Senato della Repubblica

XVI LEGISLATURA

Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

192ª seduta pubblica (pomeridiana)
mercoledì 22 aprile 2009

Presidenza del vice presidente Nania,
indi della vice presidente Bonino

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO . . . . . *Pag.* V-XVI

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-60

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 61-97

ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo) 99-120

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO . . . . . *Pag.* 1

MOZIONI

Discussione delle mozioni 1-00091 *(Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento),* **1-00096 e 1-00123 sulle mine antipersona**

Ritiro delle mozioni 1-00091, 1-00096 e 1-00123. Approvazione dell'ordine del giorno G1 (testo 2):

AMATI *(PD)* 2, 9
CONTINI *(PdL)* 6, 12, 13
CAFORIO *(IdV)* 6, 11
MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 7, 9
FOSSON *(UDC-SVP-Aut)* 9, 10
TORRI *(LNP)* 11

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE 12

MOZIONI

Ripresa della discussione della mozioni 1-00091, 1-00096 e 1-00123:

CONTINI *(PdL)* . . . . . .

Discussione delle mozioni 1-00057 *(Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento),* **1-00119** *(Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento),* **1-00120, 1-00121, 1-00125**

Approvazione delle mozioni 1-00057, 1-00119 (testo 2), 1-00125 nonchè dei dispositivi delle mozioni 1-00120 (testo 2) e 1-00121 (testo 2). Reiezione delle premesse delle mozioni 1-00120 (testo 2) e 1-00121 (testo 2):

GALLO *(PdL)* . . . . . *Pag.* 13
FILIPPI Marco *(PD)* 17

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE 19

MOZIONI

Ripresa della discussione della mozioni 1-00057, 1-00119, 1-00120, 1-00121 e 1-00125:

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)* 20
DE TONI *(IdV)* 23
FINOCCHIARO *(PD)* 25
MURA *(LNP)* 25
GARRAFFA *(PD)* 27
DONAGGIO *(PD)* 28

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI PENSIONATI DELLA SPI-CGIL

PRESIDENTE 31

MOZIONI

Ripresa della discussione della mozioni 1-00057, 1-00119, 1-00120, 1-00121 e 1-00125:

PRESIDENTE . . . . . 31, 32, 35 e *passim*
PAPANIA *(PD)* 31
IZZO *(PdL)* 32, 55
CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti* . . . . 35, 40, 44 e *passim*
D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)* 43, 44, 51
DE TONI *(IdV)* 44
MURA *(LNP)* 45
FINOCCHIARO *(PD)* 46, 48
GALLO *(PdL)* 48, 50
BELISARIO *(IdV)* 52
LUSI *(PD)* 52
D'ALÌ *(PdL)* 53
INCOSTANTE *(PD)* 51, 54
GARRAFFA *(PD)* . . . . . 53, 55, 56 e *passim*
GASPARRI *(PdL)* 56

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

LEGNINI *(PD)* . . . . . *Pag.* 57
GIAMBRONE *(IdV)* 58, 59

Votazioni nominali con scrutinio simultaneo .54, 55, 58 e *passim*

PER FATTO PERSONALE

PRESIDENTE 59
GARRAFFA *(PD)* 59, 60

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI GIOVEDÌ 23 APRILE 2009 60

ALLEGATO A

MOZIONI

Mozioni 1-00091, 1-00096 e 1-00123 sulle mine antipersona 61

Ordine del giorno G1 67

Mozioni 1-00057, 1-00119 (testo 2), 1-00120 (testo 2), 1-00121 (testo 2) e 1-00125 sui trasporti ferroviari nel Mezzogiorno 70

ALLEGATO B

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA *Pag.* 99

CONGEDI E MISSIONI 109

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati 109

Annunzio di presentazione 110

PROGETTI DI ATTI COMUNITARI E DELL'UNIONE EUROPEA

Presentazione di relazioni 110

GOVERNO

Trasmissione di atti per il parere 110

INTERROGAZIONI

Annunzio 60

Interrogazioni 110

Con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento 112

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente NANIA

La seduta inizia alle ore 16,32.

Il Senato approva il processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 16,36 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Discussione delle mozioni nn. 91 *(Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento)*, 96 e 123 sulle mine antipersona

Ritiro delle mozioni nn. 91, 96 e 123. Approvazione dell'ordine del giorno G1 (testo 2)

AMATI *(PD)*. Da circa dieci anni l'Italia ha sottoscritto il trattato di Ottawa che impegna i firmatari a impedire la produzione, l'uso, lo stoccaggio e l'esportazione di mine antipersona, a bonificare le aree minate e a fornire assistenza per le operazioni di sminamento e alle vittime; inoltre, con legge n. 58 del 2001, è stato istituito il Fondo per lo sminamento umanitario, assistenza alle vittime e sensibilizzazione delle popolazioni civili. Pertanto, è opportuno che chi svolge un ruolo di rappresentanza istituzionale si impegni per rendere concreta l'adesione italiana al trattato.

Peraltro, il Papa è intervenuto in merito per ricordare la necessità di una rapida entrata in vigore del trattato di Oslo, per la messa al bando delle bombe a grappolo, che deve essere ancora ratificato dall'Italia, e per assicurare la necessaria assistenza alle vittime di tali armi. Infatti, le bombe a grappolo determinano conseguenze paragonabili a quelle generate dalle mine antiuomo, perché una parte non trascurabile delle submunizioni che le compongono resta inesplosa nel terreno, continuando ad uccidere o menomare. Annunciando il ritiro della mozione n. 91, esprime soddisfazione perché il Senato ha saputo individuare sul tema in argomento una soluzione condivisa con l'ordine del giorno G1 che, prendendo le mosse dalla mozione n. 96, impegna il Governo a reperire risorse in favore dello sminamento umanitario, a ratificare il trattato di Oslo e ad operare per una più ampia adesione a livello internazionale dei trattati di Oslo e Ottawa. Numerosi enti locali hanno inteso far giungere al Governo un'analoga richiesta d'impegno. *(Applausi dal Gruppo PD).*

CONTINI *(PdL)*. Sollecita l'attenzione del Governo sull'ordine del giorno G1, che raccoglie il contenuto delle mozioni. Ritira la mozione n. 96.

CAFORIO *(IdV)*. Annunciando il ritiro della mozione n. 123 e anticipando il voto favorevole del Gruppo Italia dei Valori all'ordine del giorno G1, ricorda che i trattati di Oslo e di Ottawa, sottoscritti dall'Italia, impegnano gli Stati firmatari a distruggere tutti gli *stock* di mine antiuomo e di bombe a grappolo, nonché a vietarne la produzione e il commercio. Tali ordigni provocano infatti un ingente numero di morti e di menomazioni soprattutto tra la popolazione civile, in particolare tra i bambini. Inoltre, gli Stati aderenti agli accordi citati sono impegnati a svolgere azioni di assistenza alle vittime, compreso il loro reinserimento socio-economico, di prevenzione dal rischio per le popolazioni dei territori interessati e ad attuare programmi di bonifica. Per realizzare tali obiettivi, l'Italia ha istituito un Fondo per lo sminamento umanitario, le cui dotazioni finanziarie, tuttavia, sono state progressivamente diminuite fino all'azzeramento. Poiché in questo modo l'Italia non potrebbe adempiere agli impegni assunti in sede internazionale, il Gruppo Italia dei Valori ha ritenuto di sottoscrivere l'ordine del giorno G1 che impegna il Governo al rifinanziamento del suddetto Fondo. *(Applausi dal Gruppo IdV).*

PRESIDENTE. Non essendovi iscritti a parlare in discussione generale, dà la parola al rappresentante del Governo.

MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo italiano è sempre stato coerente per quanto concerne l'adozione di politiche antimine. Il Fondo per lo sminamento umanitario, di cui alla legge n. 58 del 2001, opera secondo le logiche sottese ai trattati di Ottawa e di Oslo e le risorse vengono messe in campo sulla base di criteri di priorità umanitaria e a seguito di consultazioni con le organizzazioni non governa-

tive impegnate nell'attività di sminamento. Tale Fondo è finanziato dal Governo, ma la stessa legge istitutiva prevede la possibilità di donazioni da parte di privati, enti o organizzazioni; a causa delle difficoltà riscontrate nel reperire le dotazioni necessarie, è in corso un progetto finalizzato alla raccolta di risorse da destinare al Fondo. Il Governo accoglie dunque l'ordine del giorno G1 e chiede una riformulazione del primo punto del dispositivo in modo che si tenga conto delle esigenze di rigore finanziario; accoglie inoltre l'impegno a mettere in campo un'azione diplomatica volta alla sottoscrizione degli accordi di Oslo e Ottawa da parte dei Paesi che non hanno ancora aderito, tra i quali ci sono gli Stati Uniti, la Cina e l'India.

AMATI *(PD)*. Accoglie la richiesta del Governo di introdurre un riferimento alle disponibilità di bilancio, ma sottolinea la necessità di non svuotare la legge n. 58 del 2001, che ha istituito il Fondo per lo sminamento umanitario. *(v. testo 2 nell'allegato A)*

MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo condivide tale necessità.

PRESIDENTE. Passa alla votazione.

FOSSON *(UDC-SVP-Aut)*. Dichiara voto favorevole all'ordine del giorno G1 (testo 2) che, richiamando i trattati di Ottawa e di Oslo, impegna il Governo a perseguire gli obiettivi della messa al bando di armi con effetti indiscriminati, quali le mine antiuomo e le bombe a frammentazione, e della salvaguardia delle popolazioni civili in tempi di conflitto e anche quando esso si sia concluso. *(Applausi del senatore Peterlini)*.

CAFORIO *(IdV)*. Annuncia il voto favorevole dell'Italia dei Valori.

TORRI *(LNP)*. L'Italia, dopo essere stata tra i maggiori Paesi produttori di armi con effetti indiscriminati, si è impegnata a riconvertire il proprio apparato produttivo ed è stata tra i promotori di iniziative umanitarie a favore dello sminamento. L'impegno condiviso da maggioranza e opposizione è lodevole, ma il percorso per coinvolgere altri Stati nella sottoscrizione delle convenzioni internazionali è ancora lungo. Il Gruppo esprimerà un convinto voto favorevole sull'ordine del giorno che recepisce il contenuto delle mozioni. *(Applausi dai Gruppi LNP e PdL. Congratulazioni)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluta una rappresentanza di studenti dell'istituto tecnico commerciale «Rino Molari» di Santarcangelo di Romagna, in provincia di Rimini, presente in tribuna. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 91, 96 e 123

CONTINI *(PdL)*. Nel dichiarare voto favorevole all'ordine del giorno, si compiace del lavoro svolto che è approdato ad un documento condiviso. *(Applausi dal Gruppo PdL)*.

Il Senato approva l'ordine del giorno G1 (testo 2).

Discussione delle mozioni nn. 57 *(Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento)*, **119,** *(Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento),* **120, 121 e 125 sui trasporti ferroviari nel Mezzogiorno**

Approvazione delle mozioni nn. 57, 119 (testo 2), 125 nonché dei dispositivi delle mozioni nn. 120 (testo 2) e 121 (testo 2). Reiezione delle premesse delle mozioni nn. 120 (testo 2) e 121 (testo 2)

GALLO *(PdL)*. Illustra la mozione n. 57, che verte sulle opportunità di sviluppo e di aumento della competitività legate al progetto Alta velocità. Il 18 dicembre 2001 l'allora presidente del Consiglio Berlusconi, il Ministro delle infrastrutture e il Presidente della Regione Campania sottoscrissero un'intesa quadro che individuava tra le opere di preminente interesse nazionale l'evoluzione verso Sud e verso Est del sistema Alta velocità/Alta capacità attraverso il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Foggia-Bari. Il 1º agosto 2008 è stato quindi sottoscritto il primo atto integrativo dell'intesa generale che ha impegnato l'attuale Governo a inserire il suddetto progetto tra gli interventi della legge obiettivo e analogo impegno è stato ribadito in sede di esame della legge finanziaria. Considerata l'opportunità di prolungare le opere infrastrutturali fino alla provincia di Lecce, la mozione impegna il Governo a considerare prioritaria la realizzazione dell'alta velocità sulla linea Napoli-Bari-Lecce al fine di sostenere il recupero del *gap* infrastrutturale del Mezzogiorno e di consentirne il rilancio economico. *(Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni)*.

FILIPPI Marco *(PD)*. Illustra la mozione n. 119 che, pur non essendo alternativa ai documenti presentati dalla maggioranza, si propone di fotografare meglio la situazione infrastrutturale del Paese, di valutare in termini oggettivi l'operato del Governo e di individuare le opere prioritarie nel Mezzogiorno in base ad una visione complessiva degli interessi strategici della Nazione, tenendo conto anzitutto della realizzazione dei corridoi europei. È evidente, infatti, la parzialità delle mozioni nn. 57 e 125, laddove si preoccupano rispettivamente di salvaguardare i servizi nella tratta Lecce-Napoli e di chiedere il prolungamento dell'alta velocità sulla linea Milano-Trieste. L'opposizione non è pregiudizialmente ostile al Ponte sullo Stretto di Messina ma gli annunci del Governo circa l'effettiva

cantierabilità di un'opera tanto costosa, così come a proposito del completamento dei lavori relativi alla Salerno-Reggio Calabria e della realizzazione delle opere collegate ai progetti paneuropei e di quelle ricomprese nel piano per le infrastrutture strategiche non possono che essere giudicati inattendibili, se si considera che le risorse effettivamente stanziate ammontano a circa un ottavo del fabbisogno complessivo. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Astore).*

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Rivolge un saluto ad una rappresentanza di studenti dell'istituto di istruzione superiore secondaria «Don Giovanni Colletto» di Corleone, in provincia di Palermo, presenti in tribuna. *(Applausi).*

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 57, 119, 120, 121 e 125

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut).* La realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria sono considerate dal Governo due opere infrastrutturali prioritarie per favorire lo sviluppo del sistema dei trasporti nel Mezzogiorno. Tuttavia le risorse disponibili, in un momento difficile per l'economia e in presenza di politiche di bilancio restrittive, rappresentano una piccola parte degli stanziamenti necessari e non garantiscono la possibilità di portare a termine queste due opere. A ciò si deve aggiungere la pesante riduzione dei trasferimenti statali a Ferrovie dello Stato, che si ripercuoterà negativamente sul trasporto regionale e locale, sul trasporto merci e sull'ammodernamento della rete ferroviaria. Il Mezzogiorno è destinato a pagare pesantemente le conseguenze di una simile politica, in quanto è l'area che ha maggiormente bisogno di un programma di interventi infrastrutturali di largo respiro per essere messo in condizione di competere alla pari con il resto del Paese; questo aspetto non dovrebbe essere appannaggio programmatico di una parte politica, ma dovrebbe essere una convinzione diffusa tra tutte le forze politiche dotate di senso dello Stato. La politica dell'Esecutivo è apparsa finora miope e inadeguata rispetto ai gravi ritardi del sistema della mobilità nel Sud Italia. La maggioranza ed il Governo devono chiarire se intendono effettivamente impegnarsi a reperire le risorse necessarie per il Mezzogiorno, nel qual caso troveranno sostegno anche tra le forze di opposizione, o se invece intendono allinearsi sulle posizioni della Lega Nord, che ha presentato una mozione provocatoria e fuori tema, volta ad ottenere maggiori finanziamenti per le infrastrutture nel Nord Italia. *(Applausi dai Gruppi UDC-SVP-Aut e PD).*

DE TONI *(IdV).* Un sistema di mobilità pubblica efficiente, nel Meridione come nel resto del Paese, riveste un'importanza strategica fondamentale per conseguire l'obiettivo dello sviluppo sostenibile, nell'ottica

del rispetto del Protocollo di Kyoto e degli impegni comunitari volti alla riduzione delle emissioni di gas nocivi. Le forze politiche devono assumersi la responsabilità di affrontare con decisione il problema del grave ritardo del sistema dei trasporti nel Mezzogiorno e prendere le distanze da una posizione egoistica e di parte come quella della Lega Nord. La mozione n. 121 dell'Italia dei Valori impegna pertanto il Governo a porre in essere ogni atto di sua competenza finalizzato a ridurre i disagi dei lavoratori pendolari e a scongiurare il rischio della marginalità dei territori, a reperire adeguate risorse a favore del trasporto ferroviario nelle Regioni del Mezzogiorno e ad accertare l'effettiva rispondenza di tale servizio di trasporto ad adeguati standard qualitativi, a garantire i necessari interventi infrastrutturali per il miglioramento della mobilità delle persone e delle merci nel Meridione (in particolar modo con il completamento in tempi certi della tratta ad alta capacità Napoli-Bari e con l'estensione della rete Alta capacità/Alta velocità) e a vigilare affinché il gruppo Ferrovie dello Stato non serva in maniera difforme il territorio nazionale. *(Applausi dai Gruppi IdV e PD).*

FINOCCHIARO *(PD)*. Chiede di poter aggiungere la firma alla mozione n. 120.

