di 16,7 milioni di euro a titolo di assistenza ai francesi all'estero in condizioni di disagio e di 2,8 milioni di euro per la cassa dei francesi all'estero, che assicura assistenza sanitaria e di sicurezza. L'Italia invece ha previsto, per il CGIE ed i Comites, un investimento pari a 5,3 milioni di euro nel 2008 e 4,2 milioni di euro nel 2009. Per l'assistenza il nostro Paese investe 30,8 milioni di euro nel 2008 e soltanto 11,7 milioni di euro nel 2009;

lo Stato tedesco per il sistema radiotelevisivo all'estero, nel 2006, ha stanziato 273 milioni di euro. Come riportato nella nuova Deutsche-Welle-Gesetz (legge sulla tv internazionale tedesca) del 2005, «i programmi della Deutsche Welle hanno il compito di diffondere l'immagine della Germania quale nazione culturale europea nonché stato di diritto democratico e libero. (...). Con ciò, la Deutsche Welle promuove in particolare la conoscenza della lingua tedesca.» La televisione internazionale tedesca non si rivolge esclusivamente ai cittadini tedeschi all'estero, bensì ad un'utenza mondiale, al fine di sensibilizzare le classi dirigenti di do-

mani per la cultura e le posizioni politiche della Germania. Coerentemente con questa missione, il Governo tedesco attualmente in carica ha invertito la tendenza di riduzione dei fondi delle precedenti legislature, aumentando con le manovre finanziarie del 2006 e del 2007 le risorse a favore del sistema radiotelevisivo internazionale. La Rai International, per il perseguimento degli stessi fini, può invece contare su di un contributo da parte del Governo di appena 30 milioni di euro (dato del 2007);

un ruolo importante nella diffusione della lingua e nella promozione della collaborazione artistica e culturale viene svolto dagli istituti di cultura. La diffusione della propria lingua e cultura nel mondo è determinante nella promozione del sistema-Paese, in quanto apre la strada all'economia e ai valori civili di un Paese. Significative, in questo senso, le indicazioni che emergono dalla sovrapposizione di studi quale «Italiano 2000» (che analizza la presenza della lingua italiana nel mondo) e le relazioni dell'Istituto per il commercio con l'estero (ICE) Italia Multinazionale, in quanto evidenziano un manifesto rapporto virtuoso di reciproco condizionamento: dov'è presente la lingua, è presente l'economia del Paese, e viceversa;

l'Italia, che, secondo dati UNESCO, detiene circa il 45 per cento del patrimonio culturale mondiale e che può contare su migliaia di propri cittadini che operano nel settore artistico e culturale nel mondo, dovrebbe fare di questo fattore un tassello fondamentale della promozione della propria immagine (e quindi del sistema-Paese). Anche qui, purtroppo, il confronto con quanto viene fatto da altri Paesi paragonabili al nostro non fa emergere un giudizio soddisfacente. La Francia, per la diffusione della lingua e cultura francesi, prevede un sistema di borse di studio dotato di 46.490.000 euro (dato del 2007) nonché l'attività di un'agenzia istituita *ad hoc*, l'Agence pour l'enseignement français à l'étranger, il cui *budget* (borse di studio comprese) ammonta per il 2007 a 325,5 milioni di euro. La Spagna, sempre nello stesso anno, ha messo a disposizione dei propri Institutes Cervantes la cifra di 80.4 milioni euro e la Germania per la rete dei Goethe Institute addirittura 174 milioni di euro. l'Italia, nello stesso anno, ha destinato a favore della promozione della propria lingua e cultura attraverso gli istituti di cultura soltanto 17,6 milioni di euro, mentre per gli interventi diretti a sostegno della lingua italiana nel mondo sono stati previsti 34,5 milioni di euro nel 2008 e 14,5 milioni di euro nel 2009. Uno iato, questo, che ben difficilmente può essere colmato con la proverbiale arte dell'arrangiarsi alla quale il nostro Paese fin troppo spesso è costretto a ricorrere;

tutto ciò premesso e considerato, ritiene che il nostro Paese debba valorizzare i propri cittadini nel mondo e non possa rinunciare a tale compito;

la manovra finanziaria per il 2009 ha decurtato di oltre 40 milioni di euro i fondi già insufficienti stanziati nella precedente legge finanziaria per il 2008. Tali tagli vanno a colpire, in particolare: i capitoli di bilancio relativi all'assistenza diretta ed indiretta degli italiani residenti all'estero (capitoli 3105 e 3121), che, in concreto, significa abbandonare al loro de-

stino i nostri concittadini che si trovano in stato di difficoltà in Paesi colpiti da gravi crisi economiche e sociali (in particolare dell'America latina); i contributi ad enti ed associazioni per le attività educative, scolastiche e culturali (capitolo 3153), con ciò vanificando di fatto l'esperienza dei corsi di lingua e cultura italiana; i capitoli di bilancio relativi al sostegno dei Comites e del CGIE (capitoli 3103, 3106 e 3131), rendendo sempre più difficile, se non impossibile, la rappresentanza e la partecipazione democratica degli italiani nel mondo alla vita politica e sociale italiana;

con questi investimenti lo Stato italiano taglia i ponti con la propria comunità all'estero e con l'intensa e fitta rete di rapporti che questi hanno costruito, in netta controtendenza con quanto invece fanno gli altri Paesi europei, i quali, come esposto, vanno verso una sempre maggiore internazionalizzazione dei propri interventi anche utilizzando la risorsa rappresentata dagli *expatriés*;

un adeguato livello di investimenti serve a poco o nulla se gli strumenti e le istituzioni a cui essi sono indirizzati non funzionano e non stanno al passo con i tempi. Regole ed istituzioni che sono state definite in passato, quando parlare di italiani nel mondo significava parlare principalmente di emigrati bisognosi di assistenza, devono oggi essere ripensate. È quindi necessario riformare l'insegnamento della lingua e cultura italiana nel mondo (legge n. 153 del 1971), gli organismi di rappresentanza Comites e CGIE, nonché coordinare le attività dei vari soggetti (Camere di commercio, Regioni ed altri enti statali e non) che si occupano della promozione economica ed industriale del nostro sistema-Paese. Non può essere escluso da tale discorso il Ministero degli affari esteri, la cui missione va rivista. Un Ministero al passo con i tempi deve saper rispondere alle esigenze di un Paese, l'Italia, che fa parte delle nazioni maggiormente industrializzate al mondo. Esso necessita, quindi, di una rete diplomatica forte, dotata di personale competente e motivato, in modo da assicurare una presenza efficace ed incisiva dell'Italia in tutti quei Paesi dove una politica estera saggia e lungimirante lo ritiene utile ed opportuno. Al contempo esso deve essere un *partner* serio ed affidabile della nostra comunità nel mondo. È quindi necessario definire nuovi modelli di ufficio, attraverso un maggiore e più efficace coinvolgimento delle risorse umane *in loco* nonché attraverso la promozione di proficue sinergie con le istituzioni dei vari Paesi di residenza dei nostri connazionali, come, per esempio, la stipula di accordi bilaterali per l'istituzione di comuni uffici di stato civile per il disbrigo delle pratiche più ricorrenti;

nel processo di integrazione europea, l'Italia deve farsi promotrice di nuove figure operative che corrispondano meglio alle mutate esigenze dei tanti cittadini europei in movimento. Per sentirsi realmente europei, i cittadini, di origine italiana, tedesca, francese, spagnola o altro, devono poter esercitare i propri diritti in modo pieno, indipendentemente dal Paese in cui risiedono. Gli spostamenti degli *expatriés*, siano essi studenti, ricercatori, lavoratori o pensionati che decidono di trasferirsi in un Paese diverso da quello in cui hanno vissuto e lavorato, non devono produrre delle fratture, bensì devono essere legati da un filo di continuità,

impegna il Governo a promuovere e/o sostenere l'adozione con la massima sollecitudine di provvedimenti legislativi e/o amministrativi idonei a garantire – per gli anni 2009-2011 – i seguenti finanziamenti integrativi: per i Comites (capitolo 3103) 534.953 euro; per i contributi alle riunioni annuali dei Comitati presidenti dei Comites (capitolo 3106) 56.000 euro; per l'Assistenza indiretta (capitolo 3105) 1.274.000 euro; per l'assistenza diretta (capitolo 3121) 17.722.953 euro; per i contributi ad enti, associazioni e comitati per l'assistenza educativa, scolastica, culturale, ricreativa e sportiva (capitolo 3153) 19.500.000 euro; per le spese per attività culturali, educative, ricreative, informative, studi indagini e convegni (capitolo 3122) 2.254.000 euro; a titolo di contributo per le spese di funzionamento CGIE (capitolo 3131) 464.182 euro; per un importo complessivo di 41.806.088 milioni di euro per anno, al fine di avviare, nel periodo succitato, la realizzazione delle riforme istituzionali, amministrative e di gestione finanziaria necessarie per il sostegno e la promozione del nostro Paese nel mondo secondo le indicazioni delineate sommariamente dalla presente mozione.

(1-00122) (21 aprile 2009)

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

premessi che:

gli italiani, d'origine e d'adozione, residenti all'estero, costituiscono, oggi come ieri, l'espressione di diverse tradizioni e sono latori di valori fondamentali per il progredire del genere umano ed il vivere civile. I nostri concittadini che risiedono fuori dai confini nazionali non rappresentano una semplice appendice del popolo italiano, ma ricoprono un duplice ruolo prezioso: da un lato sono ambasciatori informali del nostro Paese presso le realtà straniere, dall'altro rappresentano un occhio vigile su come l'Italia viene percepita all'estero;

il più grande esodo migratorio della storia moderna è stato quello degli italiani: un flusso che ha registrato, a partire dal 1861, più di 24 milioni di partenze, la cui mole assume ancor più rilevanza se valutata a fronte di una popolazione italiana che nel 1900 giungeva a circa 33 milioni e mezzo di persone. Tale fenomeno, di così grandi proporzioni e con poche analogie nel mondo, continua ad interessare ancora oggi il nostro Paese, ed infatti, attualmente, l'Italia guida tra i Paesi comunitari (davanti a Portogallo, Spagna e Grecia) la classifica dei trasferimenti all'estero, considerato che il numero degli italiani residenti all'estero ammonta, secondo i dati rilasciati dal Ministero degli affari esteri in data 15 febbraio 2008, ad una cifra superiore ai 3,6 milioni di persone;

il fenomeno dell'emigrazione dei cittadini italiani verso i Paesi esteri ha subito, dal forte esodo dei primi anni del '900, trasformazioni rilevanti sia sotto il profilo della composizione sociale dei migranti, sia per ciò che attiene le ragioni propulsive del fenomeno, sia per quello che riguarda i Paesi destinatari della migrazione. Da un'emigrazione che fug-

giva da condizioni nazionali di sottosviluppo e disoccupazione, caratterizzata soprattutto da agricoltori ed operai, con una tendenza alla stabilizzazione dei migranti nei Paesi esteri di destinazione, si è passati ad una migrazione motivata dalla volontà di migliorare la formazione accademica e professionale ovvero la conoscenza linguistica. Si è assistito infatti ad una modifica nelle qualifiche professionali degli emigranti, con l'aumento di tecnici e operai specializzati, e si rileva come la generalità degli stessi consideri la permanenza all'estero non come definitiva ma come una fase, limitata nel tempo, all'interno del proprio processo formativo o lavorativo. Questa nuova forma di espatrio, caratterizzata da una forte mobilità, prende il nome di «emigrazione tecnologica» ed esporta, oltre al lavoro, capacità imprenditoriali, risorse finanziarie, competenze professionali e culturali elevate e, soprattutto, tecnologie;

i mutamenti del fenomeno dell'emigrazione sopra considerati impongono al legislatore italiano una riflessione attenta che valuti se siano rispondenti alla nuova forma di emigrazione le modalità con le quali le nostre istituzioni si attivano al fine di rappresentare politicamente gli italiani residenti all'estero, valorizzare la nostra lingua, la nostra cultura e la nostra immagine nel mondo, incentivare l'economia del *made in Italy* che tanto si basa sul contributo dei lavoratori all'estero, favorire il rientro delle conoscenze e delle esperienze realizzate dai cittadini italiani nella loro permanenza all'estero;