MURA *(LNP)*. La mozione n. 125 presentata dal Gruppo Lega Nord Padania non è il frutto di una posizione egoistica o provocatoria. Essa è basata sul presupposto che la rete Alta capacità/Alta velocità rappresenta un sistema di trasporto integrato ed interconnesso, sia a livello nazionale che continentale, e che pertanto non è opportuno né produttivo intervenire sporadicamente solo su parti di essa. La proposta avanzata dalla mozione n. 125, finalizzata all'estensione del progetto della nuova ferrovia Milano-Verona fino a Padova e Venezia, non deve dunque essere vista in contrasto o in opposizione con il completamento della tratta Napoli-Bari e, più in generale, con gli interessi del Mezzogiorno, ma è finalizzata a garantire un sviluppo organico dell'intero sistema nazionale di trasporto ferroviario, a vantaggio di tutto il Paese e, quindi, anche del Sud Italia. *(Applausi dal Gruppo LNP).*

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione.

GARRAFFA *(PD)*. Il Governo e il Popolo della Libertà, per i quali la Sicilia rappresenta un importante bacino elettorale, trascurano pesantemente le esigenze di tale regione, sottraendole risorse destinate a realizzare i necessari investimenti infrastrutturali nel sistema dei trasporti ed attingendo al Fondo per le aree sottoutilizzate per finanziare provvedimenti di altra natura. Lo stesso ponte sullo Stretto di Messina si rivelerà un'opera sostanzialmente inutile di fronte all'inefficienza e all'inadeguatezza del trasporto ferroviario regionale e locale siciliano e, su un altro versante, al cattivo funzionamento e allo stato di crisi in cui versa l'aeroporto pa-

lermitano di Punta Raisi. Invita pertanto l'Aula a votare a favore della mozione n. 119. *(Applausi dai Gruppi PD, IdV e UDC-SVP-Aut).*

DONAGGIO *(PD)*. La politica infrastrutturale rappresenta un nodo fondamentale per consentire al Paese di uscire dalla crisi e di avviarsi verso la ripresa economica in un contesto moderno e competitivo. La stessa Unione europea ha scelto di attribuire molta attenzione allo sviluppo del sistema dei trasporti e, in particolare, delle reti ferroviarie. In Italia è necessario occuparsi prioritariamente delle infrastrutture e del trasporto ferroviario nel Mezzogiorno, al fine di consentire a tale area di risollevarsi e di crescere economicamente, per poi estendere gli interventi anche al Centro e al Nord del Paese. La mozione n. 57 del Popolo della Libertà appare debole ed inadeguata a tal fine, volta piuttosto a mascherare le contraddizioni interne alla maggioranza e a celare la scarsità di risorse; mentre la mozione n. 125 della Lega Nord mira a destinare direttamente le risorse alla realizzazione di interventi nel Nord Italia. La mozione n. 119 presentata dal Partito Democratico contiene invece idee e proposte utili non solo ad affrontare la crisi presente, ma soprattutto ad attuare nel Paese una strategia di sviluppo di lungo respiro. *(Applausi dal Gruppo PD).*

Saluto ad una rappresentanza di pensionati della SPI-CGIL

PRESIDENTE. Saluta una rappresentanza della SPI-CGIL di Oggiono, in provincia di Lecco, presente in tribuna. *(Applausi).*

PAPANIA *(PD)*. Nelle audizioni svolte dalla Commissione lavori pubblici è stato ben descritto il clamoroso divario infrastrutturale tra Nord e Sud del Paese e le gravi condizioni in cui versano le strade e le ferrovie del Mezzogiorno. Per quel che riguarda in particolare il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, è evidente l'impossibilità della sua consegna entro i tempi previsti dal Governo e il fatto che si tratti di un'opera dai tempi di realizzazione e dai costi indefiniti. Per quanto riguarda invece la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina condivide le riflessioni del senatore D'Alia, la cui mozione chiede di sottoscrivere, evidenziando che tale opera può attrarre investimenti importanti, ma che la drammatica situazione delle infrastrutture siciliane richiederebbe anche enormi e capillari interventi di riqualificazione di strade e ferrovie. *(Applausi dai Gruppi PD e IdV. Congratulazioni).*

IZZO *(PdL)*. La mozione n. 57, di cui è cofirmatario, invita il Governo – che comunque ha già avuto modo di dimostrare la propria attenzione – a riservare una considerazione prioritaria all'opera di potenziamento e di velocizzazione della tratta ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Napoli-Benevento-Bari-Lecce. L'opera, infatti, consentirà un recupero del *gap* infrastrutturale del Mezzogiorno, ne sosterrà lo sviluppo eco-

nomico e si inserirà virtuosamente in un asse di collegamenti capaci di mettere in comunicazione il Nord e il Sud del continente e di aprire una via di scambio con il vicino Oriente. Invita dunque l'Assemblea a votare a favore della mozione, al di là degli schieramenti politici, ed auspica che entro breve termine il Governo possa annunciare al Senato l'assegnazione degli appalti e l'inizio dei lavori di un'opera strategica per il Mezzogiorno e per l'intero Paese. *(Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione.

Presidenza della vice presidente BONINO

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. La politica infrastrutturale del Governo è coerente con gli obiettivi fissati dal Presidente del Consiglio e con il Piano generale delle infrastrutture strategiche, che riporta le più stringenti esigenze del territorio. Ciò sebbene la crisi economica internazionale abbia inevitabilmente condizionato l'Esecutivo, costringendolo a porre una severa attenzione al livello del deficit e nel contempo spingendolo a concentrare gli investimenti sulle opere infrastrutturali di più rapida realizzazione, in funzione anti-congiunturale. Cospicuo è stato dunque il lavoro del Governo, che ha reperito importanti risorse per l'ammodernamento delle infrastrutture, per le ferrovie e per il trasporto pubblico regionale, che ha cercato di ripristinare l'istituto del *general contractor* e ha sollecitato l'intervento di risorse private da destinare, attraverso il meccanismo del *project financing*, al completamento di importanti opere pubbliche. Va segnalato a tal proposito l'atto del CIPE con cui sono state deliberate opere di grande importanza strategica, quali il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, purtroppo rallentato dall'azione della malavita organizzata, e la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, che viene considerata una priorità dalle classi dirigenti locali. Evidenzia quindi l'opportunità di prevedere il pagamento di un pedaggio per il transito sulla Salerno-Reggio Calabria, una volta che sarà completata l'opera di ammodernamento, sul ponte sullo Stretto di Messina e sul Grande raccordo anulare di Roma, limitatamente al transito dei non residenti. Esprime quindi un parere favorevole sulla mozione n. 57, ricordando che la tratta ferroviaria Napoli-Benevento-Bari-Lecce rientra tra le opere contenute nel Programma strategico decennale e che comporta comunque un *iter* progettuale e procedurale assai lungo e complesso, su cui il Governo si sta impegnando a fondo. Quanto alla mozione n. 119, il Governo accetta l'impegno di destinare l'85 per cento delle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate al Mezzogiorno, coerentemente con gli obblighi di legge e si dichiara favorevole ad un suo accoglimento condi-

zionato ad alcune modifiche. Evidenzia inoltre alcune modifiche da apportare alle mozioni nn. 120 e 121, a cui subordina il parere positivo, e considera fondamentale, quanto alla mozione n. 125 su cui esprime parere favorevole, il completamento del progetto della nuova ferrovia Milano-Verona. *(Applausi dai Gruppi LNP e PdL).*

PRESIDENTE. Passa alla votazione delle mozioni.

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)*. Stante il parere favorevole del Governo su alcuni punti delle mozioni proposte dalle forze di opposizione, chiede se si procederà alla votazione dei singoli testi per parti separate o se si tenterà di arrivare alla stesura di un'unica mozione sottoscritta da tutti i Gruppi. Sarebbe opportuno sospendere brevemente la seduta per verificare la possibilità, grazie ad un confronto tra maggioranza ed opposizione, di giungere all'elaborazione di un testo condiviso.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il Governo si rimette all'Assemblea.

PRESIDENTE. Poiché non si fanno osservazioni, sospende la seduta.

La seduta, sospesa alle ore 19,10, è ripresa alle ore 19,20.

PRESIDENTE. Poiché non sono intervenute novità rispetto ai testi in esame, procede con le dichiarazioni di voto.

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)*. Chiede che si proceda alla votazione delle mozioni per parti separate e annuncia il voto favorevole sulle mozioni nn. 120, 119 e 121, mentre il Gruppo si asterrà sulle mozioni nn. 57 e 125.

DE TONI *(IdV)*. Ringraziando il sottosegretario Castelli per le puntuali spiegazioni fornite, annuncia il voto favorevole sulle mozioni nn. 121, 120 e 119. *(Applausi dal Gruppo IdV).*

MURA *(LNP)*. Premettendo che il voto del Gruppo Lega Nord Padania dipenderà comunque dalle modalità di votazione che si seguiranno, annuncia che la Lega Nord voterà a favore delle mozioni nn. 57 e 125. Inoltre, se verranno accolte le modifiche proposte dal Governo, il voto sarà favorevole anche per le mozioni nn. 119 e 120; diversamente, il voto sarà contrario. Al fine di giungere ad un chiarimento, chiede un'ulteriore sospensione. *(Applausi dal Gruppo LNP).*

PRESIDENTE. Una ulteriore sospensione non sembra opportuna. Le modalità di votazione saranno decise di volta in volta sulla base delle richieste provenienti dall'Assemblea.

FINOCCHIARO *(PD)*. Accetta le modifiche proposte dal Governo alla mozione n. 119 *(v. testo 2 nell'Allegato A)*. Fermo restando che sa-

rebbe stato auspicabile un impegno del Governo a non distogliere mai più risorse dal Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS), l'individuazione di un piano infrastrutturale per il Paese non deve partire da una visione territoriale che privilegi le aree del Nord e tralasci le altre. Il Meridione, che al momento si configura come un'ampia area sottoutilizzata, deve infatti rappresentare un perno per lo sviluppo del Paese sul quale concentrare gli investimenti infrastrutturali, nonostante le limitazioni poste dalla crisi economica, anzi proprio per sfruttare la loro funzione anticiclica in chiave di ripresa dello sviluppo. Il Partito Democratico si asterrà sulle mozioni nn. 57 e 125 per via dello scarto esistente tra il proprio testo e quelle proposte, che appaiono inattuali: infatti, mentre la mozione n. 119 affronta la questione infrastrutturale con un'impostazione strategica di sviluppo economico e di collegamento con i progetti infrastrutturali europei, il testo del PdL prende le mosse da un'opera (cioè la linea ferroviaria Napoli-Bari) considerata prioritaria e punta alla valorizzazione di una porzione di territorio. Al contrario, il Paese va considerato nella sua interezza come una piattaforma inserita nel Mediterraneo e perché ciò avvenga è necessario che il Sud sia dotato di un'infrastrutturazione adeguata. Annuncia infine il voto favorevole sulle mozioni nn. 119 (testo 2), 120 e 121. *(Applausi dai Gruppi PD e IdV e del senatore D'Alia).*

GALLO *(PdL)*. Il riferimento alla linea ferroviaria Napoli-Bari non intende essere una rivendicazione territoriale, dato che l'opera ha carattere strategico e prioritario, si inserisce nel quadro dei corridoi europei e contribuisce al completamento del sistema infrastrutturale del Paese. Stupiscono quindi le critiche dell'opposizione, la quale dovrebbe semmai avere un atteggiamento collaborativo alla ricerca di soluzioni mirate al bene del Paese ed al riequilibrio del sistema infrastrutturale nazionale. Se il territorio non viene dotato uniformemente dei servizi essenziali e di infrastrutture moderne ed efficienti, se intere regioni del Sud, come la Puglia, ne rimangono sprovviste, non si potrà realizzare il federalismo e non si darà modo al Meridione di competere alla pari con il resto del Paese e con l'Europa. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il Governo è favorevole alle mozioni nn. 57, 125 e 119 (testo 2). Con riferimento alle mozioni 120 e 121, è contrario alle premesse e favorevole ai dispositivi, se riformulati.

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)*. Accoglie la proposta del sottosegretario Castelli di riformulazione del dispositivo della mozione n. 120 *(v. testo 2 nell'allegato A)* e chiede la votazione per parti separate.

BELISARIO *(IdV)*. Accetta la modifica del dispositivo della mozione n. 121 proposta dal Governo *(v. testo 2 nell'allegato A)* e chiede la votazione per parti separate.

PRESIDENTE. Avverte che, secondo una prassi consolidata, le mozioni saranno votate secondo l'ordine di presentazione e per le parti non precluse.

LUSI *(PD)*. Sottoscrive la mozione n. 121 (testo 2) e chiede alla Presidenza che siano ritirate le tessere di votazione dei colleghi assenti. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Invita i senatori Segretari ad estrarre le tessere di votazione dei senatori non presenti in Aula. *(I senatori Segretari eseguono le disposizioni della Presidente. Proteste dal Gruppo PdL).*

D'ALÌ *(PdL)*. La disposizione del Presidente di verificare la presenza dei senatori prima dell'apertura di una votazione costituisce una pericolosa innovazione della prassi. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Ha disposto una verifica per evitare le contestazioni che hanno avuto luogo nella seduta antimeridiana. Sottoporrà comunque il rilievo del senatore D'Alì al Consiglio di Presidenza. *(Applausi dai Gruppi PD, IdV e UDC-SVP-Aut).*

Con distinte votazioni nominali elettroniche, chieste dalla senatrice INCOSTANTE (PD), il Senato approva le mozioni nn. 57 e 119 (testo 2). (Proteste del senatore Garraffa. Repliche del senatore Tomassini).

Con votazione seguita da controprova mediante procedimento elettronico, chiesta dal senatore GARRAFFA (PD), sono respinte le premesse della mozione n. 120 (testo 2). (Proteste del senatore Bianco sulla regolarità delle operazioni di voto. Richiami del senatore Garraffa all'indirizzo della Presidenza sulla regolarità delle operazioni di voto con riferimento ad una postazione alle spalle del senatore Tomassini. Vivaci proteste del senatore Tomassini. La Presidente dà disposizioni alla senatrice Segretario Baio affinché verifichi. Il senatore Gasparri si dirige verso la senatrice Segretario. Proteste dall'opposizione. Richiami del Presidente. All'esito della votazione, applausi dal Gruppo PdL e commenti ironici. Proteste dai banchi dell'opposizione).

GASPARRI *(PdL)*. Interviene per precisare che non ha ostacolato il lavoro di verifica della senatrice Segretario, ma le ha chiesto di invitare un senatore dell'opposizione a non assumere atteggiamenti provocatori. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

LEGNINI *(PD)*. Le proteste sono motivate dal fatto che l'esito della precedente votazione era incerto e solo un voto espresso irregolarmente dalla scheda successivamente fatta ritirare dalla Presidenza ha consentito alla maggioranza di respingere le premesse di una mozione dell'opposizione. Si tratta dell'ennesimo episodio scandaloso di una giornata che ha già visto la maggioranza prevalere a parità di voti espressi da schede

cui non corrispondevano senatori presenti in Aula. *(Applausi dal Gruppo PD. Proteste dal Gruppo PdL. Reiterate richieste di parola da parte del senatore Garraffa).*

PRESIDENTE. Sospende brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle ore 20,04, è ripresa alle ore 20,08.

Il Senato approva il dispositivo della mozione n. 120 (testo 2). Con distinte votazioni nominali elettroniche, chieste dal senatore GIAMBRONE (IdV), sono respinte le premesse ed è approvato il dispositivo della mozione n. 121 (testo 2). È quindi approvata la mozione n. 125.

PRESIDENTE. Apprezzate le circostanze rinvia ad altra seduta la discussione del successivo punto all'ordine del giorno.

CASTELLI *(LNP)*. Porge le proprie scuse per un'espressione adoperata nei confronti della senatrice Incostante nel corso delle precedenti fasi dei lavori. *(Applausi dai Gruppi PD e IdV).*

Per fatto personale

GARRAFFA *(PD)*. Sottolineato come la maggioranza, non solo violi le regole parlamentari facendo votare anche gli assenti, ma insulti i senatori dell'opposizione che denunciano tale incresciosa situazione, rileva che nella precedente legislatura, quando la differenza tra maggioranza e opposizione era minima, il centrodestra pretendeva che a presiedere le sedute con votazioni fosse il presidente Marini. Per ragioni di coerenza la seduta odierna avrebbe dovuto essere presieduta da un esponente della maggioranza. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Dà annunzio degli atti di indirizzo e di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza *(v. Allegato B)* e comunica l'ordine del giorno delle seduta del 23 aprile.