tale riflessione è motivata anche dalla necessità di rispondere alle rivendicazioni degli italiani residenti all'estero, le quali, parallelamente alla natura del flusso migratorio, sono variate negli anni: sempre meno gli espatriati richiedono assistenza materiale di base al Paese di origine, e sempre di più concentrano le loro aspirazioni sulla rimozione degli ostacoli amministrativi alla libera circolazione di capitali, persone e saperi, sull'informatizzazione dei canali di dialogo fra istituzioni nazionali e organismi di rappresentanza all'estero, sulla velocizzazione delle procedure per i versamenti previdenziali e i riconoscimenti dei titoli acquisiti all'estero. Si chiede, in sostanza, di creare una rete efficiente ed estesa che sappia abbracciare e sostenere il migrante durante tutto il periodo del soggiorno fuori dall'Italia;

considerato che:

la necessità di procedere ad un ripensamento delle forme di rappresentanza all'estero è motivata non soltanto dai cambiamenti socio-economici intervenuti nel fenomeno, ma viene ulteriormente stimolata dalle modifiche apportate dalla legge del 27 dicembre 2001, n. 459, istitutiva ed attributiva del diritto di voto ai cittadini italiani residenti all'estero, la quale, sostanziando l'art. 67 della nostra Costituzione, che recita: «Ogni membro del Parlamento rappresenta la Nazione ed esercita le sue funzioni senza vincolo di mandato», individua nel parlamentare in genere – ed in quello eletto nella circoscrizione estero in specie – il «rappresentante *erga omnes*» delle comunità italiane radicate fuori dai confini dello Stato. Tale rappresentanza è la massima espressione democratica di cui il nostro si-

stema si è dotato, eliminando una discrepanza ed una disparità di trattamento che si protraeva dalla nascita della Repubblica;

l'istituzione della circoscrizione Estero e l'elezione dei rappresentanti parlamentari dei cittadini italiani residenti all'estero sussumono, sotto molti aspetti, competenze e funzioni che, prima della promulgazione della legge del 27 dicembre 2001, n. 459, erano assegnati ad altri organismi rappresentativi, nello specifico al Consiglio generale degli italiani all'estero (CGIE), istituito con legge 6 novembre 1989, n. 368 (modificata dalla legge 18 giugno 1998, n. 198), e disciplinato dal regolamento attuativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 settembre 1998, n. 329;

in particolare, vengono ad essere assorbite tutte quelle funzioni di «consulenza» del Governo e del Parlamento sui grandi temi di interesse per gli italiani all'estero, le quali, a seguito della riforma elettorale, appaiono realizzate dal CGIE tramite «poteri rappresentativi minori» rispetto a quelli, assoluti, assegnati invece dalla Costituzione alla figura del parlamentare attorno al quale, proprio per tale suo mandato istituzionale, dovrà necessariamente ruotare la riforma legislativa da affrontare, consacrandolo come elemento principe di raccordo tra le esigenze delle comunità italiane all'estero e le istituzioni centrali;

per ciò che attiene invece alle altre funzioni attribuite dalla legge istitutiva al CGIE, maggiormente finalizzate allo sviluppo a livello locale delle potenzialità economiche, culturali e sociali delle collettività italiane nel mondo, si osserva, conformemente con la più ampia pubblicistica, che nel panorama degli organismi dettati alla tutela e promozione degli interessi italiani nel mondo, le esigenze locali possono essere – e nella prassi sono – portate avanti con maggiore incisività ed efficienza dall'altro organo rappresentativo presente, ossia i Comitati degli italiani all'estero (Com.It.Es.);

questi, infatti, sono organismi eletti direttamente dagli italiani residenti all'estero in ciascuna circoscrizione consolare ove risiedono almeno 3.000 connazionali, i quali, anche a seguito della riforma operata dalla legge 23 ottobre 2003, n. 286, e dal decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 2003, n. 395 (regolamento di attuazione), contribuiscono, attraverso studi e ricerche, ad individuare le esigenze di sviluppo sociale, culturale e civile della comunità di riferimento. Propongono e attuano iniziative in merito, riservando particolare cura alla partecipazione dei giovani, alle pari opportunità, all'assistenza sociale e scolastica, alla formazione professionale, al settore ricreativo, allo sport ed al tempo libero. I Comitati sono inoltre chiamati a cooperare con l'autorità consolare nella tutela dei diritti e degli interessi dei cittadini italiani residenti nella circoscrizione consolare. A seguito delle elezioni del marzo 2004, e alla recente *prorogatio* del loro mandato, operano oggi 126 Com.It.Es., diffusi in 38 Paesi: di questi, 69 si trovano in Europa, 23 in America latina, 4 in America centrale, 16 in Nord America, 7 in Asia e 7 in Africa;

molte delle funzioni del CGIE sono, infine, svolte oggi da altre ulteriori strutture, quali, in via esemplificativa, e non anche esaustiva, gli

istituti italiani di cultura, l'Istituto per il commercio con l'estero, le rappresentanze regionali presso i Paesi esteri;

anche alla luce delle gravi condizioni finanziarie nazionali, le quali hanno portato, già nell'ultima legge finanziaria, a diminuire fortemente gli investimenti per le collettività italiane all'estero, riducendoli, nel complesso, di una cifra pari a 40 milioni di euro, appare quanto mai impellente procedere ad una rimodulazione delle forme di rappresentanza dei cittadini italiani residenti all'estero, allo scopo di razionalizzare l'utilizzo delle risorse destinate alla rappresentanza, al fine di sopprimere quelli che appaiono, per competenze, degli «organismi doppione», e con la volontà di concentrare la destinazione d'uso dei fondi a organismi e attività davvero efficaci nella tutela degli interessi dei nostri cittadini residenti all'estero e nella veicolazione delle loro esigenze ed istanze,

impegna il Governo:

a promuovere la soppressione del Consiglio generale degli italiani all'estero (CGIE), istituito con legge 6 novembre 1989, n. 368, le cui funzioni sono, per ciò che attiene allo sviluppo locale delle comunità italiane all'estero, esercitate efficientemente da parte dei Comitati degli italiani all'estero (Com.It.Es.), e, per ciò che riguarda la veicolazione delle problematiche delle medesime comunità alle istituzioni centrali, risultano ormai assorbite dalla figura del parlamentare eletto nella circoscrizione Estero in seguito all'entrata in vigore della legge del 27 dicembre 2001, n. 459, attributiva del diritto di voto ai cittadini italiani residenti all'estero;

a potenziare le competenze dei Com.It.Es, facendo dell'organismo il perno gravitazionale, a livello locale, delle multiple istanze provenienti dalle comunità degli italiani, anche tramite la previsione dell'obbligo, in capo all'organismo, di redigere una relazione annuale che evidenzii le maggiori problematiche sperimentate dalla comunità di riferimento, e che dia conto delle attività svolte dal Com.It.Es e della programmazione delle iniziative che lo stesso intende intraprendere nell'anno successivo, da trasmettere alle competenti rappresentanze consolari, le quali, a loro volta, provvederanno a inviarla al Ministro degli affari esteri. Questi, oltre ad avere nel parlamentare estero il collettore finale di quelle esigenze verso le istituzioni centrali, provvederà a redigere un documento sintetico dei vari contributi ricevuti dai Com.It.Es. e, dopo averne informate le Regioni, a relazionare sullo stesso in Parlamento;

a rimodulare i criteri per l'istituzione dei Comitati degli italiani all'estero, contemperando il criterio basato sul numero di cittadini residenti nella circoscrizione consolare, che dovrà essere innalzato a 10.000 cittadini italiani rispetto ai 3.000 previsti dall'articolo 1, comma 1, della legge 23 ottobre 2003, n. 286, con una valutazione specifica, da effettuarsi con decreto del Ministro degli affari esteri, della realtà economica, politica e geografica locale, al fine di permettere l'istituzione di un Comitato anche in quelle circoscrizioni consolari ove, a fronte di un numero di cittadini non sufficiente per la sua istituzione, altre esigenze la legittimino;

ad avviare iniziative di informatizzazione delle procedure volte a consentire l'esercizio del voto ai cittadini italiani residenti all'estero, attra-

verso la dotazione di una moderna strumentazione tecnologica che permetta un pieno funzionamento dell'Anagrafe e censimento degli italiani all'estero (AIRE), istituita con legge 27 ottobre 1988, n. 470, e il suo regolamento di esecuzione (decreto del Presidente della Repubblica del 6 settembre 1989, n. 323), visto che nelle ultime consultazioni elettorali l'eccessiva burocratizzazione e la non totale sicurezza delle procedure hanno causato evidenti *impasse* ai cittadini italiani nell'esercizio di un loro diritto fondamentale;

ad utilizzare le risorse liberate a seguito della soppressione del Consiglio generale degli italiani all'estero – il quale, si calcola, costi al contribuente italiano, mediamente, da 5 a 6 milioni di euro all'anno – destinandole, in via eccezionale e per il primo anno dalla soppressione del CGIE, ad un fondo straordinario per la ricostruzione delle infrastrutture danneggiate dal terremoto occorso nei giorni scorsi in Abruzzo e per l'aiuto alle popolazioni vessate dalla tragedia, e, per gli anni successivi, al potenziamento dei compiti e delle mansioni dei Com.It.Es. e delle strutture consolari all'uopo delegate, anche tramite l'avvio di corsi di formazione, a cura del Ministero degli affari esteri, di giovani da inviare presso le medesime strutture rappresentative.

(1-00124) (21 aprile 2009)

BETTAMIO, CAGNIN, DE GREGORIO, MONTI, FIRRARELLO, GIORDANO, BEVILACQUA, CASELLI, DI GIROLAMO Nicola, AMORUSO, CALIGIURI, COMPAGNA, NESSA, PALMIZIO, TOFANI – Il Senato,

premessi che:

i cittadini italiani residenti all'estero sono circa 4 milioni, ai quali si aggiungono altri milioni di soggetti di origine italiana;

all'emigrazione «tradizionale», le cui idee e capacità hanno dato al nostro Paese quella specificità che tuttora ne scandisce l'immagine, fatta di persone che per decenni hanno conservato un attaccamento ed un rispetto per la propria terra e per i valori in essa racchiusi tali da rappresentare un monito ed allo stesso tempo un riferimento per i tanti italiani che invece sono rimasti nel proprio Paese (perdendo di vista, talvolta, l'intimo legame con le proprie radici), si va sempre più affiancando un'emigrazione «nuova» composta di studenti e giovani lavoratori che intendono perfezionare le proprie conoscenze di studio e professionali oltre confine, e che rappresentano il nostro futuro;

la rapida evoluzione che stanno subendo le nostre collettività all'estero e la sedimentazione di sistemi di interscambio culturale tra i nostri connazionali ed i Paesi che li ospitano rendono doveroso approntare gli strumenti più idonei non solo a gestire queste comunità ma, soprattutto, a valorizzare il più possibile sia il loro contributo storico e culturale per le nuove generazioni, sia le potenzialità dei singoli, in particolar modo dei più giovani;

questo, evidentemente, dovrà essere realizzato attraverso un sistema di interventi complessi che riguardano l'insegnamento della lingua,

la diffusione della cultura, dove la prima è presupposto irrinunciabile della seconda, l'assistenza, il funzionamento della rete diplomatico-consolare, l'efficacia degli organismi di rappresentanza;

la prima conferenza dei giovani italiani nel mondo, svoltasi a Roma nel mese di dicembre 2008, ha offerto un importantissimo contributo per la comprensione del fenomeno dell'emigrazione, delle aspettative che questo mondo nutre nei confronti del proprio Paese di origine, delle problematiche che affrontano ma anche dei vantaggi che traggono le nostre collettività emigrate e di quali iniziative e con quali strumenti l'Italia potrebbe affrontare tali questioni;

durante i lavori della conferenza è emerso un concetto fortemente unitario ed identitario: i giovani italiani di origine o residenti all'estero si sentono a cavallo di due mondi e mentre le loro radici li portano a essere italiani la loro residenza attuale li porta a considerare l'Italia un Paese lontano;

in quest'ottica appare necessario identificare gli strumenti più idonei alla valorizzazione delle nostre collettività all'estero, fornendo suggerimenti e proposte atti a garantire, da un lato, una migliore integrazione del «sistema Italia» nei Paesi esteri che ospitano i nostri connazionali e, dall'altro, un efficace sistema di raccordo con l'Italia per chi è dovuto o ha scelto di partire;