La seduta termina alle ore 20,15.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente NANIA

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 16,32).*
Si dia lettura del processo verbale.

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

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

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

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

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento *(ore 16,36).*

Discussione delle mozioni nn. 91 *(Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento),* 96 e 123 sulle mine antipersona (ore 16,37)

Ritiro delle mozioni nn. 91, 96 e 123. Approvazione dell'ordine del giorno G1 (testo 2)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00091, presentata dalla senatrice Amati e da altri senatori, con procedi-

mento abbreviato ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento, 1-00096, presentata dalla senatrice Contini e da altri senatori, e 1-00123, presentata dal senatore Caforio e da altri senatori, sulle mine antipersona.

Ciascun Gruppo avrà a disposizione 20 minuti, comprensivi degli interventi in discussione e in dichiarazione di voto. Gli illustratori potranno intervenire per 10 minuti ciascuno.

Ha facoltà di parlare la senatrice Amati per illustrare la mozione n. 91.

AMATI *(PD)*. Signor Presidente, ogni venti minuti nel mondo una persona, spesso una bambina o un bambino, muore o viene mutilata da una mina antipersona.

Sono passati dieci anni dal 1º marzo 1999, data in cui è entrato in vigore lo storico Trattato di Ottawa per la messa al bando delle mine antiuomo. Il Trattato è stato adottato con la firma di 122 Stati, che si erano impegnati ad impedire ogni produzione, uso, stoccaggio ed esportazione di mine antipersona, a distruggere entro quattro anni tutte le mine antipersona esistenti nei rispettivi arsenali, a bonificare le aree minate nei proprio territorio entro dieci anni, a fornire assistenza tecnica e finanziaria per le operazioni di sminamento e assistenza alle vittime.

L'Italia ha firmato il Trattato di messa al bando delle mine il 3 dicembre 1997, ed è diventata Stato parte del Trattato il 1º ottobre 1999. Dal 1995 il Parlamento italiano interagisce costantemente con la campagna italiana contro le mine per definire una legislazione nazionale volta al bando totale di questi ordigni. Con la legge 7 marzo 2001, n. 58, è stato istituito il Fondo per lo sminamento umanitario, assistenza alle vittime e sensibilizzazione delle popolazioni civili.

Ora il numero degli Stati aderenti al Trattato ha raggiunto quota 156. Solo 39 sono i Paesi che non hanno ancora aderito, tra cui potenze mondiali quali gli Stati Uniti, la Cina, l'India, la Russia ed il Pakistan. Noi oggi qui crediamo che il dovere di chi ricopre un ruolo di rappresentanza nelle istituzioni, a partire dal Senato, sia non solo e non tanto quello di celebrare con le parole un avvenimento così significativo, ma soprattutto di rendere coerente e concreta l'adesione che il nostro Paese ha dato a quel Trattato ormai molti anni fa.

Dal 30 novembre al 4 dicembre di quest'anno, a Cartagena in Colombia, avrà luogo la seconda importante conferenza di revisione della Convenzione. In preparazione di questa Assemblea, il 4 aprile scorso, si è celebrata la quarta giornata internazionale per la sensibilizzazione sul problema delle mine e sul sostegno alla *mine action* delle Nazioni Unite. A Roma è venuta la cambogiana Song Kosal, ambasciatrice per i giovani della campagna internazionale per la messa al bando delle mine, rimasta vittima di una mina all'età di sei anni. Song Kosal, oggi ventiquattrenne, saltò su una mina mentre lavorava nelle risaie e raccoglieva legna per il fuoco. Nessuno sospettava che in quel campo ci fossero delle mine. Ha sofferto all'inizio del suo calvario l'emarginazione di quanti risultano me-

nomati nel corpo e quindi spesso emarginati nei loro Paesi e relegati, tanto più se donne, a ruoli subalterni.

Ora Song gira il mondo a portare la sua testimonianza e si è rivolta alle autorità italiane perché massima fosse la sensibilizzazione sul problema delle mine e a sostegno della *mine action*. «L'Italia ci deve ascoltare» – ha dichiarato – «Servono ancora fondi per la bonifica di terreni minati e per l'assistenza e la reintegrazione socioeconomica delle vittime di mine e ordigni inesplosi». Il 1° aprile Song Kosal ha incontrato Sua Santità Benedetto XVI e non è secondario ricordare che il Papa all'*Angelus* del 5 aprile è autorevolmente intervenuto, non solo per accentrare l'attenzione sulla Giornata internazionale indetta dall'ONU, ma anche per ricordare la necessità della rapida entrata in vigore della Convenzione di Oslo per la messa al bando delle bombe a grappolo. Essa ancora deve essere ratificata dal nostro Paese, uno dei primi firmatari.

Il sostegno del Papa è andato anche a «garantire» – sono le sue parole – «la necessaria assistenza alle vittime di tali armi devastanti». Oggi infatti, sono ancora decine di migliaia le mine, molte delle quali anche di produzione italiana, disseminate in quasi tutti i Paesi che hanno una guerra in corso o che sono usciti da conflitti armati. I maggiori Paesi detentori di mine sono: la Cina, gli Stati Uniti, la Russia, la Corea del Nord, la Corea del Sud, l'India, il Vietnam, il Nepal, Cuba, Singapore, l'Irak e l'Iran. Uso di questi ordigni è stato registrato in Myanmar e Cecenia.

I numeri del disastro riferiscono di centinaia di migliaia di vittime nel mondo, di più di 80 Paesi in via di sviluppo con presenza di mine sul territorio, di 200 milioni di mine depositate negli arsenali militari (una mina ogni 48 abitanti del pianeta e una per ogni 16 bambini). Come ho detto in apertura c'è una vittima ogni venti minuti, almeno 20.000 vittime ogni anno, il 54 per cento delle quali muore prima di ricevere qualsiasi soccorso. Fino a quando le mine sono presenti sul territorio di un Paese, non si può parlare di pace, nemmeno quando un conflitto si è concluso. *(Brusìo).*

Signor Presidente, faccio fatica a parlare se c'è confusione. *(Richiami del Presidente).*

I processi di sviluppo e di costruzione rischiano di non poter mai iniziare perché è indispensabile che si realizzi preventivamente la bonifica del territorio e delle infrastrutture. Nell'attività di sminamento resta centrale il problema della localizzazione degli ordigni, ma esiste anche quello della loro eventuale mobilità. Infatti, non di rado accade, come nel Laos che è un Paese gravemente infestato, che, quando si abbattono consistenti piogge monsoniche, gli ordigni si disincaglino dal suolo per venire dislocati altrove insieme a detriti fangosi formati da ruscelli temporanei. Per consentire nuovamente alla popolazione di riappropriarsi di campi coltivabili, di canali per l'irrigazione, di strade e dell'uso di importanti testimonianze archeologiche e, quindi, di attrazioni turistiche utili allo sviluppo del Paese, spesso sarebbe sufficiente una adeguata dotazione tecnica, a partire dai *metal detector*. Un'esperienza d'eccellenza che voglio ricordare è quella che si realizza in Laos, tramite 11 unità di artificieri, due delle

quali sono interamente costituite da donne, che hanno seguito un lungo e severo *training* di addestramento e che per il 50 per cento sono costituite dalle popolazioni dei villaggi delle zone infestate.

Non diversa e quindi aggiuntiva è la drammatica situazione conseguente alla presenza di bombe a grappolo nel territorio. Tutti sanno cosa sono le *cluster bombs*: armi di grandi dimensioni, usate per la prima volta nella seconda guerra mondiale, lanciate dagli aerei o dai sistemi di artiglieria, che si aprono a mezz'aria spargendo ad ampio raggio centinaia di submunizioni più piccole. Le submunizioni sono progettate per esplodere al momento dell'impatto con il suolo, ma se non esplodono, per i motivi più vari – e questo succede spesso, tanto che si parla della possibilità di non esplosione che va dal 5 al 20 per cento – allora restano nel terreno come le mine antipersona, uccidendo e menomando chiunque le tocchi. La diffusione sul suolo ha esempi anche recentissimi dagli effetti intollerabili in Libano, dove secondo stime dell'ONU sono rimasti sul terreno circa 100.000 ordigni inesplosi, in Georgia e nello Sri Lanka.

È vero che l'Italia rispetto alle *cluster bombs* può dire di essere un Paese nel quale ormai non si producono più tali ordigni, anche se la Simmel Difesa S.p.A, ex azienda italiana che nel marzo 2007 ha ceduto l'intero capitale alla Chemring Group PLC (un gruppo britannico), è stata in grado di produrle, possedendone i brevetti, fino al 2005. Sotto la proprietà italiana ha esposto in catalogo alla vendita tale munizionamento nelle maggiori fiere internazionali delle armi, come l'EXA di Abu Dhabi, pur avendo pubblicamente dichiarato nel 2004 di averne cessato la produzione.

È anche vero che il nostro Paese è stato tra i 94 che hanno sottoscritto a Oslo quella Convenzione sulle *cluster bombs* che peraltro, negli articoli 2 e 5, assume impegni significativi nei confronti delle vittime. All'articolo 2 nella definizione di vittima si includono tutti coloro che sono stati uccisi o hanno subito una sofferenza psicologica, una perdita economica, sociale o di emarginazione e una sostanziale menomazione del godimento dei loro diritti cagionata dall'uso di tali munizioni.

Appare estremamente importante quanto contenuto all'articolo 2, con il quale si riscrive parte del diritto umanitario con riferimento alle vittime, includendo a pieno titolo in tale definizione non solo le persone che hanno sperimentato un diretto impatto con tali munizioni, ma estendendola alle loro famiglie e comunità. Gli Stati membri, con l'articolo 5 della Convenzione, si impegnano a fornire assistenza in modo adeguato alle vittime, tenendo conto dell'età, del genere e comprendendo con ciò le cure mediche, la riabilitazione, il sostegno psicologico e l'integrazione sociale ed economica.

Per quanto riguarda i danni dalle mine *cluster,* voglio qui ricordare che le menomazioni prodotte evidentemente non feriscono solo il corpo, ma profondamente anche lo spirito, se è vero quello che è stato recentemente riferito da un professore associato dell'università di Kabul, cioè che il 65 per cento degli uomini che scelgono di uccidersi seminando morte,

gli uomini bomba che portano altro terrore nei luoghi di guerra, risulta essere stato precedentemente ferito e menomato.

Il Senato ha già preso posizione il 28 maggio dello scorso anno votando una mozione unitaria con la quale impegnava il Governo ad assumere nell'ambito della Conferenza di Dublino, preparatoria per Oslo, e nel rispetto degli impegni internazionali delle operazioni di pace, una posizione decisa per la messa al bando delle bombe a grappolo.

Voglio ora esprimere la mia soddisfazione perché oggi qui siamo riusciti a trovare una soluzione condivisa. Parlo di un ordine del giorno a firma Contini, Amati, Torri, Caforio, Fosson: sono i primi firmatari delle mozioni depositate che, quindi, evidentemente, ritireremo, perché abbiamo questo ordine del giorno condiviso e già depositato.

In tale ordine del giorno, dopo un'introduzione che prende spunto dal testo della mozione avente come prima firmataria la senatrice Contini, concludiamo unitariamente nel senso di impegnare il Governo: ad adoperarsi per reperire risorse necessarie in favore dello sminamento umanitario, di cui alla legge 7 marzo 2001, n. 58; a ratificare in tempi brevi il Trattato di Oslo, permettendo all'Italia così di essere tra i primi 30 Paesi che consentiranno l'entrata in vigore del Trattato medesimo; a sollecitare un'azione politica in modo che in tutti i luoghi della diplomazia internazionale, dalle istituzioni europee all'ONU, vi sia una spinta affinché i Paesi che non hanno ancora sottoscritto i Trattati di Ottawa e di Oslo lo facciano. Questo risultato mi sembra particolarmente importante in sé.

Voglio inoltre ricordare che su questo tema numerosi sono stati in questi giorni gli enti locali (Comuni, Province e Regioni) che hanno inteso far pervenire analoga richiesta di impegno al nostro Governo, con mozioni e ordini del giorno assai spesso unitari. Hanno già votato in questo senso ordini del giorno e mozioni i Consigli regionali del Piemonte, della Toscana, delle Marche, del Lazio; i Consigli provinciali di Bologna, Ancona, Novara, Roma, Macerata, Ferrara e Vibo Valentia e tanti Consigli comunali, tra cui Avellino, Perugia, Senigallia, Lioni, Venticano, Capo Sele, Ceraso, oltre al consiglio circoscrizionale di Prato.

Vi sono inoltre molti altri Consigli (tra cui quelli regionali della Puglia, quelli provinciali di Cagliari, Imperia Napoli, Terni, e quelli comunali di Genova, Pisa, Calvizzano, Mugnano, Pomigliano d'Arco, San Giuliano) che hanno preso questo impegno, depositando atti in tal senso, pur non essendo ad oggi ancora riusciti a votarli.

Credo che il risultato sia molto positivo e gli altri presentatori valuteranno se intervenire o meno, ma il senso comunque è che le mozioni dovrebbero essere ritirate così da esprimere un consenso unitario sull'ordine del giorno depositato, e già consegnato al sottosegretario Mantica. *(Applausi dal Gruppo PD)*. Da parte nostra, annunciamo il ritiro della mozione n. 91.

PRESIDENTE. Chiedo alla senatrice Contini se intende ritirare la mozione n. 96.

CONTINI *(PdL)*. Signor Presidente, ritiro la mozione, essendosi raggiunto un accordo sulla stesura dell'ordine del giorno anche con gli altri colleghi, che forse ora interverranno. In ogni caso ci riconosciamo nel testo dell'ordine del giorno G1 che è stato consegnato alla Presidenza.

Sollecitiamo dunque un'attenzione da parte del Governo in tal senso, anche se abbiamo già avuto modo di conoscere al riguardo l'appoggio del sottosegretario Mantica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Caforio per illustrare la mozione n. 123.

CAFORIO *(IdV)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, a nome del Gruppo dell'Italia dei Valori vorrei esprimere pochi e semplici concetti per motivare il valore e il peso dell'ordine del giorno di cui discutiamo oggi. Infatti, il Gruppo dell'Italia dei Valori intende porre l'accento sull'importanza che gli accordi internazionali già raggiunti, e quelli che si raggiungeranno, perseguano efficacemente gli obiettivi che si prefiggono. Secondo quanto stabilito nelle Convenzioni di Oslo e Ottawa, l'Italia si impegna a procedere alla distruzione di tutti gli *stock* di mine antipersona e *cluster bomb* e ne vieta inoltre la produzione e il commercio.

Sono convinto che ciascuno dei colleghi qui in Aula oggi ha ben presente l'enormità e la gravità dell'impatto umanitario causato dalle esplosioni di mine antipersona, che provocano un alto numero di incidenti mortali e le cui vittime sono rappresentate per il 98 per cento (cioè la quasi totalità, colleghi!) da civili, tra cui molti bambini. Per avere anche solo un'idea delle proporzioni enormi di questa piaga basti pensare all'esempio del Libano: ebbene, diverse organizzazioni internazionali, tra cui l'ONU, stimano che solo in Libano vi siano almeno 100.000 ordigni inesplosi.

Colleghi, proprio in Libano i nostri soldati sono, ormai da tempo, impegnati in una missione tra le più importanti e delicate per le relazioni internazionali del nostro Paese, missione che peraltro guidiamo dal 2007. Non solo i nostri militari hanno il compito di bonificare il territorio (si pensi quindi alla preparazione che occorre per farlo), ma vi è anche il problema della pericolosità per la popolazione civile che consegue all'utilizzo di questo tipo d'arma e che quindi rappresenta un grosso ostacolo allo sviluppo di quei Paesi coinvolti nei più recenti conflitti internazionali.

Infatti, per gli Stati aderenti alle convenzioni prima citate, è previsto anche l'impegno a svolgere azioni di assistenza alle vittime, non riferendosi esclusivamente agli individui sopravvissuti all'esplosione di questi ordigni, ma comprendendo anche le loro famiglie e le comunità di appartenenza, compreso il loro reinserimento socioeconomico, la prevenzione dal rischio per le popolazioni dei territori interessati, l'attuazione di programmi di bonifica umanitaria.

Proprio per la realizzazione di questi obiettivi, con la legge 7 marzo 2001, n. 58, l'Italia ha istituito il Fondo per lo sminamento umanitario, completamente in linea con i parametri delle suddette convenzioni. Eppure, contravvenendo alle dichiarazioni di Oslo, il Governo italiano ha

prima dimezzato (nell'ambito della legge finanziaria per il 2004) e poi azzerato il Fondo per lo sminamento umanitario, non riconfermando il suo impegno nella *mine action* e nell'assistenza alle vittime. Avendo azzerato il finanziamento destinato al Fondo per lo sminamento umanitario, come può il nostro Paese presentarsi ai futuri importanti appuntamenti internazionali senza essere accusato d'aver ridotto il proprio impegno nella lotta contro la piaga delle mine antipersona? Ciò non renderebbe certo onore a un Paese ex produttore ed esportatore, che ha fatto del rispetto dei diritti umani la sua bandiera.

Da qui l'esigenza avvertita dall'Italia dei Valori di ritirare la mozione che portava la firma mia e dei miei colleghi e contestualmente di sottoscrivere l'ordine del giorno a firma della senatrice Contini, unanimemente con tutti i rappresentanti dei Gruppi all'interno della Commissione difesa. L'ordine del giorno è valutato con soddisfazione dal mio Gruppo, in quanto esprime comunque la volontà di impegnare il Governo al reperimento dei fondi utili a rifinanziare urgentemente il Fondo per lo sminamento umanitario, di cui alla legge 7 marzo 2001, n. 58, permettendo così di assolvere agli impegni presi e porre in essere tutte le azioni politico-diplomatiche atte a garantire il necessario appoggio finanziario per continuare a sostenere tutte le attività dirette a conseguire l'obiettivo di liberare l'umanità dal terrore delle mine antipersona e dai residui inesplosi delle bombe a grappolo, contribuendo a costruire un mondo più sicuro per le generazioni presenti e future.

Per questi motivi, annuncio il ritiro della mozione n. 123, a mia prima firma, e il voto favorevole del Gruppo Italia dei Valori all'ordine del giorno unitario G1. *(Applausi dal Gruppo IdV).*

PRESIDENTE. Poiché non vi sono iscritti a parlare in discussione, ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo, al quale chiedo anche di esprimere il parere sull'ordine del giorno G1.

MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Signor Presidente, cari colleghi, il Governo prende atto con viva soddisfazione del lavoro che è stato fatto dai vari Gruppi parlamentari per arrivare ad un unico ordine del giorno ed è consapevole dell'importanza della questione. Dico questo in quanto il Governo, pur nelle diverse formulazioni politiche, su questo atteggiamento è sempre stato estremamente coerente.

Il Fondo è nato per sostenere le attività di bonifica e di prevenzione ed è stato costituito nel 2001; è stato il segnale più visibile dell'impegno del Governo italiano in materia. Voglio ricordare che l'Italia è stata uno dei primi Paesi ad eliminare dai propri magazzini qualunque mina e a non produrne più, pur ricordando che in passato molte aziende italiane, come fornitori di mine antiuomo, avevano nel tempo contribuito pesantemente alla loro diffusione. Il Fondo che gestisce il Ministero degli affari esteri agisce secondo linee guida che rispondono alla Convenzione di Ottawa e alle logiche degli impegni sottoscritti alla Convenzione di Oslo

sulle munizioni a grappolo, che in questo senso vengono analogamente considerate come le mine antipersona.

Le risorse vengono impiegate sulla base di criteri di priorità umanitaria e l'utilizzo di questo Fondo è preceduto sempre da una consultazione con le organizzazioni non governative attive in tale settore e che fanno parte del Comitato nazionale per lo sminamento umanitario. Vorrei ricordare al senatore Caforio, che ringrazio peraltro per avere contribuito alla formulazione dell'ordine del giorno unitario, che gli interventi dei reparti delle formazioni del Genio militare in materia di sminamento non rientrano in questo Fondo, che serve invece a finanziare le organizzazioni non governative che a questo si dedicano.

Il Governo vuole sottolineare che questo Fondo è finanziato dal Governo, ma che la stessa legge n. 58 del 2001 prevede contributi e donazioni concesse da privati, enti o da organizzazioni. I limiti di capacità di spesa da parte del Fondo che il Governo ha posto nella formulazione e che l'ordine del giorno affronta, hanno spinto il Governo a porre in atto un progetto per reperire risorse da destinare allo sminamento umanitario. Tale progetto, con un'iniziativa finalizzata a sensibilizzare l'opinione pubblica sui temi dell'azione umanitaria, è già stato presentato alle organizzazioni e ha già avuto il consenso della Croce Rossa e di alcune delle più importanti ONG che operano in questo campo.

Il Governo, dunque, valuta positivamente l'ordine del giorno, ma chiede ai firmatari – senza con questo porre condizioni, ma solo perché quando si sottoscrive un impegno è doveroso farlo nei limiti in cui si è in grado di rispettarlo – se è possibile riformulare il primo capoverso del dispositivo come segue: «ad adoperarsi per reperire, compatibilmente con le esigenze di rigore finanziario, risorse pubbliche e private in favore dello sminamento umanitario, in piena coerenza con le finalità della legge 7 marzo 2001, n. 58».

In pratica, rispetto alla formulazione originaria della senatrice Contini, della senatrice Amato e del senatore Caforio, chiediamo di aggiungere le parole: «compatibilmente con le esigenze di rigore finanziario» e proprio per mantenere l'opportunità di finanziamento del Fondo anche da parte di privati, di aggiungere «risorse pubbliche e private, in piena coerenza con le finalità della legge n. 58 del 2001». Se vogliamo fare riferimento esplicitamente al Fondo, io credo che sia opportuno recuperare il richiamo a questa legge.

Per quanto riguarda i due punti successivi dell'impegno, il Governo è assolutamente d'accordo. Ricordo al Parlamento che la ratifica dei Trattati internazionali è certamente un impegno che può e deve assumersi il Governo; mi auguro però che anche il Parlamento assuma lo stesso impegno in materia, perché spesso anche i tempi parlamentari qualche volta sono molto lunghi.

Comunque, ripeto che il Governo accetta questo impegno così com'è e ovviamente è d'accordo a svolgere un'azione politica atta a sollecitare in tutti i luoghi della diplomazia internazionale, delle istituzioni europee e dell'ONU, i Paesi che non hanno ancora sottoscritto i Trattati di Ottawa

e di Oslo, tenendo conto peraltro, come ha evidenziato la senatrice Amati, che molti sono i firmatari ma che i non firmatari sono alcuni dei Paesi più importanti, dagli Stati Uniti, all'India alla Cina. Comunque l'impegno italiano non verrà certamente meno. Quindi, il Governo esprime parere favorevole sull'ordine del giorno in esame e chiede ai presentatori dell'ordine del giorno se accettano questa diversa formulazione del primo punto. In ogni caso il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Dunque, il Governo accoglie l'ordine del giorno G1, a condizione che venga riformulato il primo capoverso del dispositivo.

Senatrice Amati, è d'accordo con la riformulazione proposta dal sottosegretario Mantica?

AMATI *(PD)*. Signor Presidente, abbiamo costruito insieme questo percorso e comunque non mi sembra che il parere sia condizionato, dato che mi pare che il Sottosegretario abbia detto che accoglie comunque l'ordine del giorno.

Per quanto mi riguarda, sono d'accordo ad inserire un riferimento all'ambito delle disponibilità di bilancio, perché le ragioni sono evidenti e non possono non essere comprese.

Per quanto riguarda la seconda parte è necessario intendersi sulle parole e i fatti: noi ci riferiamo comunque – e questo, per quanto mi riguarda, è uno dei motivi del voto favorevole che io penso daremo tutti convintamente su questo atto – non allo spirito, ma alla sostanza della legge del 7 marzo 2001, n. 58. Ossia i finanziamenti, evidentemente da reperire in tutti i modi possibili e sempre nell'ambito delle disponibilità di bilancio, devono essere finalizzati a dare voce e forza a quella legge e non allo spirito della medesima.

Vorrei che fosse chiaro questo dato: la legge del 7 marzo 2001 vive. In questa logica, che spero lei condivida, siamo d'accordo ad inserire il riferimento nell'ambito delle disponibilità di bilancio.

MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Sono assolutamente d'accordo; infatti, non si parla di spirito bensì di finalità della legge. Quindi, se è accettata la riformulazione, il parere è favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla votazione dell'ordine del giorno G1 (testo 2).

FOSSON *(UDC-SVP-Aut)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FOSSON *(UDC-SVP-Aut)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, esprimo con pochi concetti il voto favorevole del mio Gruppo alla mozione avente come prima firmataria la senatrice Amati.

Le mine antiuomo sono state oggetto di un lungo dibattito etico a livello internazionale a causa del pericolo che rappresentano per i civili anche dopo la fine del conflitto in cui vengono impiegate. Un esempio tipico sono le cosiddette mine farfalla, usate dall'esercito sovietico in Afghanistan, che hanno un curioso aspetto e sembrano, paradossalmente, simili a giocattoli. Tali mine hanno la particolarità di non esplodere ai primi urti, ma dopo un certo numero di manipolazioni e, in tal modo, i bambini, ignari, le prendono per giocarci, coinvolgendo inconsapevolmente anche i loro amichetti nella tragedia. Un effetto simile a quello delle mine antiuomo è inoltre generato dalle cosiddette bombe a frammentazione, che vengono fatte esplodere in aria prima che impattino con il suolo, creando delle schegge che mantengono il loro carico esplosivo per anni.

Cito solo qualche esempio sugli effetti dell'uso delle mine terrestri. Per sminare l'Afghanistan, agli attuali ritmi, occorrerebbero circa 4300 anni. Un'indagine realizzata in Afghanistan sui feriti delle mine antiuomo chiarisce che la maggioranza delle vittime delle mine sono civili. Solo il 13 per cento dei feriti era costituito da militari; le vittime delle mine sono state colpite per l'8 per cento durante il gioco, per il 20 per cento durante il lavoro nei campi, per 15 per cento durante i viaggi, per il 4 per cento durante lo sminamento, per il 38 per cento durante attività non militari.

Oggi, quindi, sono i civili a pagare per la guerra. Nella Prima guerra mondiale, all'inizio del secolo, i civili rappresentavano solo il 15 per cento delle vittime. Come si può notare, la situazione di oggi si è capovolta rispetto all'inizio del secolo e per questo la guerra moderna è diventata molto più disumana e ripugnante perché a farne le spese sono gli innocenti.

Il Trattato di Ottawa e la più recente Convenzione di Oslo si completano reciprocamente avendo come obiettivo la salvaguardia delle popolazioni civili in tempo di conflitto e post-conflitto e la distruzione delle mine antiuomo. È per questo che è necessario rinforzare il Fondo per lo sminamento umanitario, di cui alla legge 7 marzo 2001, n. 58, come è già stato ricordato, al fine di consentire al nostro Paese di rispettare il Trattato e la Convenzione, così da poter svolgere le attività umanitarie a favore dei Paesi teatro di guerre e di poter sostenere le persone disabili, vittime delle mine antipersona. *(Applausi del senatore Peterlini).*

CAFORIO *(IdV)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAFORIO *(IdV)*. Signor Presidente, desidero solo confermare il nostro voto favorevole.

TORRI *(LNP)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORRI *(LNP)*. Signor Presidente, apprezziamo l'ordine del giorno G1, del quale io sono tra i firmatari. Svolgerò poche, ma incisive, considerazioni. La battaglia è giusta e, come nel caso delle *cluster bombs*, siamo intervenuti unitariamente giacché si tratta di un tema importante anche perché è stato anche di uno dei primi atti dell'attuale legislatura. Non possiamo, peraltro, non ricordare che l'impegno assunto dal nostro Paese su questi temi è in corso da svariati anni, tant'è vero che nessun Governo, sia di centrodestra sia di centrosinistra, si è mai sottratto a questa volontà. È questa una circostanza ricorrente ed oggi vi è una conferma ulteriore della volontà, questa volta da parte di un Governo di centrodestra, con unità tra maggioranza e minoranza, di portare a casa un risultato importantissimo. Approfitto di questo dibattito anche per sottolineare come l'approdo del nostro Paese ad un traguardo così importante sia sfociato poi nell'approvazione della Convenzione di Ottawa.

L'Italia, purtroppo, è stata uno dei maggiori produttori di materiale bellico di questo tipo, ma bisogna dare atto che è stato anche uno dei principali Paesi a muoversi per evitare che si continuasse su questa strada, rimettendoci a livello finanziario e con la perdita di posti di lavoro, ma non poteva certo sottrarsi ad una causa così importante. Riteniamo che sia valsa la pena di assumere una simile posizione e che su questa strada si debba continuare.

È anche il caso di ricordare che tra le zone maggiormente colpite ed infestate da questi ordigni c'è l'Afghanistan, dove le nostre Forze armate sono ampiamente impiegate (proprio oggi il Ministro della difesa ha riferito alle Commissioni difesa dei due rami del Parlamento sulla situazione militare in Afghanistan e noi abbiamo proposto di mantenere in maniera seria e concreta l'impegno del contingente italiano in quell'area, affinché il nostro Paese non abbia di che vergognarsi, lavorando a pieno titolo con gli altri Paesi del mondo).

Questo è un passaggio storico, anche perché dagli anni '70 purtroppo nessun Paese si è mai sottratto a produrre le mine antiuomo e in maniera indistinta ne hanno fatto pieno uso tutti i Paesi. Oggi compiamo pertanto un passo importante. Negli interventi precedenti è stato citato il Libano, che purtroppo è uno di questi esempi: anche in quel Paese si è avuta un'abbondanza di *cluster bombs* che hanno devastato la società civile ed hanno colpito soprattutto civili e bambini. Nel nuovo millennio non si possono accettare situazioni di questo genere.

Anche nel corso dell'ultimo conflitto di agosto in Georgia è stato fatto uso di tali ordigni: si continua di volta in volta a perseguire una strada estremamente sbagliata. L'Italia in questo senso si è posta un freno,

dando uno *stop and go* alla produzione, rimettendoci anche in termini economici, intraprendendo così una strada che, a mio parere, è quella giusta. Siamo congiuntamente convinti che l'operazione che stiamo facendo sia di massimo livello e chiediamo quindi con convinzione una ripresa dell'impegno da parte del nostro Paese su questo tema in maniera determinata e seria.

Nel farlo, ci preme sottolineare che le nostre Forze armate hanno già dato un grande contributo per l'eliminazione di questi *stock*. Venendo da Parma, posso fare l'esempio concreto dello stabilimento di Noceto, un caso credo unico in Europa, che si è riconvertito per la distruzione delle *cluster bombs*: siamo quindi attori non più nella produzione di questi ordigni, ma nella loro eliminazione, che è una fase importante ed un motivo di orgoglio per il nostro Paese.

Non dobbiamo e non possiamo tuttavia farci eccessive illusioni, perché la strada è lunga e difficile e dobbiamo avere la convinzione di farcela. Lo sminamento umanitario è una parte importante di un percorso di redenzione di quegli ambienti sconvolti dalla guerra, ma molto lunga resta purtroppo la strada da percorrere.

Mi corre un pensiero di logicità. Forse è così perché l'ambizione di coloro che hanno sostenuto la campagna contro le mine antipersona è quella di umanizzare tale attività che, per definizione, è disumanizzante e rispetto alla quale non è possibile rassegnarsi. Riteniamo che quando si raggiunge un'alternativa, occorre che sia unica e che sia quella che abbiamo adottato.

Noi esprimiamo un sì convinto, come Lega Nord Padania, all'ordine del giorno G1 (testo 2), che ci permetterà di reperire i fondi necessari a svolgere tale attività; lo dichiariamo con un sentimento umanitario e, soprattutto, auspichiamo che ci sia un profondo convincimento morale da parte di tutti, che ci porterà ad approvare sempre la direzione scelta. *(Applausi dai Gruppi LNP e PdL. Congratulazioni).*

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Colleghi, sono presenti in tribuna alcuni studenti dell'Istituto commerciale «Rino Molari» di Santarcangelo di Romagna. A loro va il saluto dell'Aula. *(Applausi).*

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 91, 96 e 123 (ore 17,13)

PRESIDENTE. Dovrebbe ora intervenire in dichiarazione di voto la senatrice Contini. Senatrice Contini, rinuncia a parlare o si riconosce nelle dichiarazioni della senatrice Amati?

CONTINI *(PdL)*. Signor Presidente, io non rinuncio mai.

PRESIDENTE. Ne ha quindi facoltà.