tuttavia, la crisi economica mondiale e le conseguenti esigenze di contenimento della spesa pubblica hanno causato un forte ridimensionamento del *budget* a disposizione per il mantenimento e l'operatività delle nostre strutture all'estero e, di conseguenza, si dovrà provvedere, e la manovra finanziaria per il 2009 lo ha, purtroppo, dimostrato, ad una razionalizzazione delle spese;

la conoscenza della lingua, della cultura e della storia dell'Italia costituisce il collante naturale che ha mantenuto vivo negli anni il senso di appartenenza di chi era emigrato, e costituisce un patrimonio che va salvaguardato e promosso, non solo con gli strumenti tradizionali, ma soprattutto con le potenzialità che lo sviluppo tecnologico mette oggi a disposizione;

più della metà degli italiani all'estero (il 54 per cento, pari a circa 2 milioni di persone) è costituita da giovani al di sotto dei 35 anni e di questi un terzo sono minorenni; per loro il bilinguismo, la possibilità di crescere con due lingue e, quindi, con due culture, costituisce un importantissimo valore aggiunto e questi bambini e ragazzi saranno domani, come tutti gli altri nostri connazionali all'estero, moltiplicatori e ambasciatori dell'italianità nel mondo;

la valorizzazione dell'insegnamento dell'italiano all'estero dovrà necessariamente passare attraverso un forte impegno nella salvaguardia e nella promozione della nostra lingua a livello mondiale, nonché attraverso l'adozione di una linea politica di difesa e sostegno della pluralità linguistica e culturale;

la lingua, la cultura e l'immagine dell'Italia stanno conoscendo in questi anni un insperato quanto potente sviluppo, che allinea finalmente

l'immagine dell'Italia a quel ruolo di «superpotenza culturale» universalmente riconosciute in virtù del suo immenso patrimonio artistico, storico e culturale, ed è doveroso rilevare come questo stia avvenendo non solo per questi motivi ma anche per esigenze commerciali, di scambi economici e finanziari;

le imprese italiane possono diffondere con maggiore facilità i propri prodotti tra gli appassionati dell'Italia e, dunque, promuovendo la lingua italiana aumenta anche la nostra presenza commerciale nel mondo;

un taglio indiscriminato dei fondi destinati alla promozione della lingua e della cultura italiana non solo significherebbe, quindi, impedire l'esistenza della nostra lingua fra poche decine d'anni, ma determinerebbe anche il progressivo esaurirsi del mercato trainante dei nostri beni di consumo all'estero, proprio mentre altri Paesi stanno investendo centinaia di milioni per diffondere le proprie lingue nelle aree di mercato più importanti del mondo;

da più parti è emersa, inoltre, la necessità di una riflessione sul ruolo e sui meccanismi di elezione e funzionamento delle strutture rappresentative degli italiani all'estero, quali i Comitati degli italiani residenti all'estero (COMITES) ed il Consiglio generale degli italiani all'estero (CGIE);

il CGIE, in particolare, sta affrontando una nuova fase dopo la piena operatività della modifica costituzionale che ha introdotto l'elezione di parlamentari italiani nelle circoscrizioni estere, e appare opportuna una rivisitazione non solo della sua composizione ma anche delle sue competenze, stante la diretta rappresentanza delle comunità all'estero attraverso i parlamentari;

analoga riflessione deve essere svolta sui Comites, non solo in considerazione del loro continuo rapportarsi con il CGIE ma anche in considerazione delle mutate condizioni socioculturali e, non ultimo, anagrafiche, delle collettività all'estero, dovendo tali organismi garantire un'adeguata rappresentanza anche dei giovani e delle donne;

stanti gli ingenti tagli operati al bilancio per gli italiani nel mondo non solo per l'anno in corso ma anche per gli anni immediatamente successivi,

impegna il Governo:

ad effettuare un' incisiva azione di analisi delle strutture per l'insegnamento della lingua italiana nel mondo, al fine di verificarne la corrispondenza a parametri di efficienza e qualità dell'offerta formativa, nell'ottica di prevederne una riorganizzazione che, pur nell'ambito dei vincoli di bilancio, garantisca un elevato *standard* dell'insegnamento e un'adeguata diffusione sul territorio;

a prevedere la messa in rete e la creazione di possibili sinergie tra gli istituti, gli enti e le associazioni che promuovono la diffusione della cultura, al fine di valorizzarne al massimo le iniziative eliminando gli sprechi finanziari derivanti dal mancato coordinamento;

a continuare a garantire, pur nel mutato quadro economico e finanziario, l'assistenza economica e – attraverso quest'ultima anche quella sa-

nitaria – a tutti i nostri connazionali residenti all'estero che versino in condizioni di indigenza;

ad adoperarsi, compatibilmente con le esigenze di rigore finanziario, per un rafforzamento delle politiche per gli italiani all'estero, da perseguire attraverso la diversa e più efficiente organizzazione delle strutture, il potenziamento dell'informatizzazione dei servizi e, ove possibile, una rimodulazione ed un incremento delle risorse finanziarie sui capitoli del bilancio del Ministero degli affari esteri, anche valutando a tal fine la possibilità di utilizzare le risorse provenienti dalle percezioni consolari.

MOZIONI SULLE MINE ANTIPERSONA

(1-00091 *p. a.*) (18 febbraio 2009)

AMATI, DI GIOVAN PAOLO, FINOCCHIARO, ADAMO, ANDRIA, ANTEZZA, ARMATO, BASSOLI, BASTICO, BERTUZZI, BIONDELLI, BLAZINA, BUBBICO, CARLONI, CASSON, CHITI, COSENTINO, D'AMBROSIO, DE SENA, DEL VECCHIO, DELLA MONICA, DELLA SETA, DI GIROLAMO Leopoldo, DONAGGIO, FILIPPI Marco, FIORONI, FISTAROL, FRANCO Vittoria, GALPERTI, GARAVAGLIA Mariapia, GASBARRI, GHEDINI, GIARETTA, GRANAIOLA, INCOSTANTE, LEGNINI, LIVI BACCI, MAGISTRELLI, MARCENARO, MARINARO, MARITATI, MERCATALI, MICHELONI, MONGIELLO, MORRI, NEROZZI, PEGORER, PERDUCA, PERTOLDI, PIGNEDOLI, PINOTTI, PORETTI, RANUCCI, ROILO, RUSCONI, SANGALLI, SANNA, SCANU, SERAFINI Anna Maria, SERRA, SIRCANA, SOLIANI, STRADIOTTO, TOMASELLI, VERONESI, VIMERCATI, VITA, VITALI, ZANDA – Il Senato,

premessi che:

il 1° marzo 2009 si celebrerà il X anniversario dell'entrata in vigore della Convenzione di Ottawa per la messa al bando delle mine antipersona;

il 4 aprile 2009 si svolgerà la IV giornata internazionale per la sensibilizzazione sul problema delle mine e sostegno alla *mine action* delle Nazioni Unite;

dal 30 novembre al 4 dicembre 2009 a Cartagena, in Colombia, avrà luogo la seconda importante conferenza di revisione della Convenzione di Ottawa;

considerato che:

il 28 maggio 2008, l'Assemblea del Senato, in sede di discussione delle mozioni e , sulla messa al bando delle bombe a grappolo, ha approvato all'unanimità l'ordine del giorno G1 a sostegno del Processo di Oslo per il raggiungimento della messa al bando delle bombe *clustere* per l'attuazione degli impegni umanitari correlati a tale riconoscimento;

tenuto conto che:

le bombe a grappolo, per le loro caratteristiche intrinseche, tra cui quelle di diffusione di centinaia di submunizioni su un'ampia superficie e di instabilità delle submunizioni inesplose, rendono difficile se non impossibile rispettare le norme di diritto internazionale umanitario previste a protezione delle popolazioni civili;

le bombe a grappolo hanno un impatto umanitario assimilabile a quello delle mine antipersona, e in particolare le submunizioni sono causa

di un elevato numero di incidenti mortali, soprattutto fra i bambini che sono attratti dalla loro forma e colore;

i più recenti dati statistici forniti da organizzazioni umanitarie internazionali, evidenziano che il 98 per cento delle persone rimaste uccise, ferite o mutilate a causa delle bombe a grappolo è rappresentato da civili e un quarto di questi è costituito da bambini;

gran parte delle persone sopravvissute all'esplosione delle submunizioni versano in gravi condizioni di disabilità e di conseguente emarginazione sociale;

gli ordigni inesplosi rappresentano un serio ostacolo allo sviluppo dei Paesi che sono stati e sono teatro di conflitti e inficiano il raggiungimento degli obiettivi del «Millennio» ed in particolare quelli relativi al debellamento della povertà;

la diffusione sul suolo di ordigni inesplosi si è aggravata con l'utilizzo di munizioni *cluster* in tutti i più recenti conflitti;

gli esempi più recenti degli effetti intollerabili dell'utilizzo delle *cluster bomb* si sono registrati in Libano, dove secondo stime dell'ONU sono rimasti sul terreno circa 100.000 ordigni inesplosi, con potenziale effetto devastante sulla popolazione civile, in Georgia, a Gaza e nello Sri Lanka;

il 30 maggio 2008 a Dublino è stato raggiunto un accordo sul testo della convenzione di Oslo sottoscritto il 3 dicembre 2008 da 95 Paesi e contestualmente ratificato da Irlanda, Norvegia, Santa Sede e Sudan;

il 3 dicembre 2008 l'Italia ha sottoscritto tale convenzione impegnandosi formalmente ad una sua rapida ratifica e ad onorare gli impegni umanitari ad essa connessi e correlati;

le convenzioni di Ottawa e di Oslo in realtà si rafforzano reciprocamente avendo come obiettivo la messa al bando delle armi con effetti indiscriminati e la salvaguardia delle popolazioni di civili in tempi di conflitto e post-conflitto;

la convenzione di Oslo, così come la convenzione di Ottawa, oltre alla distruzione degli *stock*, la proibizione del commercio e il blocco della produzione e dell'uso di questo sistema d'arma, impegna i sottoscrittori a numerosi ed urgenti adempimenti come l'immediata assistenza alle vittime, la prevenzione dal rischio per le popolazioni attraverso programmi di *risk education*, al reinserimento socio-economico delle vittime ed all'attuazione dei programmi di bonifica umanitaria;

la convenzione di Oslo, riscrivendo un capitolo del diritto umanitario, identifica come «vittima» non solo il singolo individuo ma la sua famiglia e la comunità di appartenenza estendendo il concetto grazie all'esperienza maturata durante gli interventi umanitari di *mine action*;

le suddette convenzioni si perfezionano e rafforzano in relazione alla Convenzione sui diritti delle persone con disabilità, e del suo I protocollo, ancora non ratificata dal nostro Paese;

l'Italia, pur avendo aderito alla convenzione sulla proibizione o la limitazione dell'uso di alcune armi convenzionali che possono essere considerate dannose o aventi effetti indiscriminati, firmata a Ginevra il 10 ot-

tobre 1980 (CCW), non ha provveduto ancora alla ratifica del protocollo V ad essa annesso, entrato in vigore il 12 novembre 2006, sugli ordigni inesplosi che obbliga gli Stati parte alla bonifica di tutti gli ordigni inesplosi utilizzati durante i conflitti;

in netta contraddizione con quanto dichiarato in sede di apertura della firma alla convenzione di Oslo, in cui si fa espressamente riferimento ad un supporto all'universalizzazione di questa nuova convenzione ed alle attività di sensibilizzazione ad essa connesse, ed a un rinnovato impegno nella *mine action* e nell'assistenza alle vittime, il Governo italiano ha azzerato il Fondo per lo sminamento umanitario di cui alla legge 7 marzo 2001, n. 58, che rispondeva pienamente, sotto il profilo umanitario e di cooperazione internazionale, agli impegni sottoscritti con entrambe le convenzioni;

il Fondo per lo sminamento umanitario risponde a linee guida e parametri che sono alla base delle predette convenzioni, e le risorse ad esso assegnate sono strettamente correlate a priorità umanitarie, permettendo la continuità dell'azione, la programmazione, il monitoraggio e la valutazione di progetti e programmi di competenza dell'Italia;

a differenza di altri stanziamenti che possono essere destinati a progetti di *mine action*, il Fondo per lo sminamento umanitario agisce su linee guida e criteri strettamente modellati sulla convenzione di Ottawa e risponde chiaramente alla logica ed allo sviluppo degli impegni sottoscritti anche con la convenzione di Oslo;

le azioni di bonifica umanitaria e le altre azioni di *mine action* cui il Fondo era destinato non discriminano tra mine antipersona, *cluster bomb*, submunizioni *cluster* ed altri ordigni inesplosi (ERW);

l'Italia risulta possedere un numero limitato e di produzione datata di *cluster bomb* e la distruzione delle stesse sarà obbligatoria entro quattro anni dalla ratifica della convenzione di Oslo, termine entro il quale è possibile che il munizionamento si profili ad una scadenza naturale, non passibile di revisione pertanto a carico di un bilancio ordinario della difesa;

considerato, altresì, che in data 11 dicembre 2008, in sede di esame al Senato del disegno di legge finanziaria per l'anno 2009, il Governo ha accolto l'ordine del giorno G2.442, impegnandosi a risolvere le problematiche relative ai fondi da dedicare ad attività umanitarie derivanti dagli obblighi sottoscritti anche con la firma della convenzione di Oslo,

impegna il Governo a provvedere urgentemente al rifinanziamento del Fondo per lo sminamento umanitario di cui alla legge 7 marzo 2001, n. 58, al fine di consentire al nostro Paese di rispettare gli obblighi sottoscritti con la convenzione di Ottawa e con la più recente firma della convenzione di Oslo, di svolgere le attività umanitarie a favore dei Paesi teatro di conflitti e di sostenere le persone disabili vittime delle *cluster bomb*.