CONTINI *(PdL)*. Signor Presidente, abbiamo lavorato diversi mesi su questa materia e sono semplicemente lieta per il lavoro che abbiamo svolto in questi mesi con il Sottosegretario, con cui abbiamo lavorato anche oggi e che ieri ci ha fornito altre indicazioni. Sono altresì lieta dei cambiamenti che sono stati evidenziati adesso e che si sia raggiunta l'unanimità di tutti i Gruppi.

Confermiamo ciò che ha dichiarato e richiesto prima il sottosegretario Mantica, con l'approvazione di tutti. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno G1 (testo 2), presentato dalla senatrice Contini e da altri senatori.

È approvato.

Discussione delle mozioni nn. 57 *(Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento),* **119** *(Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento),* **120, 121 e 125 sui trasporti ferroviari nel Mezzogiorno (ore 17,15)**

Approvazione delle mozioni nn. 57, 119 (testo 2), 125, nonché dei dispositivi delle mozioni nn. 120 (testo 2) e 121 (testo 2). Reiezione delle premesse delle mozioni nn. 120 (testo 2) e 121 (testo 2)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00057, presentata dal senatore Gallo da altri senatori, con procedimento abbreviato ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento, 1-00119, presentata dalla senatrice Finocchiaro e da altri senatori, con procedimento abbreviato ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento, 1-00120, presentata dal senatore D'Alia e da altri senatori, 1-00121, presentata dal senatore De Toni e da altri senatori, e 1-00125, presentata dal senatore Mura e da altri senatori, sui trasporti ferroviari nel Mezzogiorno.

Ciascun Gruppo avrà a disposizione 20 minuti, comprensivi degli interventi in discussione e in dichiarazione di voto. Gli illustratori potranno intervenire per 10 minuti ciascuno.

Ha facoltà di parlare il senatore Gallo per illustrare la mozione n. 57.

GALLO *(PdL)*. Signor Presidente, illustri rappresentanti del Governo, onorevoli senatori, la mozione n. 57 è stata presentata il 6 novembre 2008. Alla mia firma e a quella del senatore Izzo si sono aggiunte quelle di altri 86 senatori, per un totale di 88 firme, tutti senatori del PdL, di tutte le Regioni d'Italia. Ciò significa che molti parlamentari hanno sottoscritto l'iniziativa, a dimostrazione del fatto che la mozione in esame non rappresenta una rivendicazione territoriale né tanto meno un contributo assistenziale in favore delle Regioni del Sud, ma propone la realizzazione di un'infrastruttura strategica che riduce drasticamente il *gap* infrastrutturale

del Sud, specie dopo un anno di polemiche in merito all'utilizzazione dei fondi FAS.

Quali sono i fatti su cui poggia la mozione? Il 18 dicembre 2001 (era al Governo Silvio Berlusconi), il Presidente del Consiglio, il Ministro delle infrastrutture e il Presidente della Regione Campania hanno sottoscritto 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 Alta velocità/Alta capacità 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 Alta velocità/Alta capacità attraverso il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Foggia-Bari.

Il 1º agosto 2008 (quasi all'inizio della legislatura) il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi ebbe a mostrare, ancora una volta, l'interesse per il Mezzogiorno e per la sua crescita e riprese questo dialogo con la Regione Campania e, insieme al ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli, al ministro per i rapporti con le Regioni Raffaele Fitto, al ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Stefania Prestigiacomo, al presidente della Regione Campania Antonio Bassolino e all'assessore Ennio Cascetta, ha sottoscritto il primo atto integrativo dell'Intesa generale quadro che risaliva al 2001, così riprendendo un programma e un impegno verso il Mezzogiorno che non erano formali, ma che diventavano sostanziali.

Il primo atto integrativo sottoscritto sancisce l'impegno di inserire tra gli interventi della legge 21 dicembre 2001 n. 443 (la cosiddetta legge obiettivo) il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari con le caratteristiche di linea ad Alta capacità. Ritenuto che nell'ambito di tutti i sopra citati impegni assunti dal Governo sarebbe opportuno inserire (ed è questo il senso della mozione, anche in aggiunta alla priorità da dare alla linea Napoli-Bari) il prolungamento delle opere infrastrutturali fino alla Provincia di Lecce, onde evitare che il Salento rimanga l'unica area della Regione priva di collegamenti moderni ed efficienti con il resto Paese, è nata la mozione che impegna il Governo a procedere all'inserimento in tempi brevissimi (quindi non si tratta di un impegno generico, astratto, *sine die*, ma di un impegno immediato), di intesa con la Regione Campania e la Regione Puglia, tra gli interventi della citata legge n. 443 il potenziamento e la velocizzazione dell'Alta velocità/Alta capacità Napoli-Benevento-Bari-Lecce e a considerare prioritaria la realizzazione di detta opera.

È chiaro che all'interno di un programma infrastrutturale nazionale debbano esistere delle priorità, visto che gli interventi in esso previsti sono tutti urgenti e giusti da realizzare, ma con un costo complessivo che sicuramente non può trovare copertura finanziaria immediata. La mozione va in questa direzione, dando finalmente priorità a un'opera infrastrutturale del Mezzogiorno che cessa di essere importante solo per il Sud e che viene riconosciuta come un'infrastruttura di interesse nazionale, come dimostrato dalla firma apposta da tanti senatori del Gruppo del Popolo della Libertà. Essa va infatti a completare il sistema di trasporti in Italia, rendendolo moderno, competitivo e capace di generare nuova economia e nuovo rilancio dell'economia.

Questa considerazione era stata sollevata con la mozione sottoscritta da tanti senatori per poter essere discussa in via prioritaria con un percorso privilegiato. Ad un mese dalla sottoscrizione della stessa ciò non è però avvenuto e quindi, in sede di approvazione della manovra finanziaria (a tal proposito, desidero rivolgere un ringraziamento aperto e sincero a tutti i componenti, sia della maggioranza che dell'opposizione, della 8ª Commissione del Senato), di intesa con il Governo, è stato approvato un ordine del giorno che, ritenendo l'Alta velocità/Alta capacità un'importante opportunità di sviluppo per l'economia del nostro Paese e di crescita del livello generale di produttività e di competitività del sistema Italia sul mercato internazionale (volendo, si può citare anche il presidente Obama, che considera l'Alta velocità un sistema di trasporti intelligente, adatto ai bisogni del XXI secolo), impegna il Governo ad inserire fra le opere dell'Obiettivo 1, con priorità, la linea Napoli-Benevento-Foggia-Bari-Lecce.

Certo, il Salento non può restare fuori dalla dorsale adriatica che comprende Foggia nella tratta Napoli-Bari, raggiungendo appunto Bari passando prima da Foggia. La dorsale adriatica da Foggia a Lecce rappresenta la parte terminale del Corridoio 8 che, attraverso l'asse Bari-Napoli, si collega al Corridoio 1, formando un sistema di trasporti proiettato verso i Paesi dell'Est europeo. Lecce, tra l'altro, si accinge ad essere sede del G8; in questa città si riuniranno tutti i Ministri dell'economia nei prossimi 12 e 13 giugno. Lecce, quindi, è una città del mondo.

Questa velocizzazione offrirà ancora tante altre opportunità al Salento, una zona che è all'attenzione internazionale per la bellezza del barocco, per il paesaggio, per le sue incantevoli masserie, per il suo mare cristallino e per le sue splendide coste, ma anche per lo sviluppo di settori industriali quali l'agroalimentare, il tessile, l'abbigliamento, il calzaturiero.

In merito ai tempi, proprio venerdì scorso a Benevento il ministro Matteoli, il sottosegretario Viespoli e i Presidenti delle Regioni Puglia e Campania hanno preso parte ad una tavola rotonda in cui veniva presentato il progetto preliminare della Napoli-Bari e da questo incontro è emerso un impegno sulla realizzazione della Napoli-Bari da parte dello stesso Ministro il quale, parlando a nome del Governo, ha affermato che la Napoli-Bari si farà. L'opera costerà circa cinque miliardi di euro; c'è la disponibilità di un miliardo e 300 milioni, sufficiente ad aprire

una prima *tranche* di lavori. Prende così corpo la realizzazione di questa importante arteria. Credo davvero che siamo sulla strada buona e, soprattutto, che un'ulteriore spinta verrà da questa mozione con la quale chiediamo e continueremo a chiedere il finanziamento dell'intera opera.

Per quanto riguarda i vantaggi, parliamo di risparmi in ordine di tempo, di maggiore qualità, di offerte. Faccio solo qualche esempio. Roma sarà raggiungibile da Bari in sole tre ore e da Lecce in quattro ore, con un risparmio di un'ora e mezzo; Napoli, sempre da Bari, sarà raggiungibile in meno di due ore, con un risparmio di un'ora e 40 minuti. Oltretutto avremo un collegamento Napoli-Bari-Lecce diretto, mentre oggi bisogna fare il cambio a Caserta, cosa del tutto assurda nel terzo millennio. Il potenziamento consentirà un aumento di 15.000 passeggeri, per un totale di 20.000 all'anno, e di 6.000 tonnellate di merci trasportate al giorno. Si prevedono impatti positivi anche sulla sostenibilità ambientale: quasi 89.000 tonnellate all'anno in meno di emissioni di anidride carbonica e 306 tonnellate in meno all'anno di emissioni di ossido di azoto.

In conclusione, realizzare l'Alta velocità sulla tratta Napoli-Benevento-Foggia-Bari-Lecce significa realizzare un'infrastruttura strategica che riduce drasticamente il *gap* infrastrutturale del Sud, specie dopo un anno di polemiche – ritorno a dire – per l'utilizzazione dei fondi FAS. Grazie a quest'opera si collegheranno tra loro il Corridoio europeo 1 Berlino-Palermo con il Corridoio 8 Bari-Parma e, dunque, la dorsale adriatica con quella tirrenica. I porti di Napoli e di Bari saranno in grado di svolgere al meglio un ruolo strategico nella piattaforma logistica del Sud Europa. Il triangolo Roma-Napoli-Bari diventerà uno dei sistemi metropolitani più grandi d'Europa e con la sua rete di servizi accelererà ogni forma di scambio commerciale, culturale e turistico.

Il rilancio delle infrastrutture – lo abbiamo sempre detto in quest'Aula – è alla base del rilancio dell'economia e in questa situazione ha un valore doppio: da un lato, è in armonia con la direzione di marcia che il Governo sta imprimendo per superare la crisi nella quale siamo attanagliati; dall'altro, il Mezzogiorno ha bisogno di questa infrastruttura per un discorso di crescita, con un forte indotto occupazionale.

Faccio infine un accenno alla rivoluzione culturale in atto che scaturisce dal federalismo, dai servizi essenziali, da una competizione sana fra le Regioni, da una classe dirigente capace di amministrare che vuole misurarsi sulle sue capacità e viene giudicata per quello che produce, da un'amministrazione sana che deve portare i conti a posto. In questa rivoluzione culturale, quindi, una classe nuova ha bisogno di servizi che siano paritari.

Quindi, i servizi devono essere comuni su tutto il territorio anche in termini di livello qualitativo. Pertanto, non dobbiamo avere un'Italia a due velocità, ma andare tutti insieme ad alta velocità. *(Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Filippi Marco per illustrare la mozione n. 119.

FILIPPI Marco *(PD)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, la nostra mozione è stata animata dalla volontà di offrire non già una ipotesi necessariamente alternativa od oppositiva a quella presentata testé dal senatore Gallo, bensì di proporne una in grado di offrire davvero una visione più ampia, su cui poter far convergere indistintamente i voti dell'Assemblea e su cui impegnare davvero il Governo rispetto alle priorità infrastrutturali delineabili nel Mezzogiorno del Paese. Infatti, con il massimo rispetto per il senatore Gallo, di cui siamo soliti apprezzare il lodevole attivismo da cui è animato, a noi sembra piuttosto che la mozione voglia costituire essenzialmente l'occasione per cogliere un treno che sta partendo: la realizzazione dell'Alta capacità Napoli-Bari al fine di inserirci il prolungamento verso Lecce, giustificandolo, a nostro avviso invero un po' debolmente, come opportuno, semplicemente e soltanto opportuno.

Insomma, un'opportunità tra le tante. Non viene aggiunto altro se non la preoccupazione in ultimo circa la necessità di vigilare affinché le ferrovie non riducano i servizi da Lecce verso Napoli e Roma, che sembra essere, questo sì, il vero obiettivo della mozione. Come del resto, devo dire, analogo proponimento è rappresentato dalla mozione della Lega che, per converso, richiama in opposizione alla mozione Gallo la necessità del prolungamento della TAV da Milano sino a Venezia e Trieste.

Queste due mozioni sono la plastica rappresentazione di un quadro del Paese che la maggioranza, suo malgrado, non riesce più a comprendere e tenere unito, votando – come probabilmente magari vedremo – una mozione ed il suo contrario, rendendo quindi forse inutile anche il dibattito e le sue deliberazioni. A noi pare invece che l'occasione di parlare delle infrastrutture e dei servizi necessari nel Sud del Paese costituisse un'occasione che purtroppo capita di rado nelle Aule parlamentari e che questa, sì, fosse una occasione da non disperdere.

Altro allora doveva essere a nostro avviso l'impostazione ed il taglio da dare alla discussione; un profilo che noi riteniamo più conforme a quello delle mozioni presentate dall'UDC e dall'Italia dei Valori. Con questa mozione abbiamo voluto prendere sul serio tale opportunità confidando nella possibilità di un reciproco atteggiamento di rispetto e di ascolto. Ci proponiamo pertanto di rappresentare con questa mozione il semplice, si fa per dire, stato dell'arte delle infrastrutture nel Sud del Paese e, in conseguenza delle risorse effettivamente disponibili, determinare un quadro delle priorità indispensabili.

Del resto, in un momento di crisi come quello attuale, non possiamo non essere unanimemente convinti che occorra concentrare le risorse e scegliere le priorità su cui investire. Per noi e non da oggi il Sud costituisce la principale sfida infrastrutturale, non solo per il nostro Paese, ma per l'intera Unione europea se è vero, com'è vero, che la prospettiva comunitaria di sviluppo economico e sociale dell'Unione europea guarda sempre più verso il Mediterraneo e segnatamente verso la sponda Sud, e sempre più verso Est, europeo ed extraeuropeo. Pensiamo pertanto che non si debba prescindere dall'inquadramento del nostro Paese nell'ambito dei

corridori paneuropei e segnatamente per il Sud di quelli costituiti dai Corridoi 1 e 8.

Ed è invece proprio nel Sud del Paese che sono più vistose e stridenti le contraddizioni costituite dalle affermazioni e dagli annunci del Governo, che sembrano ricomprendere nella fantomatica costruzione del ponte sullo Stretto o nella realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria le opere onnicomprensive di una realtà invece molto più complessa ed articolata. Anche per questo il nostro Gruppo ha invece voluto presentare, come dicevo, un documento che desse nella sua interezza una visione di insieme della situazione infrastrutturale del Mezzogiorno italiano, ponendo l'accento in particolare su quelle opere senza il cui completamento non sarebbe possibile procedere al completamento dei corridoi europei.

In questo senso stiamo parlando di un piano delle opere essenziali per l'infrastrutturazione necessaria del Mezzogiorno che avrebbe un costo di circa 24 miliardi se avesse in cima alla lista delle spese da effettuare almeno le seguenti voci. In Calabria, innanzi tutto, il completamento del segmento autostradale Salerno-Reggio Calabria per cui sono necessari 2,7 miliardi di euro: ad oggi la disponibilità finanziaria ammonta invece a circa 600 milioni di euro. Pertanto, colleghi della maggioranza, non è vero, come è stato sostenuto ripetutamente dal Governo, che l'opera è interamente finanziata e sarà ultimata entro il 2013. Purtroppo, la triste verità è che la Salerno-Reggio Calabria è destinata a rimanere una storia infinita e non finita di questo Paese, anche al netto dei preoccupanti stati di avanzamento lavori che si registrano. Ripeto: 2,7 miliardi di euro, e mancano ancora 2 miliardi di euro.

In Sicilia l'itinerario ferroviario Messina-Palermo, che comprende il raddoppio della tratta Patti-Castelbuono: 3.950 milioni di euro (circa 4 miliardi), interamente da reperire e la tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono: 960 milioni di euro, questi già stanziati. L'infrastruttura ferroviaria ha un costo complessivo di circa 5 miliardi di euro e quindi mancano 4 miliardi di euro.

Il ponte sullo Stretto costa invece 6 miliardi di euro, di cui soltanto 1,3 attualmente di provenienza pubblica, e sulla cui effettiva cantierabilità nelle attuali condizioni economiche permane più di un dubbio, per usare un eufemismo, come anche l'attuale Governo sta cominciando lentamente a comprendere. Quindi, di 6 miliardi di euro ne mancano ancora 4,7.

In Calabria e Campania l'Alta capacità Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria è stata inserita nel contratto di programma RFI 2007-2011, aggiornato al 2008. Sono previsti in questo caso il quadruplicamento della Salerno-Battipaglia, costo vita 1,8 miliardi di euro, interamente da finanziare, il potenziamento tecnologico della Battipaglia-Reggio Calabria, la variante Ogliastro-Sapri (con un costo vita di 3,2 miliardi di euro, anche questi interamente da finanziare). I due interventi complessivamente, com'è logico, hanno un costo complessivo di 5 miliardi di euro, interamente da reperire.

In Puglia e Campania, e veniamo appunto alla questione oggetto della precedente mozione, l'Alta velocità-Alta capacità Napoli-Bari, con un costo vita, come è stato ricordato, di 5 miliardi di euro, ha una copertura di poco meno di 1,5 miliardi di euro: mancano quindi 3,5 miliardi di euro.

Il quadro che ho testé rappresentato, pertanto, solo per le opere prioritarie che ho elencato e che sono necessarie alla realizzazione dei progetti TEN è caratterizzato da un costo pari a poco meno di 24 miliardi di euro (23,7 per la precisione), con risorse effettivamente disponibili ad oggi stanziate, colleghi della maggioranza, pari soltanto a 4,5 miliardi di euro, poco più di un sesto; va detto anche che se aggiungessimo la nuova linea ad Alta velocità Battipaglia-Reggio Calabria, che costa 18 miliardi di euro, tale cifra già lieviterebbe a 42 miliardi.

Se poi aggiungessimo ancora le opere che non fanno parte dei corridoi paneuropei, elencati peraltro puntigliosamente nella nostra mozione – non a caso – e che rivestono un'importanza strategica per il Mezzogiorno, fra l'altro inseriti nel piano delle infrastrutture strategiche (tra cui si trova, per ricordarlo, la statale ionica con un costo vita di 15 miliardi di euro, il nuovo collegamento Palermo-Catania e altre opere), il costo salirebbe a quota 67 miliardi di euro, peraltro già ricompresi nel piano per le infrastrutture strategiche del Governo.

Al momento, le risorse effettivamente stanziate disponibili ammontano a circa 8 miliardi di euro pari, colleghi, neppure ad un ottavo del fabbisogno complessivo. Questo è l'effettivo stato dell'arte, non altro.

Di fronte a ciò le affermazioni del Governo sulla cantierabilità del ponte sullo Stretto – su cui voglio che sia chiaro non si è pregiudizialmente contrari, ma che nelle condizioni date finirebbe per essere un ponte che collega due deserti – e sulla conclusione dei lavori entro il 2013, in quanto interamente finanziata, della tratta Salerno-Reggio Calabria, sono affermazioni di una tale inattendibilità da commentarsi da sole.

Riteniamo che al Parlamento sia richiesto di fare chiarezza e di sgombrare il terreno dagli equivoci. Noi, con questa mozione, abbiamo inteso richiamare il Governo e la maggioranza alle proprie responsabilità, al netto dei proclami e delle politiche degli annunci, che sono forse anche efficaci sul piano della comunicazione e dell'illusorio consenso, ma che lasciano il Paese drammaticamente immobile nelle sue condizioni, un Paese che rischia così di non cogliere l'opportunità di una sfida per l'innovazione di cui l'infrastrutturazione per il Sud costituisce non solo il terreno di intervento più nobile ed alto, ma anche la principale occasione di sviluppo per l'altra metà del Paese. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Astore).*

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Colleghi, è presente in tribuna una delegazione di docenti e studenti dell'Istituto di istruzione superiore «Don Giovanni Colletto» di Corleone. A loro va il saluto dell'Assemblea. *(Applausi).*

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 57, 119, 120, 121 e 125 (ore 17,13)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Alia per illustrare la mozione n. 120.

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)*. Signor Presidente, il tema che oggi emerge da queste mozioni presentate da tutti i Gruppi parlamentari, ad eccezione della Lega Nord, è legato a quali sono le politiche che il Governo ed il Parlamento intendono incentivare per lo sviluppo del sistema dei trasporti nel Mezzogiorno d'Italia. Tutto ciò si articola in un momento di particolare difficoltà economica del Paese, difficoltà nota, sulla quale ci siamo a lungo confrontati, che determina anche politiche di bilancio restrittive con particolare riferimento ai contratti di servizio che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – e quindi lo Stato centrale – ha con Ferrovie dello Stato, concessionario pubblico del servizio di trasporto su rotaia, attraverso le sue articolazioni.

Nel sistema del trasporto riferito al Mezzogiorno d'Italia il ruolo delle Ferrovie dello Stato è sempre stato centrale nonostante le difficoltà derivanti dall'assenza di investimenti consistenti per la manutenzione straordinaria e l'implementazione della rete ferroviaria, con particolare riferimento alle Regioni meridionali. Uno dei punti cardine del programma del Governo è sempre stato quello della realizzazione del ponte sullo Stretto, che è considerato uno strumento non di collegamento fisico tra la Regione siciliana ed il resto d'Italia, ma attraverso cui realizzare il sistema dell'Alta velocità da Napoli a Palermo. La realizzazione del ponte sullo Stretto diventa l'anello di congiunzione e di conclusione del Corridoio Berlino-Palermo e dunque lo strumento attraverso cui si ammoderna l'intera rete ferroviaria del Mezzogiorno d'Italia garantendo anche da Napoli a Palermo la cosiddetta Alta velocità.

Se così è, e non c'è motivo di ritenere il contrario, bisogna essere conseguenti, come ha ricordato il collega Marco Filippi. Il ponte sullo Stretto non ha una copertura finanziaria integrale, ma parziale, posto che il resto dell'opera dovrebbe essere finanziato con il concorso di privati, tenuto conto di quali sono le condizioni economiche in cui si trova il Paese e che una delle proposte in campo, a seguito dell'evento sismico abruzzese, è giustamente quella di rivedere queste priorità.

Quindi, se le politiche di investimento della rete ferroviaria nel Mezzogiorno d'Italia si appendono alla realizzazione del ponte sullo Stretto, è evidente che già in partenza si può dire che non vi è la possibilità di portare avanti politiche di investimento in questo settore nel Mezzogiorno d'Italia, che è legittimo il lavoro che Ferrovie dello Stato sta facendo – intendendo la parola «lavoro» in termini esclusivamente eufemistici perché vi sarebbe tanto da dire su Ferrovie dello Stato e sul suo ruolo in questo Paese – e che bisogna rassegnarci ad una conclusione negativa dei ragionamenti che in questa sede il Parlamento, nelle sue diverse articola-

zioni di maggioranza ed opposizione, sta tentando di fare, in uno spirito costruttivo che parte anche dall'iniziativa del collega Gallo.

A ciò vorrei aggiungere un'altra considerazione, poiché la seconda grande direttrice delle politiche di investimento nel sistema infrastrutturale del Mezzogiorno è data dalla realizzazione e dall'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria. Il Senato ha avuto modo di approfondire questo tema anche in sede di *question time* con il Ministro delle infrastrutture ed è emerso che vi è una serie di problemi legati alla copertura integrale di questa opera sotto il profilo finanziario, alla difficoltà della gestione dei cantieri e, quindi, alla circostanza che non solo il trasporto su rotaia, ma anche quello su gomma, non sono messi molto bene dalle nostre parti.

Tutto questo dovrebbe stimolare da parte nostra, al di là delle opinioni che ciascuno di noi può serbare rispetto al Governo, un dibattito – come quello che mi auguro avrà luogo in quest'Aula su tali temi – che parta dal presupposto che alcune questioni, come l'ammodernamento della rete e il conferimento di pari condizioni di competizione economica a diverse aree territoriali, non fanno parte del patrimonio politico di questo o quello schieramento, ma devono far parte del cosiddetto senso dello Stato. Infatti, uno Stato esiste se tutti i territori sono tra di loro messi nelle condizioni di poter competere ad armi pari.

Quando, viceversa (non voglio aprire la polemica sui fondi FAS, perché sarebbe troppo semplice e non mi pare il caso), queste risorse, come quelle destinate alle aree sottoutilizzate, sono impiegate in maniera diversa e prevalentemente al di fuori delle finalità istituzionali, mancano poi le risorse per migliorare il trasporto ferroviario o per realizzare buone condizioni infrastrutturali per il gommato. Non vi sono nemmeno risorse aggiuntive per le cosiddette autostrade del mare che sono un altro strumento di collegamento, di snodo e di commercio; anzi, si assiste anche in questo settore (vedi la vicenda Tirrenia) ad una sostanziale contrazione delle risorse. Ci troviamo di fronte ad una condizione di fatto rispetto alla quale nessuno, indipendentemente dal partito di appartenenza, può restare inerte e incapace di assumere una posizione chiara.

Credo che il Parlamento debba assumere una posizione chiara, perché, cari colleghi, se sono veri i dati che Ferrovie dello Stato ha comunicato circa un mese fa alle organizzazioni sindacali che si occupano del settore dei trasporti, ci troviamo di fronte, ad esempio, per quanto riguarda il trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza, al taglio di quasi la metà dei trasferimenti dello Stato per l'anno 2009: le risorse che per questo ramo del trasporto lo Stato, nel contratto di servizio, ha previsto di trasferire a Ferrovie dello Stato sarebbero pari a poco più di 116 milioni di euro, con una riduzione di circa 134 milioni di euro rispetto a quanto erogato nel 2008. Basti guardare anche a quanto ammonta il taglio che lo Stato opera nel trasferimento per l'anno 2009 al settore del trasporto merci e che consisterebbe in una riduzione di circa 56 milioni di euro.

Se a ciò associamo quanto Ferrovie-RFI ha comunicato in termini di contrazione delle risorse rispetto alle politiche di ammodernamento, di manutenzione e di resa in efficienza della rete, su cui opera il trasporto

su rotaia, e se poi a questo aggiungiamo i dati che riguardano il taglio e la contrazione delle risorse, sia con riferimento agli investimenti infrastrutturali, sia con riguardo ad un'altra voce importantissima del capitolo relativo al trasporto (cioè il trasporto locale e regionale, in relazione al quale anche è operata una sorta di riduzione), ci rendiamo conto che chi paga le conseguenze di queste politiche di bilancio – che sappiamo assolvono anche ad un limite economico congiunturale – è il Mezzogiorno d'Italia. È questa infatti la parte del Paese con una rete ferroviaria che ha bisogno di maggiori interventi di potenziamento, di manutenzione e di investimento; è questa la parte dell'Italia che, sull'onda dei grandi progetti di lunghissimo periodo, si vede sottrarre quotidianamente risorse in favore di altre aree del nostro Paese.

Non me ne vogliate, colleghi della Lega, ma riteniamo che sia una provocazione aver presentato oggi questa vostra mozione, quando tutti i Gruppi parlamentari, sia di maggioranza che di opposizione, a cominciare dal principale Gruppo di maggioranza (il Popolo della Libertà), hanno voluto concentrare la loro attenzione sull'atteggiamento colpevole di Ferrovie dello Stato (poi bisognerà vedere se si tratta del Governo, cioè del concedente o del concessionario). In ogni caso, mentre si registra un disagio e una difficoltà, sia con riferimento ai progetti che riguardano l'Alta capacità (Napoli, Bari e più in generale la Puglia), sia con riferimento alle opere infrastrutturali e agli investimenti sulla rete ferroviaria nel Mezzogiorno, voi presentate invece una mozione, per carità giustissima, ma che come direbbe qualcuno «non ci azzecca» e sul piano politico e istituzionale va considerata solo una provocazione egoistica che non fa onore al dibattito politico che stiamo svolgendo sul tema, che è uno solo e riguarda gli investimenti che si vogliono fare e che questo Parlamento vuole che il Governo faccia nel Mezzogiorno d'Italia.

C'è poi un altro caso nel caso, che riguarda la cosiddetta area dello Stretto, dove si è arrivati all'aberrazione per cui i treni vagoni letto che attraversano lo Stretto hanno visto un allungamento del loro orario, oltre ad una contrazione del servizio, a tal punto che i passeggeri scendono a Villa San Giovanni e proseguono per nave il percorso per raggiungere la Sicilia.

Ma ci rendiamo conto, vi rendete conto, che questa è una politica miope e folle? È chiaro che, mentre l'area degli investimenti nei prossimi anni è concentrata nei Paesi mediterranei del Nord Africa, nella cosiddetta area di libero scambio, l'Italia si presenta a questa competizione globale su quei mercati con una rete ferroviaria che fa per così dire «rame da tutte le parti» (visto che viene rubato!), con un'infrastruttura su gomma che non esiste perché cantierata e sarà bloccata ancora chissà per quanti anni e con autostrade del mare che non esistono perché siamo in attesa di capire come il progetto di privatizzazione della Tirrenia riuscirà a sortire quegli effetti taumaturgici che trent'anni di gestione pubblica non hanno prodotto.

Questo è il punto politico rispetto al quale, sia la mozione del collega Gallo, che le altre, sono assolutamente condivisibili sul piano dello spirito

che le anima e dovrebbero essere tutte votate, se lo spirito che ci anima è proprio quello di costruire una proposta nel senso di valutare attorno ad un tavolo quali sono le risorse disponibili e rimodulare le priorità per garantire al Mezzogiorno una rete infrastrutturale che gli consenta di produrre ed esportare a condizioni paritarie rispetto alle altre aree del Paese.

Se volete fare questo, siamo pronti a farlo insieme a voi, altrimenti assumetevi la responsabilità davanti agli elettori di essere anche su questo tema sotto scopa della Lega che vi porta la mozione per l'opera pubblica del Nord che, ripeto, è solo una provocazione politica di pessimo gusto. Non fate gesti di dissenso con la testa, perché purtroppo è così, colleghi; cercate invece di collaborare insieme a noi, come state facendo, perché credo che questo sia lo spirito con cui siamo a discutere qui oggi su questo tema. *(Applausi dai Gruppi UDC-SVP-Aut e PD).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore De Toni per illustrare la mozione n. 121.

DE TONI *(IdV)*. Signor Presidente, illustri colleghi, signori del Governo, credo che questa sia un'occasione autentica per ragionare attorno al tema dei trasporti e dei collegamenti del Mezzogiorno, quindi dell'intero Paese, dell'Italia.

Il Gruppo dell'Italia dei Valori ritiene che un sistema di mobilità pubblica efficiente costituisca un obiettivo strategico per la costruzione di politiche volte a promuovere uno sviluppo che sia sostenibile, che dia migliori condizioni di tutela della salute dei cittadini, nell'ottica e anche nel rispetto degli accordi del Protocollo di Kyoto e del Programma di riduzione dei gas dannosi dell'Unione europea.

Vorrei fare alcune considerazioni di fondo che riguardano il tema centrale, cioè la modernizzazione del Paese e in particolare della regione del Mezzogiorno. Per far questo mi rifaccio ad una riflessione che abbiamo fatto in 8ª Commissione proprio con le audizioni, cari colleghi Filippi e Gallo, degli assessori regionali delle varie Regioni del Mezzogiorno, che ci hanno dato uno spaccato terribile. Quindi, fare oggi una riflessione attorno a questi temi significa assumerci fortemente la responsabilità dei collegamenti del Sud; quando dico del Sud o del Centro-Sud, dico del Paese Italia. In questo ci differenziamo fortemente da una visione leghista egoistica, di parte, che dimostra ancora una volta che è un partito non nazionale ma che si rivolge soprattutto all'area forte del Nord.

Cosa vuol dire la dorsale del Centro-Sud? Vuol dire ragionare attorno ad una situazione di degrado ormai intollerabile che per certi aspetti rappresenta un calvario anche per tutti i nostri fratelli italiani del Centro-Sud.

Parliamo del Lazio: la tratta ferroviaria Roma-Pescara è ormai inadeguata ed obsoleta e i 168 milioni di euro che erano stati messi a disposizione sono stati revocati con un semplicissimo articolo 5 del decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93.

Vorrei parlare brevemente di questioni concrete, vere, perché questa è l'occasione per farlo. Parliamo della Sicilia: storicamente le Ferrovie dello

Stato non hanno mai concretamente avviato un programma di ammodernamento della rete nella Regione; si parla di 1.444 chilometri – quindi non è poco – però solo 268 di questi sono a binario doppio elettrificati e ben 687 chilometri sono a binario singolo non elettrificati. Questo è un dato che evidentemente fa capire a coloro che sono già intervenuti che senso ha fare il ponte sullo Stretto di Messina. Mi avvio velocemente alla conclusione perché ho paura di non riuscire a terminare in tempo.