(1-00096) (5 marzo 2009)

CONTINI, GAMBA, LICASTRO SCARDINO, TOTARO, DE GREGORIO, BETTAMIO, CANTONI, AMATO, MORRA, SACCOMANNO, TORRI, QUAGLIARIELLO – Premesso che:

l'Italia ha firmato il 3 dicembre 1997 la Convenzione di Ottawa, sul divieto di stoccaggio, di produzione e di trasferimento delle mine anti-persona e sulla loro distruzione, ratificata con legge 26 marzo 1999, n. 106;

precedentemente all'adesione alla Convenzione, l'impegno dell'Italia per la messa al bando delle mine terrestri si era espresso nella legge 29 ottobre 1997, n. 374, sulle «Norme per la messa al bando delle mine anti-persona»;

con risoluzione n. 1540 del 18 aprile 2004, il Consiglio di sicurezza delle Nazioni unite sulla «non proliferazione delle armi di distruzione di massa» viene riaffermata l'importanza dell'azione relativa alla prevenzione della proliferazione delle armi di distruzione di massa, impegnando gli Stati a presentare rapporti annuali;

con legge del 7 marzo 2001, n. 58, l'Italia istituisce un Fondo per lo sminamento umanitario;

l'Italia aderisce, sin dal suo avvio, nel 2007, al processo di Oslo per la definizione di un trattato internazionale per la messa al bando delle *cluster bomb*, che si conclude il 4 dicembre 2008 con la firma della Convenzione internazionale che vieta l'uso e lo stoccaggio delle munizioni a grappolo, non rientranti nella Convenzione di Ottawa;

tenuto conto che:

gli effetti delle bombe a grappolo sono assimilabili a quelli delle mine antipersona, in quanto colpiscono indiscriminatamente anche i civili, per le centinaia di sub munizioni che rimangono inesplose sul terreno;

le bombe a grappolo sono la causa di gravi problemi umanitari sia durante un conflitto armato, dal momento che esse colpiscono in maniera indiscriminata civili e combattenti, sia dopo un conflitto armato, perché possono giacere inesplose sul terreno e colpire anche dopo molti anni dalla loro dispersione;

nei recenti conflitti in Libano, in Afghanistan, in Georgia, nello Sri Lanka, sono state rinvenute submunizioni inesplose di bombe a grappolo;

le esplosioni delle submunizioni delle bombe a grappolo colpiscono maggiormente i bambini, attratti dalle forme colorate, con conseguenze di morte e di gravi disabilità;

il percorso partecipativo dell'Italia alle varie fasi di predisposizione e definizione dei trattati internazionali per la messa al bando, prima delle mine anti-persona e dopo delle bombe a grappolo, impegna il Paese a portare a conclusione tale percorso, largamente condiviso;

le due Convenzioni, di Ottawa e di Oslo, comportano per gli Stati aderenti, anche l'impegno di assistenza alle vittime ed all'attuazione di programmi di bonifica, rientranti tra le attività di assistenza umanitaria;

la Convenzione di Oslo avvia un processo definito di «disarmo umanitario», che dall'attuazione del trattato procede verso la sua universalizzazione;

l'Italia ha assunto formalmente l'impegno a sostenere programmi di sminamento e di assistenza alle vittime;

l'istituzione, con legge 7 marzo 2001, n. 58, del Fondo per lo sminamento umanitario risulta perfettamente coerente con gli impegni internazionali assunti;

impegna il Governo a rifinanziare il Fondo per lo sminamento umanitario, approvato con la citata legge n. 58 del 2001, per rendere effettivi ed operativi gli impegni assunti dall'Italia con l'adesione alla Convenzione di Ottawa ed alla recente Convenzione di Oslo, finalizzati allo svolgimento delle attività umanitarie di sminamento nei Paesi coinvolti dai conflitti e di assistenza e sostegno per i civili disabili e le loro famiglie, vittime degli effetti delle bombe a grappolo.

(1-00123) (21 aprile 2009)

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

premesso che:

nel 1980 l'Italia ha aderito alla Convenzione di Ginevra sulla proibizione dell'uso di alcune armi a effetti indiscriminati, eppure non è ancora stato ratificato il protocollo V di tale convenzione, entrato in vigore nel 2006, in base al quale gli Stati aderenti hanno l'obbligo di bonificare gli ordigni inesplosi durante i conflitti;

il 3 dicembre 1997 l'Italia ha sottoscritto la Convenzione di Ottawa sul divieto di stoccaggio, di produzione e di trasferimento delle mine antipersona e sulla loro distruzione;

frutto di un'intensa attività diplomatica che interessò, oltre i Governi degli Stati, anche numerose organizzazioni non governative, gruppi della società civile, la Croce rossa internazionale (CRI), il trattato rappresenta l'espressione più alta di ripudio verso l'indiscriminata crudeltà delle mine, prevedendo, per la prima volta nella storia, il divieto d'utilizzo di un'arma convenzionalmente utilizzata da quasi tutti gli eserciti del mondo;

l'Italia, ratificando – con la legge 26 marzo 1999, n. 106 – detta Convenzione, ha adottato una legislazione di messa al bando delle mine molto avanzata oltre che di svolgimento di attività concrete di sminamento in diversi Paesi colpiti da questo problema lasciandosi alle spalle un passato da produttore ed esportatore di mine antipersona;

con la legge 7 marzo 2001, n. 58, l'Italia ha istituito un Fondo per lo sminamento umanitario;

nel 2004 il Consiglio di sicurezza dell'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU) sulla «non proliferazione delle armi di distruzione di massa», con la risoluzione n. 1540 del 18 aprile, ha ribadito la necessità dell'azione relativa alla prevenzione della proliferazione delle armi di di-

struzione di massa e, al riguardo, ha impegnato gli Stati a presentare rapporti annuali;

considerato che:

il 28 maggio 2008 il Senato della Repubblica ha approvato, con un solo voto contrario, l'ordine del giorno G1 a sostegno del processo di Oslo per il raggiungimento della messa al bando delle bombe *cluster*, il cui uso ha conseguenze molto simili a quelle delle mine antipersona;

il 4 dicembre 2008 l'Italia ha sottoscritto la Convenzione internazionale di Oslo sulla messa al bando delle *cluster bomb* che vieta l'uso e lo stoccaggio delle munizioni a grappolo, integrando così la Convenzione di Ottawa;

l'11 dicembre 2008, durante l'esame al Senato del disegno di legge finanziaria per il 2009, il Governo ha accolto l'ordine del giorno G.2.442, assumendo l'impegno a risolvere le problematiche relative ai fondi da dedicare ad attività umanitarie come quelle previste dalla Convenzione di Oslo;

in occasione del 4 aprile 2009, IV Giornata internazionale per la sensibilizzazione sul problema delle mine e sostegno alla Mine Action indetta dalle Nazioni Unite, la Campagna italiana contro le mine ha organizzato a Roma diversi eventi – ai quali ha partecipato anche Song Kosal, ventiquattrenne cambogiana rimasta vittima di una mina all'età di sei anni e Youth Ambassador della Campagna internazionale per la messa al bando delle mine oltre che fondatrice del Trattato dei giovani contro la guerra nel 1998 – allo scopo di richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica e delle istituzioni sulle conseguenze umanitarie dell'uso di mine e munizioni a grappolo;

tra gli obiettivi delle Convenzioni di Oslo e di Ottawa, sottoscritte dall'Italia, sono previsti oltre la distruzione degli *stock* di questo sistema d'arma e il divieto di produzione e commercio, anche l'impegno degli Stati aderenti ad azioni quali l'assistenza alle vittime – intendendo per tali non solo i singoli colpiti, ma anche le loro famiglie e le comunità di appartenenza – compreso il loro reinserimento socio-economico, la prevenzione dal rischio per le popolazioni interessate, l'attuazione dei programmi di bonifica umanitaria;

secondo quanto stabilito dalla Convenzione di Oslo, entro quattro anni dalla sua ratifica, l'Italia ha l'obbligo di distruggere le *cluster bomb* in suo possesso, risultanti altresì di vecchia produzione;

considerato inoltre che:

dal 30 novembre al 4 dicembre 2009 in Colombia si terrà una seconda conferenza di revisione della Convenzione di Ottawa;

il Governo italiano, contravvenendo alla dichiarazioni di Oslo, ha azzerato il Fondo per lo sminamento umanitario, non riconfermando il suo impegno nella *mine action* e nell'assistenza alle vittime,

impegna il Governo:

a porre in essere tutte le azioni politico-diplomatiche atte a garantire il necessario appoggio finanziario, tanto a livello interno che internazionale, affinché si continui a sostenere tutte quelle attività dirette a con-

seguire l'obiettivo di liberare l'umanità dal terrore delle mine antipersona oltre che dai residui inesplosi delle bombe *cluster*, al fine di costruire un mondo più sicuro per le generazioni presenti e future;

a rifinanziare urgentemente il Fondo per lo sminamento umanitario, di cui alla legge 7 marzo 2001, n. 58, per poter assolvere agli impegni previsti dalle Convenzioni di Ottawa e di Oslo a cui l'Italia ha aderito, col fine di svolgere attività umanitarie, quali lo sminamento nei Paesi rimasti coinvolti dai conflitti e l'assistenza ai civili disabili e alle rispettive famiglie, vittime dell'azione di bombe *cluster* e mine antipersona.