Parliamo della Calabria, che risulta avere una flotta di treni attivi ormai vetusta, che i collegamenti non si riescono più a realizzare. È una situazione critica, certamente imputabile al progressivo abbandono del sistema ferroviario calabrese da parte di Trenitalia SpA.

Il trasporto ferroviario della Regione Basilicata è divenuto talmente precario che non si trovano a volte neanche i treni, che vengono soppressi oppure dotati di carrozze sudice e cadenti. Hanno soppresso anche l'Eurostar Taranto-Potenza-Roma.

Cosa dire della Regione Puglia che deve sopportare la sostituzione di treni veloci come l'ETR500 delle linee Lecce-Bari-Roma e Taranto-Bari-Milano con locomotori e carrozze vetuste dove ormai si viaggia in maniera penosa? Ma possiamo andare avanti.

Allora, secondo noi, il tema da porre oggi fortemente all'attenzione del Parlamento, del nostro Senato, ma in particolare del Governo, è quello di ripristinare i finanziamenti per l'Alta velocità che riguardano la tratta Napoli-Bari, già stanziati dal Governo Prodi.

Il costo complessivo che si ritiene necessario per un rilancio effettivo è di circa 5 miliardi di euro, di cui circa 1,5 risultano finanziati e 3 miliardi e mezzo ancora da finanziare. In particolare, cito alcune tratte importanti: la tratta Napoli-Cancello, per la quale sono disponibili 595 milioni di euro su un totale previsto di 670; la tratta Cancello-Benevento per la quale sarebbero necessari 970 milioni di euro mentre ad oggi sono disponibili solo i finanziamenti per la progettazione; la tratta Cervaro-Bovino è interamente finanziata con 550 milioni di euro e ce ne sarebbero altre.

È necessario, come dicevo, un forte impegno per l'Alta velocità e l'Alta capacità sulla tratta Napoli-Bari che noi consideriamo elemento chiave per lo sviluppo del Paese. La legge finanziaria per il 2009, però, ha ridotto le disponibilità finanziaria per le Ferrovie dello Stato del 32,5 per cento, passando da 3.500 a 2.363 milioni di euro. Il fatto positivo da rilevare, invece, è che il decreto-legge n. 185 del 2008 ha istituito un fondo per gli investimenti del gruppo Ferrovie dello Stato con una dotazione di 960 milioni di euro per il 2009 e una autorizzazione di spesa per 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011.

Dopo queste riflessioni, che ritroverete espresse in modo più organico nella mozione, il gruppo dell'Italia dei Valori, condividendo gli interventi dei senatori Filippi e D'Alia, chiede di porre in essere davvero ogni atto di competenza del Governo che sia finalizzato a ridurre i disagi dei lavoratori pendolari che pagano sempre i sacrifici per primi, 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; ad accertare l'effettiva rispondenza del servizio di trasporto ferroviario nelle Regioni del Mezzogiorno a quelli che dovrebbero essere gli standard moderni rispondenti ai 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 nel Mezzogiorno; a confermare le scelte assunte con il DPEF 2008-2011 e il relativo allegato infrastrutture proprio per la realizzazione della tratta 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 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.

Concludo dicendo che non c'è Italia senza Mezzogiorno e non c'è Mezzogiorno senza Italia. Questo è l'impegno che chiediamo al Governo, se è vero che è un Governo nazionale di tutto il Paese. *(Applausi dai Gruppi IdV e PD).*

FINOCCHIARO *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINOCCHIARO *(PD)*. Signor Presidente, chiedo di aggiungere la firma alla mozione presentata dal presidente D'Alia.

PRESIDENTE. Ne prendo atto, senatrice Finocchiaro.

Ha facoltà di parlare il senatore Mura per illustrare la mozione n. 125.

MURA *(LNP)*. Signor Presidente, signor Sottosegretario, gentili colleghi, ho ascoltato i senatori che mi hanno preceduto e desidero tranquillizzare tutti: nessun egoismo da parte del Gruppo Lega Nord con la presentazione di questa mozione, come affermato dal collega De Toni, nessuna provocazione, come ha detto il collega D'Alia e, tanto meno, nessuna contrapposizione con la mozione presentata dal collega Gallo, con cui mi

onoro di lavorare spalla a spalla in 8ª Commissione, nell'interesse del Paese.

Ritengo che con la mozione che abbiamo presentato sia specificato chiaramente, senza possibilità di equivoci, che il sistema ferroviario Alta velocità/Alta capacità, che interessa la linea Napoli-Benevento-Bari-Lecce, si inserisce in maniera assolutamente fondamentale nel progetto di modernizzazione di questo Paese.

Una macchina non può funzionare se non funzionano tutte le sue componenti. Questo Paese non può andare avanti, non può rinascere, se si lavora sempre a pezzettini, a compartimenti stagni, a macchia di leopardo. Quello che abbiamo voluto fare con la nostra mozione è evidenziare questa capacità di interconnessione. Il sistema ferroviario italiano ad Alta velocità/Alta capacità si sviluppa, lo ricordo, per più di 900 chilometri, attraverso il territorio di sei Regioni e di oltre 150 Comuni. Geograficamente è strutturato secondo una grande T che parte da Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Salerno per poi proseguire verso Benevento, Bari e Lecce e, dall'altra parte, unisce Torino, Milano, Brescia, Verona, Venezia e Trieste. Queste nuove linee sono state progettate con lo scopo ben preciso di consentire un traffico promiscuo, quindi sia di passeggeri che di merci. Sono strettamente integrate con la rete ferroviaria già esistente per il tramite di varie interconnessioni e in prospettiva – questo è importante – collegate con la rete Alta velocità europea.

Quindi, le caratteristiche progettuali 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 quello attuale.

Grazie a questo progetto dell'Alta velocità/Alta capacità i grandi nodi ferroviari di Torino, Milano, Verona, Bologna, Firenze, Roma e Napoli – stiamo parlando di tutto il Paese, non soltanto del Nord Italia – sono in corso di potenziamento e la penetrazione urbana delle nuove linee veloci fornisce anche l'occasione per migliorare i sistemi di trasporto delle principali reti metropolitane. Dopo aver completato – non mi addentrerò nei dettagli specificati molto bene nella nostra mozione, la Padova-Mestre e la Milano-Treviglio, che erano dei veri e propri colli di bottiglia, a questo punto c'è una urgenza fondamentale rappresentata dalla tratta Treviglio-Brescia-Verona-Padova.

La realizzazione di questa linea ha un duplice obiettivo: da un lato fornire collegamenti veloci su lunghe distanze e, dall'altro, alleggerire la rete ordinaria. È quello che chiediamo al Governo e sono sicuro di poter uscire dall'Aula a testa alta, convinto di aver fatto l'interesse di tutto il Paese e non soltanto quello del Nord. Quest'ultimo chiaramente è motivo di rispetto nei confronti dei cittadini che qui rappresento, ma il completamento del progetto della nuova rete ferroviaria Milano-Verona, con il proseguimento in direzione di Padova e Venezia, costituisce un nodo fondamentale nell'ambito del Corridoio plurimodale n. 5 che dovrebbe collegare Lione a Trieste per poi proseguire verso est in direzione di Lubiana

e Budapest. Ciò consentirebbe a tutto il Paese di essere inserito nel sistema ferroviario della direttrice del Sud Europa.

Se questo è solo l'interesse del Nord, qualcuno me lo deve spiegare. A che cosa possono servire dei collegamenti veloci al Sud se questi non hanno la possibilità di interconnettersi in maniera più ampia con i servizi ad Alta velocità di trasporto merci e di trasporto persone in tutta Europa? Per realizzare questo non si può arrivare ad un certo punto e trovare un cartello con su scritto «chiuso», e non c'è più niente, trovare il vuoto dall'altra parte. È assolutamente fondamentale lavorare per lo sviluppo delle linee ad Alta velocità, com'è stato correttamente chiesto nella mozione presentata dal collega Gallo, ma se questo non si interconnette in un sistema più ampio a livello internazionale, a livello europeo, non serve assolutamente a niente.

Ritengo che il Gruppo della Lega Nord, presentando questa mozione, sia assolutamente in tema e quindi non generi nessuna contrapposizione con la mozione presentata da tanti illustri colleghi, dal senatore Gallo, come non c'è nessuna provocazione e nessun egoismo da parte nostra. Stiamo lavorando tutti insieme, spalla a spalla, nell'interesse di questo Paese, per prepararci ad affrontare le sfide che dovrà affrontare questo Paese se vorrà rinascere. *(Applausi dal Gruppo LNP).*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

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

GARRAFFA *(PD)*. Signor Presidente, in una terra, la Sicilia che com'è noto è un fortino elettorale per il Popolo della Libertà e per l'onorevole Berlusconi, vengono prelevate, nascoste, cancellate le risorse necessarie a superare la grave fragilità del sistema dei trasporti. I provvedimenti anticrisi varati dal Governo prevedono un utilizzo delle risorse, i cosiddetti FAS, che sono divenuti il bancomat di questo Governo.

Il piano di riparto attribuisce alla Sicilia il 24 per cento delle risorse disponibili; questa quota prevista per il piano di riqualificazione del parco rotabile, pari ad oltre 110 milioni di euro, sommata ai 25 milioni messi a disposizione dalla Regione, avrebbe consentito di aggiornare il parco rotabile ferroviario per il trasporto regionale. Questo Governo ha scippato i finanziamenti per l'ammodernamento della viabilità secondaria, ha distratto i fondi per le infrastrutture e pretende di utilizzare i fondi strutturali europei per finanziare gli ammortizzatori sociali nel Nord del Paese.

L'Italia è una, ma la Sicilia ed il Meridione continuano a pagare un prezzo altissimo: la colpa sta anche nel giustificazionismo dei parlamentari siciliani – forse mi sbaglio, farei meglio a parlare di asservimento – a danno dei siciliani che rappresentano. Siamo stanchi di sentire per motivi elettorali il Presidente della Regione siciliana, l'onorevole Lombardo, ritenere poco generoso verso l'isola questo Governo.

Siamo stanchi del gioco delle tre carte, tra assessore al bilancio della Regione, onorevole Cimino, il sottosegretario, onorevole, Micciché e il ministro Fitto. Avete portato i pullman dalla Sicilia per manifestare per

il ponte, ma perché non lo avete fatto per le ferrovie siciliane? Va bene il ponte, ma vi rendete conto che collegherà due deserti? Siamo ancora senza il doppio binario tra Palermo e Messina, fino a poco tempo fa il treno da Palermo ad Agrigento impiegava cinque ore, a Cammarata si bloccava per danni ai binari, i passeggeri trasferiti in corriera alla stazione successiva e con un altro treno via, felici, verso la città dei templi. Non è un film di Tornatore, ambientato ai primi del '900, non è scritto in un testo di Pirandello: è l'oggi.

Venga l'onorevole Berlusconi, con il cappello da bigliettaio e con la paletta da capotreno, parli con i pochi passeggeri e si accorgerà di quanti treni Minuetto non sono arrivati e non arriveranno in Sicilia; venga a Palermo: scoprirà che i lavori per una metropolitana inaugurata durante il Governo di centrosinistra, dopo l'avvio, sono stati bloccati da questo Governo. Venga Berlusconi a prendere il trenino per l'aeroporto di Palermo: accolto in pompa magna a Punta Raisi, troverà ad accoglierlo l'amministratore delegato della GESAP in un aeroporto declassato, con meno passeggeri, con *slot* non coperti, con un indotto in crisi. L'amministratore delegato, che ha un compenso molto superiore a quello di un parlamentare, gli ricorderà che con il Governo Prodi aveva comprato due pagine a colori con i soldi pubblici di due giornali per pubblicare l'interrogazione di parlamentari di Forza Italia per rivendicare una certificazione colpita dai ritardi della burocrazia.

Dopo il declassamento causato dalla CAI, invece, il silenzio preoccupante in un aeroporto che ha tante professionalità che vanno rispettate, un aeroporto voluto lì da logiche clientelari e gestito da un amministratore delegato che è il primo dei non eletti in questo Senato della Repubblica; logiche clientelari e mafiose in un aeroporto con un nome che qualcuno vuole ancora cambiare, un aeroporto che porta il nome di Falcone e Borsellino per ricordare che in quella terra, ancora oggi, giorno dopo giorno, dobbiamo combattere per affermare la legalità, per utilizzare le adeguate risorse necessarie a far decollare l'economia libera, per far uscire la Sicilia dai *gap* che la fanno vivere ancora in una non risolta questione meridionale.

Queste ed altre motivazioni mi hanno spinto a sottoscrivere la mozione di cui è prima firmataria la senatrice Finocchiaro. Chiedo anche ai colleghi della maggioranza di votarla insieme a noi. *(Applausi dai Gruppi PD, IdV e UDC-SVP-Aut).*

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

DONAGGIO *(PD)*. Signor Presidente, rappresentanti del Governo, colleghe e colleghi, il tema che solleviamo con la nostra mozione rappresenta la cartina di tornasole per verificare come il Governo e la sua maggioranza intendano affrontare in primo luogo l'emergenza della crisi economica che il Paese sta attraversando e, conseguentemente, quali strategie abbiano davvero intenzione di perseguire per consentire al Paese di

uscirne in maniera positiva e proiettato verso una prospettiva di crescita e modernizzazione del sistema economico e sociale nazionale.

L'infrastrutturazione logistica e, in particolare, quella ferroviaria costituisce uno dei nodi più rilevanti da affrontare per rendere reale l'obiettivo dell'Italia, piattaforma logistica nel Mediterraneo per l'intera Europa, evitando ancora una volta, dietro a miopie e provinciali litigi, di perdere il treno, come si suol dire, verso il futuro del nostro Paese. Perdere il treno significa perdere finanziamenti, collocazioni negli snodi programmatori sovranazionali, affievolire, qualora ce ne fosse bisogno, il nostro prestigio nelle sedi internazionali dove, soprattutto sul versante delle infrastrutture, si decidono i destini delle economiche continentali in questo Paese.

La nostra mozione è un richiamo alle responsabilità del Governo e del Parlamento perché, partendo dalla priorità dell'infrastrutturazione ferroviaria al Sud, si dia concretezza e coerenza al completamento di quella del Centro Nord, collegando tra loro quel sistema di corridoi transeuropei che manca, per mettere in relazione i mercati delle economie mature con quelli in piena espansione e con quelli in via di sviluppo.

Al cuore del nostro ragionamento c'è il sistema Paese, ma non in termini assistenziali; siamo infatti consapevoli di quali siano le priorità e, di conseguenza, le gradualità, perché si imbocchi finalmente la strada di una politica infrastrutturale in grado di dare non solo nel breve, ma per le prossime generazioni, un sistema più moderno ed in grado di affrontare le sfide della crescita e della competitività in uno scenario non solo nazionale ma almeno europeo.

L'Europa, come soggetto unitario, deve garantire a tutti i suoi cittadini e a tutte le sue imprese la massima mobilità interna ed esterna e per fare ciò ha deciso di inserire come priorità nella sua agenda lo sviluppo di un efficiente sistema integrato dei trasporti all'interno del quale il trasporto ferroviario dovrà ricoprire un ruolo centrale. Su 30 progetti prioritari, ben 17 riguardano il trasporto ferroviario, con un'estensione totale di 106.000 chilometri, di cui 32.000 ad Alta velocità, con un dimensionamento superiore rispetto a quello previsto per il sistema stradale, indicato in 96.000 chilometri.

Il completamento e, soprattutto, il finanziamento delle infrastrutture strategiche per il trasporto ferroviario costituisce una sfida chiave non solo per l'Europa, ma accomuna soprattutto i singoli Stati membri, che dovranno congiuntamente trovare le risorse adeguate per realizzare questo progetto ambizioso ed indispensabile.

Infrastrutture e reti ferroviarie sono altresì mirate a sostenere un mercato competitivo, efficiente ed integrato, dal quale non possiamo e non dobbiamo tenere fuori una parte considerevole del nostro territorio nazionale, che invece può rappresentare una grande opportunità di crescita per l'intero sistema. Si sostiene spesso che il Mezzogiorno sia il problema dell'Italia e da un certo punto di vista non c'è dubbio: se per assurdo il Mezzogiorno facesse parte della Spagna e non dell'Italia il reddito italiano sarebbe più alto. Tuttavia, si potrebbe sostenere anche il contrario, ossia che

il problema del Mezzogiorno è che si trova in Italia; se per assurdo facesse parte della Spagna, il suo reddito crescerebbe più velocemente.