MOZIONI SUI TRASPORTI FERROVIARI NEL MEZZOGIORNO

(1-00057 *p. a.*) (6 novembre 2008)

GALLO, IZZO, RAMPONI, AZZOLLINI, VICECONTE, LATRONICO, MAZZARACCHIO, SANCIU, POLI BORTONE, DE FEO, TOMASSINI, PICHETTO FRATIN, CICOLANI, BALBONI, BALDINI, PARAVIA, GRILLO, SIBILIA, ESPOSITO, ZANETTA, GIORDANO, GENTILE, ORSI, FAZZONE, CASOLI, LAURO, SCARPA BONAZZA BUORA, MENARDI, SALTAMARTINI, CONTINI, MUSSO, COSTA, SARRO, D'ALÌ, VETRELLA, SACCOMANNO, BALDASSARRI, D'AMBROSIO LETTIERI, SCIASCIA, CENTARO, MORRA, NESSA, CASELLI, NANIA, BERSELLI, CIARRAPICO, CALIGIURI, GRAMAZIO, CURSI, PISANU, AMORUSO, LICASTRO SCARDINO, CANTONI, CARRARA, GIULIANO, BOSCETTO, POSSA, ASCIUTTI, DELL'UTRI, PICCIONI, TOFANI, BEVILACQUA, FIRRARELLO, MESSINA, BORNACIN, VIZZINI, TOTARO, DI GIACOMO, DE LILLO, GAMBA, BARELLI, SAIA, AUGELLO, TANCREDI, DE GREGORIO, PALMIZIO, BETTAMIO, BENEDETTI VALENTINI, VALENTINO, PICCONE, COLLI, RIZZOTTI, GHIGO, MALAN, BONFRISCO, FERRARA, GERMONTANI, DINI – Il Senato,

premessò che:

nel 1991 Ferrovie dello Stato pensò e progettò un sistema denominato «Alta Velocità», ovvero un collegamento migliore e più veloce sulle lunghe percorrenze al fine di andare incontro alle sempre crescenti esigenze di mobilità del Paese;

nel tempo il progetto si è trasformato in «Alta velocità/Alta capacità» (AV/AC), ovvero il sistema ferroviario veloce, nelle intenzioni, non appare più isolato, ma è fortemente connesso e integrato con la rete esistente – sia nei tratti di linea che nei nodi – ma, al tempo stesso, specializzato per i flussi di traffico: metropolitano, regionale, di lunga percorrenza e merci;

tale progetto, che dovrebbe essere portato a compimento per la fine del 2009 (quando dovrebbe anche entrare in funzione l'asse Torino-Milano-Firenze-Roma) prevede la realizzazione di interventi infrastrutturali e tecnologici per trasferire il traffico merci fuori dai nodi urbani allo scopo di decongestionare le linee e garantire la puntualità dei treni, rilanciando il sistema di mobilità su ferro;

il piano industriale 2007-2011 di Ferrovie dello Stato prevede un progressivo incremento nei servizi di media e lunga percorrenza (+32 per cento) e del servizio regionale metropolitano (+34 per cento);

il nuovo sistema AV/AC dovrà rappresentare, per l'economia del nostro Paese, un'importante opportunità di sviluppo, di crescita del livello

generale di produttività e di competitività del sistema Italia sul mercato internazionale;

considerato che:

il 18 dicembre 2001 fu sottoscritto tra il Presidente del Consiglio, onorevole Silvio Berlusconi, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ingegner Pietro Lunardi, e il Presidente della Regione Campania, onorevole Antonio Bassolino, l'Intesa generale quadro con la quale veniva condiviso il Programma di infrastrutturazione dell'intero sistema della mobilità e della logistica regionale;

il 21 dicembre 2001 il CIPE, con delibera n. 121, recepiva, in particolare, il contenuto della predetta Intesa inserendo il Programma della stessa nel quadro degli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443;

detta Intesa generale quadro individuava otto distinte aree riguardanti opere di preminente interesse nazionale: tra queste, l'area n. 1 – Corridoi ferroviari: completamento del sistema AV/AC e sua integrazione con il sistema ferroviario regionale – prevede, tra l'altro, in particolare, l'opportunità di avviare a realizzazione l'evoluzione verso sud e verso est del sistema AV/AC attraverso il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Foggia-Bari;

la IX Commissione permanente (Trasporti) della Camera dei deputati nella seduta del 26 giugno 2008 approvava all'unanimità una risoluzione che impegnava il Governo a confermare le scelte assunte con il DPEF 2008-2011 concernenti la realizzazione della tratta AC Napoli-Bari e a riconfermare il carattere prioritario dell'opera di potenziamento della tratta ad alta capacità ferroviaria Napoli-Bari, come intervento strategico per il Mezzogiorno d'Italia e per lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti del Paese (SNIT);

lo scorso 2 luglio 2008, in sede di discussione del Documento di programmazione economica e finanziaria, l'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato esprimeva parere favorevole sul documento infrastrutture del DPEF, con osservazioni, nella parte in cui precisa che «garantire il completamento della AC Napoli-Bari è elemento chiave per lo sviluppo del Mezzogiorno del Paese»;

in sede di discussione sia il senatore Cosimo Izzo, per la regione Campania, che il senatore Cosimo Gallo, per la Puglia, valutando positivamente il programma con il quale il Governo si proponeva di dare impulso alle realizzazioni infrastrutturali, sollecitavano, del pari, con l'assenso del Ministro delle infrastrutture che lo rappresentava, sen. Altero Matteoli, la realizzazione della citata opera in tempi brevissimi;

preso atto che il 1º agosto 2008 il Presidente del Consiglio, onorevole Silvio Berlusconi, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senatore Altero Matteoli, il Ministro per i rapporti con le regioni, onorevole Raffaele Fitto, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, onorevole Stefania Prestigiacomo, e i rappresentanti della Regione Campania (Presidente onorevole Antonio Bassolino e Assessore ai trasporti professor Ennio Cascetta) hanno sottoscritto il primo atto integra-

tivo dell'intesa generale quadro del 18 dicembre 2001 con il quale le parti si impegnano ad inserire «tra gli interventi della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari con le caratteristiche di linea ad alta capacità» e «ad attuare nel rispetto dell'ordinamento costituzionale e della lealtà a questo dovuta, con spirito di costante collaborazione, il predetto Atto integrativo alla Intesa generale quadro»;

ritenuto che nell'ambito di tutti i sopraccitati impegni assunti dal Governo sarebbe opportuno inserire il prolungamento delle opere infrastrutturali fino alla provincia di Lecce, onde evitare che il Salento rimanga l'unica area della regione Puglia priva di collegamenti moderni ed efficienti con il resto del Paese,

impegna il Governo:

a procedere all'inserimento in tempi brevissimi, d'intesa con la Regione Campania e la Regione Puglia, tra gli interventi della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 il potenziamento e la velocizzazione della AV/AC Napoli-Benevento-Bari-Lecce e a considerare prioritaria la realizzazione di detta opera per meglio sostenere il recupero del *gap* infrastrutturale del Mezzogiorno e consentirne il rilancio economico e sociale;

a vigilare affinché il gruppo Ferrovie dello Stato, in fase di realizzazione di dette opere infrastrutturali, non riduca l'entità e la qualità dei servizi attualmente offerti a tutti gli utenti delle tratte interessate dall'ammodernamento, in particolare di quelle che collegano Lecce, Bari e Benevento in direzione sia di Napoli che di Roma.

(1-00119 *p.a.*) (21 aprile 2009)

FINOCCHIARO, FILIPPI Marco, ZANDA, LATORRE, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANÀ, VIMERCATI, ADAMO, ADRAGNA, AGOSTINI, AMATI, ANDRIA, ANTEZZA, ARMATO, BAIO, BARBOLINI, BASSOLI, BASTICO, BERTUZZI, BIANCHI, BIANCO, BIONDELLI, BLAZINA, BOSSONE, BRUNO, BUBBICO, CABRAS, CARLONI, CAROFIGLIO, CASSON, CECCANTI, CERUTI, CHIAROMONTE, CHITI, CHIURAZZI, COSENTINO, CRISAFULLI, D'AMBROSIO, DE CASTRO, DE LUCA, DE SENA, DEL VECCHIO, DELLA MONICA, DELLA SETA, DI GIOVAN PAOLO, DI GIROLAMO Leopoldo, D'UBALDO, FIORONI, FOLLINI, FONTANA, FRANCO Vittoria, GALPERTI, GARAVAGLIA Mariapia, GARRAFFA, GASBARRI, GHEDINI, GRANAIOLA, GUSTAVINO, ICHINO, INCOSTANTE, LEGNINI, LIVI BACCI, LUMIA, LUSI, MARCENARO, MARCUCCI, MARINARO, MARINI, MARINO Ignazio, MARINO Mauro Maria, MARITATI, MAZZUCONI, MERCATALI, MICHELONI, MILANA, MOLINARI, MONGIELLO, MORANDO, MUSI, NEGRI, NEROZZI, PASSONI, PEGORER, PERDUCA, PERTOLDI, PIGNEDOLI, PINOTTI, PORETTI, PROCACCI, RANDAZZO, ROILO, ROSSI Nicola, RUSCONI, RUTELLI, SANGALLI, SANNA, SBARBATI, SCANU, SERAFINI Anna Maria,

SERRA, SOLIANI, TOMASELLI, TONINI, TREU, VERONESI, VITA, VITALI, ZAVOLI – Il Senato,

premessi che:

il Mezzogiorno riveste oggi, grazie alla sua posizione strategica al centro del Mediterraneo, un ruolo strategico per l'Italia;

in un quadro sistemico europeo di trasporto integrato, il Meridione è il terminale naturale delle reti transeuropee che collegheranno, in futuro, la Sicilia a Berlino (Corridoio paneuropeo n. 1) e la Puglia alla Bulgaria, attraverso le regioni balcaniche (Corridoio paneuropeo n. 8);

le grandi opere selezionate in prevalenza fra quelle che maggiormente contribuiscono al completamento del progetto prioritario europeo (PP1) (Palermo-Berlino), nell'ambito della realizzazione delle reti transeuropee (TEN), sono molteplici:

in Sicilia, l'itinerario ferroviario Messina-Palermo comprende il raddoppio Patti-Castelbuono: 3.950 milioni di euro di costo vita, interamente da reperire, e la tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono: 960 milioni di euro già stanziati sia per il primo lotto, Fiumetorto-Cefalù (i lavori sono stati avviati), che per il secondo, la Cefalù-Ogliastrello-Castelbuono, opera, quest'ultima, immediatamente cantierabile, di cui però la società Rete ferroviaria italiana (RFI) non ha ancora avviato le procedure di appalto. L'infrastruttura ferroviaria ha un costo complessivo di circa 5 miliardi di euro. È opportuno considerare, inoltre, l'itinerario ferroviario Palermo-Trapani, che rappresenta il naturale proseguimento della linea Messina-Palermo. Il progetto di adeguamento e potenziamento della menzionata tratta ferroviaria venne inserito nel piano di priorità degli investimenti di RFI 2001-2005, con un costo vita di 432 milioni di euro e un fabbisogno residuale di 419 milioni di euro. Al 2008, l'opera risulta ancora priva di finanziamenti: inserita nel paragrafo «Opere previste a completamento del Piano», tabella D03, del Contratto di programma 2007-2011 tra RFI e il Ministero delle infrastrutture, presenta un fabbisogno residuale di 430 milioni di euro. Pertanto, sulla base dei dati forniti dal Dipartimento infrastrutture della Regione Sicilia e di quelli presenti nelle tabelle in allegato al Contratto di programma RFI-Governo 2007-2011, aggiornato al 2008, il fabbisogno residuale necessario al completamento del Progetto paneuropeo n. 1 nella sola regione Sicilia sarebbe pari a circa 4.500 milioni di euro;

oltre agli assi viari e ferroviari che in Sicilia compongono il Corridoio 1, sono da segnalare anche: il segmento autostradale Agrigento-Caltanissetta (costo iniziale: 1.500 milioni di euro, risorse da reperire: circa 200 milioni di euro), l'itinerario ferroviario Messina-Catania (tratta Giamperri-Fiumefreddo, opera interamente finanziata), il tratto autostradale Siracusa-Gela (risorse da reperire: circa 1.000 milioni di euro), il completamento della strada veloce Palermo-Agrigento (tratto iniziale da Palermo a Bolognetta e tratta da Bivio Manganaro ad Agrigento, il cui costo stimato è di 500 milioni di euro totalmente da prevedere), l'ammodernamento della strada statale 117 – itinerario Nord Sud – S. Stefano di Calatrana-Gela e l'itinerario ferroviario Palermo-Catania (costo vita: 4.400 milioni di euro, interamente da reperire) per il quale si propone la modifica del-

l'attuale tracciato, prevedendone il passaggio da Enna e Caltanissetta, diminuendone così i costi ma aumentandone l'utilità;

in Calabria, il segmento autostradale Salerno-Reggio Calabria costituisce una priorità di valenza strategica per la politica infrastrutturale del Paese, ma ciò nonostante i lavori procedono a rilento e dubbi si manifestano sul loro reale stato di avanzamento. A gennaio 2009, i dati Anas dimostrano che mancavano ancora 2,7 miliardi di euro per la realizzazione delle tratte in progettazione, per un'estesa di circa 70 chilometri;

pur non facendo parte del Progetto paneuropeo n. 1, merita di essere menzionata, per la sua importanza, anche la strada statale 106 «Jonica». Con i suoi 491 chilometri di estensione, di cui 415 nella sola regione Calabria, la strada statale 106 è un'arteria fondamentale della Penisola, e offre un collegamento tra la parte della regione che si affaccia sullo Ionio e l'autostrada A14 Adriatica. Gli interventi previsti per la realizzazione della nuova «Jonica» sono costituiti da 12 macrolotti e da 2 appalti integrati, per un investimento totale stimato di circa 15 miliardi di euro. La maggior parte degli interventi è ancora in stato di progettazione: il megalotto 3: Sibari-Roseto Capo Spulico (1° e 2° stralcio) ha un limite di spesa pari a 1.234 milioni di euro; attualmente i finanziamenti disponibili sono pari a 698,40 milioni di euro. Sono interamente da finanziare, invece, il megalotto 5: Pellaro-Melito P.S. (costo vita: 1.136,34 milioni di euro); il megalotto 6: Simeri Crichi-Le Castella Sud (1.025,27 milioni di euro); il megalotto 7: Roccella J.-Trasversale delle Serre (1.500 milioni); il megalotto 8: Rossano (Mandatoriccio – Sibari, 2.573 milioni di euro); il megalotto 9: Crotone aeroporto-Mandatoriccio (2.147,89 milioni); il megalotto 10: Melito P.S.-S. Ilario (3.911 milioni di euro); il megalotto 11: Trasversale delle Serre-Crotone Aeroporto (550 milioni di euro) e il megalotto 12: collegamento autostrada Salerno-Reggio Calabria-strada statale 106 «Jonica» (1.253,51 milioni di euro). Il fabbisogno residuale è pari a 14 miliardi;

in Campania e Calabria, i lavori di quadruplicamento da Bivio-Salerno a Battipaglia e di ammodernamento tecnologico del tracciato ferroviario Battipaglia-Reggio Calabria si inseriscono lungo la direttrice AV/AC ferroviaria Salerno-Reggio Calabria. Secondo i dati del Contratto di programma con RFI 2007-2011, aggiornato al 2008, i due interventi hanno un costo complessivo di 5 miliardi di euro. I due progetti devono ancora essere finanziati;

il Governo ha confermato l'intenzione di considerare opera prioritaria il ponte sullo Stretto di Messina, al fine di assicurare una connessione tra la Sicilia e la Calabria. Il costo complessivo del progetto è pari a 6,1 miliardi di euro: i finanziamenti pubblici assegnati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nell'ultima delibera ammontano a 1,3 miliardi di euro. Il Governo confida di trovare, in questo periodo di crisi, investitori privati in grado di far fronte al 60 per cento dei costi dell'opera;

nell'ambito della realizzazione del Corridoio paneuropeo n. 8:

in Puglia e Campania, la nuova linea AV/AC Napoli-Bari costituisce uno dei progetti fondamentali per lo sviluppo del Meridione e della sua integrazione economica e sociale nell'ambito comunitario. Il costo complessivo dell'opera è di circa 5 miliardi di euro, di cui 1,442 già finanziati e 3,5 da trovare. Nello specifico: per la tratta Napoli (Afragola)-Cancello sono disponibili 595 milioni di euro su un totale previsto di 670 milioni di euro; per la Cancello-Benevento, il cui costo previsto è di 970 milioni di euro, sono disponibili solo i fondi per la progettazione preliminare; per la Apice-Orsara sono disponibili 297 milioni di euro su un totale di 2.010 milioni di euro; la Cervaro-Bovino è interamente finanziata con 550 milioni di euro; sono ancora da finanziare i 520 milioni di euro per la bretella di Foggia. Nell'elenco sommario delle grandi opere che beneficeranno dei 2.750 miliardi di euro assegnati dal Cipe durante la seduta del 6 marzo 2009, della Napoli-Bari non c'è alcuna traccia;

atteso che:

gli obiettivi di infrastrutturazione dei piani approvati dal Cipe non sempre coincidono con le esigenze di sviluppo territoriale delle Regioni e degli enti locali;

è necessaria un'azione di coordinamento tra le Regioni del Mezzogiorno e il Governo per i grandi progetti di infrastrutturazione di quell'area dell'Italia che guarda al Mediterraneo, anche per integrare le risorse che l'Unione europea assegna ai due differenti livelli di Governo;

considerato che:

il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale, in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica, e soprattutto di grandi assi di collegamento, sono la pre-condizione essenziale per lo sviluppo economico dell'area;

nell'ultima delibera, quella datata 6 marzo 2009, il Cipe ha stimato in 116,8 miliardi di euro, con un incremento del 28 per cento circa rispetto ai 91 miliardi del novembre 2006, il fabbisogno necessario nei prossimi anni per completare il programma infrastrutture strategiche (PIS). La copertura finanziaria è pari a 66,9 miliardi di euro (58 per cento) di cui 41,1 pubblici e 25,8 privati; il fabbisogno finanziario residuo ammonta a 49,9 miliardi;

su proposta del Ministero dello sviluppo economico, e nell'ambito della rimodulazione del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di competenza nazionale (18 miliardi di euro), il Cipe ha deliberato l'assegnazione di 5 miliardi di euro al Fondo infrastrutture previsto dall'art. 6-*quinquies* del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, della legge n. 133 del 2008. Al Fondo infrastrutture erano già affluiti, con la delibera Cipe del 18 dicembre 2008, 7.356 milioni a carico delle disponibilità del FAS;

nella delibera Cipe 6 marzo 2009, facendo riferimento all'allegato infrastrutture del DPEF 2009-2011, i dati ufficiali parlano di un piano infrastrutturale triennale del valore di 16,6 miliardi di euro, di cui 8,51 di contributo pubblico e 8,09 di contributo privato. A questi sono stati ag-

giunti rispettivamente 1.200 milioni di euro per l'edilizia scolastica e 200 milioni di euro per l'edilizia carceraria. Degli 8,51 miliardi di finanziamenti pubblici: 2 miliardi verranno destinati agli interventi stradali (tra cui figurano la strada statale «Jonica», la Salerno-Reggio Calabria, l'Agri-gento-Caltanissetta); 1,5 miliardi alle reti di trasporto e ai sistemi metro-politani; 2.750 agli interventi ferroviari, tutti al Nord; solo 2,1 miliardi sono stati assegnati a singole opere: 800 milioni al Modulo sperimentale elettromeccanico e 1,3 miliardi al ponte sullo Stretto,

impegna il Governo:

a ripristinare integralmente, entro breve termine, le risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate sottratte alle politiche per lo sviluppo economico ed infrastrutturale delle regioni del Mezzogiorno e a rispettare l'originario vincolo di ripartizione di tali risorse tra Sud e Centro-Nord (rispettivamente l'85 e il 15 per cento);

ad assegnare la massima priorità, nell'ambito degli interventi per la realizzazione delle opere incluse nel Programma operativo nazionale «trasporti», alla realizzazione del Corridoio paneuropeo n. 1 (Palermo-Berlino) e n. 8 (Bari-Sofia), e in particolare:

a) a confermare le scelte assunte con il Documento di programmazione economico-finanziaria 2008-2011, nel relativo allegato infrastrutture, concernenti la realizzazione della tratta AV/AC Napoli-Bari, ristabilendo il carattere prioritario dell'opera e la necessità del suo completamento ai fini di un pieno sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti del Paese (SNIT);

b) a reperire le risorse necessarie a completare il finanziamento delle opere stradali relative all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;

c) a stanziare i finanziamenti previsti dal Contratto di programma con RFI per l'avvio dei lavori lungo gli itinerari ferroviari Messina-Palermo e Bivio Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria.

(1-00120) (21 aprile 2009)

D'ALIA, ANDREOTTI, COLOMBO, COSSIGA, CINTOLA, CUFFARO, FOSSON, GIAI, PINZGER, THALER AUSSERHOFER – Il Senato,

premessò che:

il sistema trasporti è il perno fondamentale per lo sviluppo economico e sociale di un Paese moderno. Solo attraverso un efficiente sistema dei trasporti è possibile sviluppare sempre al meglio la rete dei commerci locali, nazionali ed internazionali ed incrementare, quotidianamente, l'interscambio economico tra le diverse parti del Paese;

un Paese moderno ed evoluto quale l'Italia, considerate le peculiarità geografiche del territorio, avrebbe dovuto avere una rete di trasporti adeguata. Ma, in realtà, la già storicamente difficile situazione dei trasporti in Italia è peggiorata sempre più, andando ad interessare tutti i settori: quello aereo con la crisi dell'Alitalia; quello ferroviario, con i tagli di numerosi collegamenti nazionali; quello stradale, con i dissesti lungo tutta la rete, specialmente al Sud;

è infatti il Sud dell'Italia che paga lo scotto più alto di una vetusta quanto inadeguata rete di trasporti, ferroviaria, marittima e stradale. Tutte le regioni meridionali ed insulari scontano i disagi di scelte non sempre adeguate da parte delle dirigenze delle società locali, nazionali e del Governo stesso che, sovente, attua tagli laddove, invece, ci sarebbe bisogno di incrementare le risorse finanziarie;

la IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati nella seduta del 26 giugno 2008 approvava all'unanimità una risoluzione che impegnava il Governo a confermare le scelte assunte con il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2008-2011 concernenti la realizzazione della tratta Alta capacità (AC), ex Alta velocità, Napoli-Bari e a riconfermare il carattere prioritario dell'opera di potenziamento della tratta ad alta capacità ferroviaria Napoli-Bari, come intervento strategico per il Mezzogiorno d'Italia e per lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti del Paese (SNIT);

il Piano generale della Mobilità, riportato in sintesi nel DPEF 2008-2011, nel capitolo «Mobilità» (V.12), prefigura azioni per realizzare un sistema di trasporti sicuro, efficace e sostenibile enunciando i seguenti obiettivi su cui riprogrammare le scelte degli interventi sulle reti infrastrutturali: Mediterraneo e autostrade del mare; intermodalità, sia sotto il profilo del sostegno alle imprese per il combinato ferroviario e marittimo, sia con la realizzazione di interporti; politiche di sostegno alla portualità, attraverso servizi intermodali e piattaforme logistiche retroportuali, realizzazione di grandi porti di *transshipment*; trasporti sostenibili, con l'affidabilità dei servizi e dei diritti dei passeggeri, incremento dell'efficienza energetica e della propulsione ecocompatibile, riduzione dell'inquinamento ambientale; servizi di qualità per i passeggeri pendolari; servizi aerei e turismo;

a fronte di quanto programmato, solo per il 2009 vi sarebbe una riduzione di stanziamenti per 134 milioni di euro rispetto al 2008 (quasi il 54 per cento in meno) ed un differenziale di oltre il 58 per cento in meno rispetto al fabbisogno 2009, solo per mantenere l'attuale livello di offerta. Tale situazione porterà ad una significativa contrazione dell'offerta per la quasi totalità interessante il Mezzogiorno del Paese (in particolare Sicilia, Calabria e Puglia);

il primo risultato è stato che il piano predisposto ed in parte già attivato nelle scorse settimane dalla Divisione Cargo di Trenitalia ha determinato la soppressione del trasporto merci da e per la Sardegna; a seguito dell'effetto combinato della riduzione dei trasferimenti dello Stato e del rallentamento del mercato per effetto della recessione economica in atto si determina una programmazione del servizio che, dal 2008 al 2009, passa da 32,6 a 23,9 milioni di trasportati (tr) per chilometro all'anno (con una riduzione di 8,8 milioni di utenti, pari al 27 per cento). Tale drastico taglio interessa, per i prodotti citati, le principali piattaforme portuali e logistiche italiane, nonché la quasi totalità del servizio in Sicilia e nel resto dell'Italia meridionale, ed accresce ancor più il divario infra-

strutturale e di servizi tra il Sud ed il resto d'Italia, mentre si dovrebbe incentivare il trasporto su ferro sulle principali direttrici Sud/Nord al fine di decongestionare le autostrade e per garantire almeno gli attuali livelli occupazionali a fronte di migliaia di esuberanti annunciati. Tale comportamento di Trenitalia, pur dettato, nella logica imprenditoriale, dai motivi sopra menzionati, è idoneo a produrre pesanti ripercussioni negative strutturali sullo sviluppo dell'intera area meridionale dell'Italia, posto che è tale da determinare lo smantellamento del ciclo produttivo del trasporto ferroviario merci nel Meridione, con evidente abbassamento delle potenzialità di recupero al momento della ripresa;

si può quindi affermare che il trasporto su rotaia, e in realtà tutto il sistema infrastrutturale del Sud Italia, è in forte crisi. In particolare, l'intera area dello Stretto di Messina e quindi la Sicilia e la Calabria rischiano l'isolamento. Si pensi alla chiusura per tre mesi della direttissima Rosarno-Eccellente, con il taglio dei treni Eurostar che si fermano a Lamezia e la riduzione della frequenza degli Intercity. Inoltre, tutti i treni del cosiddetto trasporto universale a lunga percorrenza che collegano la Sicilia e la Calabria con la Penisola subiscono ritardi o anticipi, rispetto agli orari programmati, anche di un'ora a causa della deviazione via Tropea; in realtà spesso viaggiano con molto ritardo, creando disservizi e problemi a chi ha necessità di viaggiare e il trasporto merci è in via di estinzione. A tale emergenza su rotaia si aggiungono i lavori sulla A3, le problematiche di sempre dell'aeroporto di Reggio, oltre al precario ed oneroso servizio offerto dalla società Bluvia;

già nella primavera del 2008, infatti, la società Bluvia, gruppo FS, ridusse i collegamenti veloci sullo Stretto di Messina. Tali collegamenti, assicurando il trasporto di treni e passeggeri tra Messina e Villa San Giovanni/Reggio Calabria, garantiscono la minima mobilità ai cittadini siciliani e la riduzione ha creato forti disagi per l'attraversamento marittimo alle collettività locali, ai turisti e a quanti decidono di raggiungere l'isola in treno. La riduzione delle corse infatti significa lunghe attese all'imbarco dei treni, con conseguente forte ritardo sull'orario di arrivo;

dallo scorso anno ad oggi la situazione riguardante i collegamenti nello Stretto di Messina, invece di migliorare, è peggiorata. Infatti è in atto un piano di dismissione operato da Rete ferroviaria italiana (Rfi) che prevede riduzioni delle tabelle d'armamento e una strategia di disimpegno delle Ferrovie nell'area dello Stretto;

gli effetti presunti del piano di dismissione approntato e messo in atto per i collegamenti nello Stretto di Messina riguardano 600 posti di lavoro a rischio solo a Messina, anche a causa dei tagli previsti dalla manovra finanziaria alle risorse già previste nel Piano triennale 2007-2009. Si tratta di 256 milioni di euro in meno per Trenitalia e circa 317 milioni di euro per Rfi. La conseguenza immediata è che le ferrovie siciliane rischiano un ulteriore ridimensionamento che potrebbe definitivamente tagliarle fuori dal sistema nazionale;

le conseguenze negative del piano suddetto investono i lavoratori e tutto il sistema dell'indotto. Infatti, nella provincia di Messina in dieci

anni si è passati da 5.000 lavoratori occupati da FS a 1.700. I flussi di traffico, negli ultimi tre anni, sono diminuiti del 30 per cento per quanto riguarda i viaggiatori e del 40 per cento per quello merci. Ulteriori tagli sono previsti proprio in quest'ultimo settore e, per quanto riguarda la navigazione, da giugno è presumibile che saranno solo due le navi che effettueranno la spola tra Messina e la Calabria. A rischio, quindi anche le strutture industriali storiche, che hanno già registrato un forte ridimensionamento, come le officine grandi riparazioni di Messina e Catania, nonché le officine di manutenzione di Messina, Siracusa e Palermo. La forte contrazione di risorse economiche trasferite alla Regione sta facendo sentire i suoi effetti su tutto il sistema dell'indotto: centinaia di posti a rischio nel settore degli appalti, nel quale già oggi i lavoratori sono in cassa integrazione, contrazione delle commesse per gli stabilimenti ex Keller e Imesi, riduzione di risorse per la manutenzione della rete ferroviaria di contro destinate ad altre realtà del Paese;

una graduale cancellazione del servizio di attraversamento marittimo sullo Stretto di Messina, oltre a determinare conseguenze disastrose nel settore dell'occupazione, già in piena crisi, comporterebbe anche notevoli disagi per gli utenti siciliani di Trenitalia, che sarebbero impossibilitati ad arrivare con il treno fino alla propria stazione di destinazione in Sicilia. Tale scenario produrrebbe una vera e propria catastrofe per la società e l'economia siciliane: le persone anziane e le famiglie con bambini sarebbero di fatto tagliate fuori dall'utilizzo del treno come mezzo di locomozione, con aggravio dei costi derivante dalla scelta dell'unica opzione di trasporto disponibile, l'aereo. Il commercio da e per la Sicilia subirebbe dei danni incalcolabili, a causa dell'aggravio di costi derivante, per le merci trasportate in treno, dalla necessità di dover ricorrere ad un sistema di trasporto combinato ferroviario, stradale, marino e ancora ferroviario;

considerato che la rete dei collegamenti ferroviari e marittimi nel Mezzogiorno d'Italia merita più attenzione e risorse di quante ne abbia avute fino ad oggi,

impegna il Governo a predisporre un piano generale di mobilità, d'intesa con le regioni interessate ed il gruppo Ferrovie dello Stato, onde adeguare il trasporto pubblico, ed in particolare quello ferroviario, anche nel Mezzogiorno per garantire il recupero del *gap* infrastrutturale, ormai atavico con il resto d'Italia, e consentire il rilancio economico e sociale del Meridione, contemporaneamente alla crescita del livello generale di produttività e di competitività del «sistema Italia» sul mercato internazionale.

(1-00121) (21 aprile 2009)

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

premessi che:

la Costituzione italiana, così come le altre Costituzioni degli Stati di democrazia liberale, garantisce la libertà di circolazione (si veda l'arti-

colo 16 della Costituzione, secondo cui: «Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità e di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche. Ogni cittadino è libero di uscire dal territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvi gli obblighi di legge»);

l'Unione europea è nata intorno ad alcuni grandi principi ed obiettivi, fra i quali va evidenziato, nell'ottica della costruzione di un mercato concorrenziale delle merci e delle prestazioni lavorative, il principio della libera circolazione di merci e persone nel territorio degli Stati membri. Allo stesso modo, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, ora incorporata nel Trattato che adotta una Costituzione per l'Europa, la libertà di circolazione è garantita all'articolo II-105 (che recita: «Ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri. La libertà di circolazione e soggiorno può essere accordata, conformemente al Trattato che istituisce la Comunità europea, ai cittadini dei paesi terzi che risiedono legalmente nel territorio di uno Stato membro»). Da questo principio derivano conseguenze giuridiche da applicarsi al settore dei trasporti e della circolazione, che riguardano il tema del diritto alla mobilità e che pongono conseguentemente in capo allo Stato l'onere di costituire le condizioni di diritto e di fatto ad esso conseguenti;

un sistema di mobilità pubblica efficiente costituisce un obiettivo strategico per la costruzione di politiche volte a promuovere sviluppo sostenibile e migliori condizioni di tutela della salute dei cittadini, nell'ottica e nel rispetto degli accordi del protocollo di Kyoto e del programma di riduzione di gas dannosi dell'Unione europea. Sotto tale profilo appare rilevante constatare che il trasporto su rotaia produce il 92 per cento in meno di anidride carbonica rispetto alle automobili e l'88 per cento in meno rispetto all'aereo;

secondo gli ultimi dati del Centro studi investimenti sociali (CENSIS), al mese di marzo 2008, i pendolari in Italia risultano essere più di 13 milioni (pari al 22, 2 per cento della popolazione). Un dato cresciuto fra il 2001 e il 2007 del 35,8 per cento, pari ad un incremento di 3,5 milioni di persone. Secondo un'indagine dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) il treno viene utilizzato dal 14,8 per cento dei pendolari, ovvero da più di 1,9 milioni di persone, per viaggiare in ambito locale e metropolitano, come unico mezzo di trasporto o in combinazione con altri mezzi. Le difficoltà di tutte le persone che ogni giorno si spostano per raggiungere il posto di lavoro sono diventate insostenibili poiché si sono avvantaggiati i collegamenti tra i grandi centri urbani, trascurando quelli di cui si servono i pendolari, costretti a viaggiare in treni sempre più lenti, vecchi e sporchi. Peraltro, si sono moltiplicate, negli ultimi anni, le denunce di associazioni di consumatori, comitati di pendolari e singoli utenti sulle fatiscenti condizioni igieniche dei vagoni;

considerato che:

per l'Italia ed in particolare per le regioni del Mezzogiorno è di fondamentale importanza la modernizzazione della rete ferroviaria, il cui potenziamento ed adeguamento tecnologico rappresentano obiettivi irrinunciabili;

tutte le tratte ferroviarie lungo la dorsale Centro-Sud del Paese e quelle che percorrono l'intero Mezzogiorno d'Italia e le isole versano in una situazione di degrado divenuto intollerabile, rappresentando ormai da tempo un vero e proprio calvario a cui sono costrette a sottoporsi le migliaia di persone che, per motivi di studio, lavoro o turismo, si affidano al trasporto pubblico;

nel Lazio, la tratta ferroviaria Roma-Pescara risulta essere del tutto inadeguata ed obsoleta, come dimostrano i tempi di percorrenza in rapporto alla distanza. Il contributo previsto dal comma 251 dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, per il 2008 di 168 milioni di euro a favore della tratta ferroviaria Avezzano-Roma risulta revocato con l'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2008, n. 126;

storicamente le Ferrovie dello Stato non hanno mai concretamente avviato un programma di ammodernamento della rete in Sicilia. Infatti, malgrado l'estensione della rete regionale del trasporto su ferro pari a 1.444 chilometri (dei quali 268 a doppio binario elettrificati, 489 a singolo binario elettrificati e 687 a singolo binario non elettrificati) non sia paragonabile a quella dell'Italia settentrionale, gli interventi di ammodernamento e di raddoppio del binario realizzati dalle Ferrovie dello Stato in Sicilia sono quasi nulli rispetto a quelli dell'Italia settentrionale. Ad oggi, tra tutti i ritardi di attuazione di un moderno programma di ristrutturazione appare eclatante e incomprensibile che non sia stato completato il raddoppio del binario, neanche delle due dorsali principali facenti parte della rete trans-europea di trasporto (Ten-T), ossia la Messina-Palermo e la Messina-Catania-Siracusa;

in Calabria risulta che la flotta dei treni attivi sia ormai vetusta, che i collegamenti, nonché i servizi ai passeggeri si qualificano come palesemente inefficienti se non inesistenti. Tale situazione critica sembra essere imputabile al progressivo abbandono del sistema ferroviario calabrese da parte di Trenitalia SpA concretizzatosi nell'assenza di significativi programmi d'investimento oltre che di scelte aziendali strategiche per rilanciare il territorio;

il trasporto ferroviario nella Regione Basilicata è divenuto sempre più precario, con treni che non si trovano, non si riconoscono più, vengono soppressi oppure vengono dotati di carrozze sudice e cadenti (come l'Eurostar Taranto-Potenza-Roma), nonostante Trenitalia continui a chiedere esborsi finanziari alle Regioni per mantenere servizi che sono sempre al di sotto della sufficienza;

Ancora non si comprendono i motivi per i quali la Regione Puglia abbia dovuto sopportare la sostituzione di treni veloci e moderni (i treni ETR500 delle linee Lecce-Bari-Roma e Taranto-Bari-Milano), con loco-

motori e carrozze vetuste dove si viaggia in maniera penosa e la soppressione di fermate in città importanti situate nelle percorrenze principali;

appare, infine, quanto mai urgente ripristinare i finanziamenti per l'Alta Velocità-Alta Capacità (AV/AC) per la tratta Napoli-Bari stanziati dal Governo Prodi. Il potenziamento, lo sviluppo della rete ferroviaria e la realizzazione della rete dell'Alta Velocità-Alta Capacità (AV/AC), sono, infatti, di straordinario rilievo per il sistema di mobilità, delle comunicazioni e per i processi di sviluppo economico e produttivo dell'intero Paese ed in particolare del Mezzogiorno. In data 14 marzo 2007, la Regione Campania aveva stabilito di anticipare le risorse necessarie al completamento della progettazione delle tratte legate all'Alta Capacità Napoli-Bari ricadenti in territorio regionale. Nell'allegato infrastrutture al Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF), licenziato in data 29 giugno 2007, il CIPE ed il Consiglio dei ministri hanno previsto il finanziamento integrale della progettazione e di alcune tratte già dotate di progettazione, tratte che si aggiungono a quelle già finanziate con il Contratto di programma RFI. In particolare, nell'Allegato Infrastrutture al DPEF è previsto il finanziamento della variante Cannello-Napoli nel comune di Acerra per l'integrazione delle linee ad Alta Capacità ed Alta Velocità per un importo di 583 milioni di euro; il finanziamento per il raddoppio della Apice-Orsara di Puglia per 297 milioni di euro e quello per il raddoppio e la velocizzazione della Cervaro-Bovino per 550 milioni di euro. Il costo complessivo previsto è di circa 5 miliardi di euro, di cui circa 1,5 (1.442) già finanziati e 3 miliardi e mezzo ancora da finanziare. Nello specifico: per la tratta Napoli (Afragola)-Cannello sono disponibili 595 milioni di euro su un totale previsto di 670 milioni di euro; per la Cannello-Benevento il cui costo previsto è di 970 milioni di euro, sono disponibili solo i fondi per la progettazione preliminare; per la Apice-Orsara sono disponibili 297 milioni di euro su un totale di 2.010 milioni di euro; la Cervaro-Bovino è interamente finanziata con 550 milioni di euro; ancora da finanziare i 520 milioni di euro per la bretella di Foggia. Attualmente, con la sottoscrizione del primo atto integrativo all'intesa generale quadro Governo-Regione Campania, in data 1° agosto 2008, è stato deciso di inserire l'intervento di velocizzazione e potenziamento della linea Napoli-Bari nella legge obiettivo, ferma restando, tuttavia, l'approvazione dell'intesa suddetta da parte del CIPE;

il completamento della AC Napoli-Bari è da considerarsi elemento chiave per lo sviluppo del Paese;

è pure da considerarsi di particolare rilevanza l'estensione della rete Alta Capacità ed Alta Velocità nel Mezzogiorno da Napoli verso Salerno, Battipaglia, Reggio Calabria e fino alla Sicilia;

in tale quadro occorre, anche alla luce delle opere previste nel piano decennale dei trasporti e della logistica, un programma generale ed organico di interventi sulle infrastrutture meridionali nel loro complesso;

considerato ancora che:

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 milioni di euro 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 autorizza contestualmente una spesa pari a 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, finalizzati alla conclusione di nuovi contratti di servizio per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario stipulati da Stato e Regioni con Trenitalia SpA. Il comma 2 dell'articolo 25 stabilisce, inoltre, che quota parte delle risorse sia finalizzata all'incremento e al miglioramento del materiale rotabile dedicato al trasporto pubblico ferroviario. L'ultimo comma dell'articolo in oggetto, infine, istituisce un fondo da ripartire tra gli enti pubblici territoriali per le esigenze di trasporto pubblico non ferroviario;

la sopracitata strategia di rilancio e potenziamento del trasporto ferroviario dovrebbe coinvolgere in modo più penetrante 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,

impegna il Governo:

a porre in essere ogni atto di sua competenza finalizzato a ridurre i disagi dei lavoratori pendolari, promuovendo in tempi celeri tutti gli atti normativi necessari a scongiurare il rischio della marginalità dei territori, affidando la programmazione dei servizi alle intese tra le regioni interessate;

a reperire adeguate risorse a favore delle Regioni del Mezzogiorno finalizzate all'acquisto di nuovi treni per pendolari, per il servizio pubblico locale, per il rinnovo dei contratti di servizio e per gli investimenti necessari a garantire la sicurezza ed il rinnovamento del parco mezzi, con particolare riguardo alle Regioni del Mezzogiorno;

ad accertare l'effettiva rispondenza del servizio di trasporto ferroviario nelle Regioni del Mezzogiorno a quelli che dovrebbero essere gli *standard* moderni rispondenti a requisiti di sicurezza, efficienza e qualità;

a porre in essere ogni atto di sua competenza volto a garantire i necessari interventi di infrastrutturazione per il miglioramento della mobilità delle persone e delle merci nelle Regioni del Mezzogiorno;

a promuovere la reintroduzione dello stanziamento di 168 milioni di euro a favore della tratta ferroviaria Avezzano-Roma, già previsto dal comma 251 dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e revocato con l'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2008, n. 186, e ad attivare tutti gli interventi urgenti e necessari volti ad adeguare strutturalmente e nell'immediato la linea ferroviaria Roma-Pescara;

a confermare le scelte assunte con il DPEF 2008-2011 e nel relativo allegato infrastrutture concernenti la realizzazione della tratta AC Napoli-Bari, garantendone il completamento in tempi certi;

a porre in essere ogni atto di sua competenza finalizzato a realizzare l'estensione della rete Alta Capacità ed Alta Velocità nel Mezzogiorno da Napoli verso Salerno, Battipaglia, Reggio Calabria e fino alla Sicilia;

a redigere uno studio di fattibilità propedeutico alla realizzazione di nuove stazioni ferroviarie in prossimità della linea di Alta Velocità al fine di garantire, ai sensi dell'articolo 16 della Costituzione, pari opportunità di accesso di tutti i cittadini ai vantaggi del trasporto ferroviario di Alta Velocità;

a vigilare affinché il gruppo Ferrovie dello Stato non serva in maniera difforme il territorio nazionale e assicuri il riequilibrio dei servizi a favore di quelle fasce di utenza che, non solo sono tagliate fuori dall'Alta velocità, ma anche dai treni veloci.

(1-00125) (21 aprile 2009)

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

premessi che:

il sistema ferroviario italiano ad Alta Velocità/Alta Capacità si sviluppa per più di 900 chilometri attraverso il territorio di sei regioni e di oltre 150 comuni. Geograficamente è articolato secondo una grande "T", costituita dalla direttrice Nord-Sud che collega Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Salerno e dalla direttrice ovest-est che collega Torino, Milano, Brescia, Verona, Venezia e Trieste;

le nuove linee sono state progettate per consentire un traffico promiscuo (da cui dipende la doppia dizione AV/AC) di treni passeggeri e di treni merci sulle lunghe e medie percorrenze, strettamente integrate con la rete ferroviaria esistente per il tramite di numerose interconnessioni e, in prospettiva, collegate con la rete AV europea;

le caratteristiche progettuali e funzionali delle nuove linee veloci sono state definite in modo da rendere possibile la circolazione, in condizioni di massima sicurezza, di un numero di treni quasi doppio rispetto a quello attuale;

le linee esistenti potranno così essere dedicate al traffico locale e regionale dei passeggeri e delle merci, con conseguente aumento dell'offerta complessiva di trasporto e un miglioramento della mobilità nei nodi urbani;

grazie al progetto dell'Alta Velocità/Alta Capacità infatti, i grandi nodi ferroviari di Torino, Milano, Verona, Bologna, Firenze, Roma e Napoli sono in corso di potenziamento e riorganizzazione. La penetrazione

urbana delle nuove linee veloci fornisce anche l'occasione per migliorare i sistemi di trasporto delle principali reti metropolitane;

considerato che:

il sistema ferroviario dell'Alta Velocità/Alta Capacità che interessa la linea Napoli, Benevento, Bari e Lecce è opera che ben si inserisce nel progetto di modernizzazione del sistema Paese;

dopo aver completato la Padova-Mestre (450 milioni di euro) a marzo 2007 e la Milano-Treviglio (600 milioni di euro) nel luglio 2007, veri colli di bottiglia a ridosso dei nodi urbani più intasati e a un costo inferiore del 40 per cento rispetto alle altre tratte dell'alta velocità, l'urgenza maggiore è riservata ora alla tratta Treviglio-Brescia-Verona-Padova;

per il completamento dei tracciati ferroviari dell'asse Treviglio-Padova lo stato dell'arte è il seguente: per i 56 chilometri della tratta AV/AC Treviglio-Brescia è stato redatto il progetto definitivo e il 19 marzo 2008 si è conclusa la Conferenza dei servizi. È stata avviata la procedura di dichiarazione di pubblica utilità per gli espropri. È stato avviato l'*iter* approvativo e si prevede di affidare i lavori entro il 2009, con previsione d'attivazione entro il 2014. Nel tratto Brescia-Verona-Padova la progettazione dei nuovi tracciati Brescia-Verona (progetto preliminare approvato dal Cipe) e Verona-Padova, della linea AV/AC Milano-Venezia, è in fase di definizione. I due nuovi tratti di linea sono stati inseriti nel Contratto di programma siglato, nel gennaio 2008, con il Ministero delle infrastrutture e trasporti;

la realizzazione della nuova linea presenta un duplice obiettivo: da un lato, quello di fornire collegamenti veloci sulle lunghe distanze, dall'altro quello di alleggerire la rete ordinaria ed incrementare così il traffico ferroviario regionale,

impegna il Governo ad adoperarsi affinché si proceda con tutti gli interventi necessari per il completamento del progetto della nuova ferrovia da Milano a Verona, con proseguimento in direzione di Padova e Venezia, che costituisce una delle sezioni del collegamento ferroviario ad alta velocità che, nell'ambito del Corridoio plurimodale n. 5, dovrebbe collegare Lione a Trieste e proseguire poi verso est in direzione di Lubiana e Budapest, che consentirebbe al Nord del Paese di essere nodo strategico del sistema ferroviario della direttrice del Sud Europa.

MOZIONE SULL'EMBARGO A CUBA

(1-00104) (12 marzo 2009)

MARCENARO, ANDREOTTI, MARINI, DINI, BETTAMIO, FILIPPI Alberto, CABRAS, LIVI BACCI, MARINARO, MICHELONI, PERDUCA, TONINI, PEDICA – Il Senato,

premessi che:

il 29 ottobre 2008 l'Assemblea generale delle Nazioni Unite, per il diciottesimo anno consecutivo, ha votato a larga maggioranza una risoluzione con la quale si chiede la rimozione dell'embargo economico, commerciale e finanziario a Cuba, imposto all'isola fin dal 1962;

è ormai passato quasi mezzo secolo da quando ha avuto inizio l'embargo deciso dal Governo degli Stati Uniti contro Cuba;

il bilancio che si può trarre di questo lungo periodo è che il blocco, mentre ha avuto conseguenze molto gravi sulle condizioni di vita delle popolazioni, non ha minimamente determinato un cambiamento delle politiche del regime cubano, né una sua crisi. Esso ha anzi avuto un effetto opposto: ha consentito al Governo cubano di far leva sull'orgoglio nazionale, sul patriottismo e sull'amore per l'indipendenza, che costituiscono un tratto permanente della coscienza popolare cubana, e ha accreditato l'idea che la presenza del nemico esterno avrebbe reso pericolosa qualsiasi apertura democratica;

in questa situazione l'embargo economico e finanziario degli Stati Uniti d'America contro Cuba e la chiusura del Governo cubano ad uno sviluppo della democrazia hanno finito per sostenersi reciprocamente;

considerato che:

da ormai 20 anni è finita la divisione del mondo in blocchi contrapposti e la guerra fredda che ne conseguiva;

la geografia politica del continente latino-mericano è radicalmente cambiata e la grande maggioranza degli Stati ha scelto con successo la strada della democrazia;

sta uscendo di scena la generazione di dirigenti cubani che ha avuto, fino ad oggi, la responsabilità della guida del Paese;

le caratteristiche della stessa emigrazione cubana negli Stati Uniti, le cui rimesse nel Paese d'origine costituiscono una delle prime voci di entrata nel bilancio cubano, sono mutate con il ricambio generazionale e con una significativa evoluzione politica e culturale di quella comunità;

la politica estera della nuova amministrazione americana e gli orientamenti del Congresso e del Senato degli Stati Uniti appaiono più disponibili ad abbandonare il terreno del confronto ideologico e a ricercare strade nuove per lo sviluppo della democrazia e per la stabilizzazione nella regione;

il superamento del blocco costituirebbe un fatto importante non solo dal punto di vista umanitario ma anche da quello di un'evoluzione positiva del sistema delle relazioni internazionali e aprirebbe nuove opportunità per il futuro della democrazia,

impegna il Governo:

a prendere atto che sono realizzate le condizioni perché il voto dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite per la fine dell'embargo contro Cuba trovi effettiva applicazione;

ad agire in tutte le sedi internazionali per sostenere ogni iniziativa volta al superamento dell'embargo;

a richiedere al tempo stesso alle autorità cubane la liberazione dei numerosi prigionieri politici detenuti nelle carceri cubane;

a promuovere un coordinamento dell'azione politica dell'Unione europea e dei diversi Stati membri per la fine del blocco, per una politica comune di cooperazione e di amicizia per lo sviluppo della democrazia a Cuba.