Il problema dello sviluppo regionale in Italia, delle disparità territoriali, del Mezzogiorno, oggi più che mai non può che essere interpretato tenendo conto del quadro nazionale, il quadro di un Paese con difficoltà strutturali, a lungo mitigate dal suo grande dinamismo, ma ormai, da diversi anni, messe a nudo da cattivi da risultati economici.

L'una cosa non può che andare assieme all'altra. Non si può immaginare un soddisfacente sviluppo delle Regioni italiane più deboli senza una significativa trasformazione e ripresa complessiva di tutto il Paese. Non si può immaginare una ripresa di tutto il Paese senza una forte crescita delle sue Regioni più deboli. Negli ultimi anni la crescita dell'Italia è stata assai inferiore a quella del resto d'Europa e del mondo e l'andamento è simile in tutte le Regioni. Dal 2003 il Nord va un po' (ma solo un po') meno peggio del Sud, grazie soprattutto al forte aumento dell'occupazione straniera. L'economia del Sud soffre degli stessi mali di quella nazionale, ed in forma più accentuata, e capirne le ragioni significa comunque comprendere anche le difficoltà dell'intera economia italiana.

È per questo che la mozione del Popolo della Libertà è del tutto inadeguata ad indicare al Governo un impegno concreto che renda coerenti gli annunci e le reiterate promesse di interventi epocali ai quali non fanno seguito né un euro di finanziamento, né l'accelerazione degli *iter* di realizzazione, né atti concreti, ma solo interventi di tagli e riduzioni degli stanziamenti che vengono dirottati su altri interventi che non stanno producendo alcun effetto.

La mozione del Popolo della Libertà è debole, attenta a non far emergere le contraddizioni della maggioranza rispetto ai contenuti della mozione presentata dalla Lega che, invece, usando strumentalmente il tema delle infrastrutture ferroviarie nel Sud, chiede che le risorse siano prioritariamente usate per l'avvio – si tratta solo dell'avvio – della progettazione di tratte ferroviarie tra Brescia e Padova; una priorità, si badi bene, che è anche nostra, ma non possiamo accettare che i reiterati interventi da noi svolti in Commissione in merito alle opere di ampliamento ferroviario, anche in funzione dell'evento dell'Expo, vengano poi utilizzati in senso contrario allo sviluppo che dobbiamo avere nel Mezzogiorno.

È per questo che con la nostra mozione chiediamo che si dica qui ed ora se la leva dello sviluppo infrastrutturale è una delle opzioni strategiche che si intende utilizzare per ridare forza e slancio al Paese, se questa strategia è rivolta verso la modernizzazione e la crescita qualitativa del nostro Paese, non contrapponendo ma collegando in modo virtuoso tutto il nostro territorio, da Nord a Sud, nell'interesse di tutti e per il bene della nostra collettività.

La realizzazione di un sistema infrastrutturale che faccia dell'Italia la piattaforma logistica del Mediterraneo non è materia di slogan, convegni o *spot*; è tema dell'oggi. E se questo Governo, invece che far prevalere al suo interno i ricatti reciproci, saprà guardare alla sua doverosa missione nazionale, potrà trovare nella nostra mozione le idee e le proposte utili

per affrontare non solo l'emergenza della crisi attuale ma una prospettiva di lungo respiro che sia per il bene di tutto il nostro Paese. *(Applausi dal Gruppo PD).*

Saluto ad una rappresentanza di pensionati della SPI-CGIL

PRESIDENTE. È presente in tribuna una rappresentanza del Sindacato pensionati italiani-CGIL di Oggiono, in provincia di Lecco. A questa va il saluto dell'Assemblea. *(Applausi).*

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 57, 119, 120, 121 e 125 (ore 18,18)

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

PAPANIA *(PD)*. Signor Presidente, di cifre e dati hanno già parlato i miei colleghi. Pertanto, mi limiterò ad aggiungere qualche valutazione alle loro osservazioni.

L'elenco delle rivendicazioni espresse sembra sempre senza fine e senza tempo. Si fa fatica a pensare che nel 2009 si debba chiedere per la qualità della vita dei cittadini, in particolare del Sud, un intervento strutturale per ammodernare reti stradali e ferroviarie. È un lamento antico, si potrebbe dire, se non fosse, come ben sanno anche i colleghi Gallo e Mura, che abbiamo ascoltato in Commissione lavori pubblici del Senato esponenti di tutte le Regioni i quali hanno rappresentato con tutta evidenza la diversità delle condizioni fra Nord e Sud, la diversità delle problematiche e la diversità delle richieste.

Io mi voglio soffermare brevemente solo sui casi della Salerno-Reggio Calabria e del ponte sullo Stretto di Messina. In merito al primo, le dichiarazioni degli esponenti politici della Regione Calabria sono apparse drammatiche. Sembra non ci sia modo di rispettare ancora una volta i tempi indicati dal Governo. La costruzione di questa autostrada diventa un'opera dal tempo e dal costo indefiniti, oltre ad inserirsi nella difficile problematica sociale.

In merito al ponte di Messina si sono dette e scritte molte cose, di alcune delle quali ha riferito il collega D'Alia, al quale chiedo di apporre la mia firma alla sua mozione. Mi sembra improprio invocare sempre quest'opera come se fosse la soluzione di tutte le difficoltà. Non c'è dubbio – e non ce lo dobbiamo nascondere – che il ponte susciti una grande suggestione nelle popolazioni interessate ed è di tutta evidenza che se fosse realizzato costituirebbe un elemento di attrazione di investimenti ed un possibile polo turistico. Ma non c'è dubbio neanche sul fatto che il tema non può riguardare il collegamento tra le due sponde di Sicilia e Calabria. Per far quello basterebbe un buon sistema di traghetti veloci che in venti minuti trasporti dall'altra parte. Il tema invece riguarda, come più volte si

dice propriamente, il collegamento con il Paese, con l'Europa, che oggi è a velocità molto diverse; riguarda il rafforzamento degli investimenti e l'eliminazione delle disuguaglianze.

Per questo motivo, ritengo, non ci può essere un prima e un dopo. Bisogna finanziare e definire le infrastrutture stradali e ferroviarie e contemporaneamente portare avanti, se volete, il progetto del ponte sullo Stretto. Guardando al Sud del Paese non come un problema ma come una risorsa e assicurando a tutti i cittadini d'Italia pari condizioni di qualità della vita, eliminando le differenze, valorizzando la circolazione delle merci e delle persone che in questa società plurale rappresentano, da sole, un veicolo di civiltà e di sviluppo.

Noi siamo consapevoli – lo scriveva un grande scrittore siciliano, Francesco Lanza – che siamo stati per troppo tempo abituati a discutere «all'ora del vizio», a crogiolarci sulle nostre presunte virtù e a lamentarci delle ingiustizie. E ci rendiamo conto che dobbiamo guardare avanti.

Per questo è indispensabile sostenere una condizione di uguaglianza, perché chiediamo che mai più ci si dica che viene dato a titolo di carità ciò che invece è certamente dovuto a titolo di giustizia.

Va bene l'Alta velocità e l'Alta capacità e ci piace che i nostri colleghi chiedano, come hanno fatto i senatori Gallo e Mura, interventi per altri territori. Il problema è spiegarlo in Sicilia, dove è un eufemismo persino dire che esistono le ferrovie. Nel frattempo, riterremmo serio almeno approvare la nostra mozione. *(Applausi dai Gruppi PD e IdV. Congratulazioni).*

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

IZZO *(PdL)*. Signor Presidente, signor Sottosegretario, egregi colleghi, credo che il cofirmatario della mozione n. 57, il collega Gallo, abbia già abbondantemente esplicitato le motivazioni che ci hanno spinto a redigere e a sottoporre a quest'Assemblea, con una serie di altri colleghi, la mozione già illustrata.

Per la verità, essa è datata, essendo del 6 novembre dello scorso anno, e proprio la settimana scorsa il ministro Matteoli è stato nella mia Benevento ad illustrare, insieme all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Moretti e ai Presidenti delle Regioni Campania e Puglia, il progetto preliminare. Quindi, siamo già in una fase avanzata.

Sempre per la verità, devo dare atto e ringraziare il Governo del presidente Berlusconi, il ministro Matteoli e il sottosegretario Castelli per essersi adoperati a che fosse realizzata quest'opera, già partita nel 2001, ma che già apparteneva alla programmazione della Regione Campania, quando chi vi parla aveva la responsabilità di assessore regionale ai trasporti, per avviare questo avvicinamento del Mezzogiorno d'Italia alla grande infrastruttura.

Credo che già qualche altro collega abbia parlato di questo argomento volendo sottolineare un aspetto: noi del Mezzogiorno d'Italia non vogliamo dire alcunché; reclamiamo soltanto i nostri diritti. Quando vi

chiediamo di realizzare un reticolo infrastrutturale, sia esso ferroviario o autostradale, lo chiediamo semplicemente per una compensazione rispetto agli investimenti che sono stati fatti sinora in altre aree del Paese, e non già come fatto di contrapposizione ma come fatto di obiettivo primario del sistema Paese.

Questa opera della quale parliamo, il collegamento ferroviario Napoli-Benevento-Bari-Lecce, che mette al centro la Valle Caudina e il nodo cruciale di Benevento, così come era già accaduto sin dall'epoca dei romani, è semplicemente una infrastruttura che serve per collegare meglio questa piattaforma naturale, che è il Sud dell'Italia, che estende le proprie propaggini a ridosso del Medio Oriente e dei Paesi emergenti. È il naturale collegamento Est-Ovest del Corridoio 1, Berlino-Palermo, con la continuazione a Bari per Varna e quindi per questo mondo emergente del Medio Oriente che servirà assolutamente non già soltanto a collegare le popolazioni locali ma a creare ipotesi di sviluppo.

Su questo punto dobbiamo essere attenti. Presenterò un'ulteriore interrogazione per conoscere l'andamento dei lavori circa la realizzazione di un'area logistica, tipo interporto, di iniziativa dell'ICCREA e con il coinvolgimento dell'ASI di Benevento e del Comune di Benevento. Riteniamo infatti che questa realizzazione, al di là dell'attuale situazione in cui ci troviamo, cioè quella dell'elaborazione del progetto preliminare, debba essere assolutamente velocizzata. Certo, abbiamo come obiettivo finale il 2020, ma stiamo perdendo molto tempo nella fase preliminare. Dobbiamo procedere immediatamente ad affidare i lavori, soprattutto per quel che riguarda le parti che è già possibile realizzare.

La Regione Campania ha messo a disposizione dei fondi per l'elaborazione del progetto, abbiamo già delle disponibilità, pari a ben 708 milioni di euro per le realizzazioni del prossimo quadriennio 2009-2012, con una destinazione di risorse da caricare sui PON 2007-2013 che già fanno parte dell'accordo di programma. Si tratta pertanto della variante di Acerra, del collegamento con la stazione dell'Alta velocità (che io, da assessore regionale vorrei chiamare Stazione Campania) e quindi del collegamento con l'Alta velocità che proviene da Milano e passa per Torino, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e la Campania per poi inoltrarsi nel collegamento Est-Ovest verso Benevento (quest'ultimo, attenzione, deve passare attraverso la Valle Caudina, con il raddoppio dell'attuale linea, poiché essa è l'unica valle della nostra Provincia veramente ubertosa e che è capace di creare una possibilità di sviluppo della nostra Provincia).

Certamente, per quanto riguarda la famosa Caserta-Benevento-Bari si era già immaginato di realizzare alcuni percorsi: quello che da Benevento ci porta ad Apice è già realizzato come raddoppio, dobbiamo andare avanti e fare la Bari-Orsara. Certo, si prevede di realizzare una galleria di ben 28 chilometri e dovremo compiere uno sforzo economico incredibile (tutta l'opera costerà ben 6 milioni di euro), ma, come ha detto bene il ministro Matteoli, nel suo intervento a Benevento la settimana scorsa, l'importante è partire.

La sollecitazione maggiore che rivolgo al Governo non è allora soltanto quella dell'accettazione di questa mozione, e, da parte dell'Aula, la sua approvazione. L'invito pressante, accorato che rivolgo al Ministero è quello di avviare tutte le procedure e consentire che questa opera possa finalmente partire con la realizzazione della Variante di Acerra ed il raddoppio della Benevento-Napoli attraverso la Valle Caudina. In merito, vorrei fare un rimprovero forte, determinato e convinto agli amici della sinistra, soprattutto al presidente Bassolino della Regione Campania, quando abbandonò un'opera che era già stata avviata con una concessione alla società Astaldi e dando solo il lucro cessante all'azienda ed impedendo che fosse eliminata una ansa che impediva un recupero di ben 20 minuti nel percorso.

Volendo allora concludere il mio intervento e ringraziando l'Aula per l'attenzione che ha posto alla discussione di questo argomento, vorrei dire che sono completamente d'accordo con i colleghi intervenuti prima di me che hanno sottolineato la necessità che questo non sia un treno che passa al quale ciascuno si aggancia salendo sul predellino. Dobbiamo puntare a delle infrastrutture capaci di determinare sviluppo, che certamente servono ad una comunità per svilupparsi e non costituire un appesantimento per il Paese ma una risorsa.

La Napoli-Benevento-Bari, con la propaggine fino a Lecce, certamente raggiunge questo obiettivo, perché, come abbiamo già detto, mette in collegamento il Corridoio 1 con il Corridoio 8 e, siccome le nostre linee ferroviarie sono fatte con il sistema bimodale, cioè trasporto merci e trasporto passeggeri, certamente con questa opera avremo creato le condizioni per lo sviluppo di questa area territoriale. Però c'è bisogno di velocizzare, c'è bisogno di creare le condizioni affinché per davvero dal preliminare si passi al definitivo e per davvero si avviino i lavori.

Mi auguro che il Governo possa presto venire in Aula, casomai nella Commissione lavori pubblici, della quale mi onoro di far parte con il presidente Grillo, e riferirci che per davvero sono stati appaltati i lavori, che per davvero questi possono cominciare.

Pertanto, oltre a chiedere al Governo di esprimere un parere favorevole sulla nostra mozione, fornendo le precisazioni che abbiamo richiesto, chiedo all'Aula di esprimersi con un voto che vada al di là degli schieramenti in campo, un voto convinto e determinato in considerazione del fatto che quest'opera certamente non appartiene soltanto a chi l'ha immaginata nel Governo Berlusconi del 2001, ma all'intera comunità e quindi che non credo debbano esserci divisioni di sorta.

Bisogna ritrovarsi tutti insieme a spingere affinché si realizzi quest'opera che certamente porterà sviluppo e non sarà assolutamente come tante altre opere del passato volute dai Governi di centrosinistra, che hanno rappresentato soltanto cattedrali nel deserto e non hanno mai determinato lo sviluppo del Mezzogiorno. Con questa opera siamo assolutamente convinti che si potrà davvero avviare lo sviluppo del nostro territorio. *(Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo, al quale chiedo anche di esprimere il parere sulle mozioni presentate.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, il tema, come è emerso dalla discussione, è di estrema rilevanza.

Quindi, chiedo ai colleghi senatori un attimo di pazienza perché se il Governo non desse un quadro generale della sua politica, nel corso del 2008 e in questi primi mesi del 2009, nel settore delle infrastrutture, sarebbe poi difficile comprendere appieno la *ratio* delle sue risposte e dei suoi pareri sulle singole mozioni.

Cercherò di non abusare della vostra pazienza, ma consentitemi di dire qualcosa per inquadrare la questione da un punto di vista più generale.

Intanto, vorrei ricordare che il Governo fa riferimento ad un testo programmatico. Ho sentito dire più volte che il Governo agirebbe al di fuori di programmi strategici o affermazioni similari: ciò non è assolutamente vero perché esiste un documento ben preciso, il piano generale delle infrastrutture strategiche, varato insieme con la legge obiettivo, che fornisce un quadro molto chiaro delle esigenze infrastrutturali del Paese. E quando parlo di Paese, voglio intendere questo temine nella sua accezione più generale: non si sta parlando in questo caso di un Mezzogiorno, di un Centro o di un Nord, ma di un Paese che ha bisogno di essere infrastrutturato secondo alcune linee strategiche che il Governo aveva a suo tempo individuato.

È bene però ricordare pensare un aspetto, e voglio citare un dato che non riguarda solo l'Italia ma che travalica le sue frontiere, proprio per evitare di restare ancorati alla nostra realtà nazionale. Il traforo del Gottardo, un'opera fondamentale per tutta l'Europa, prevede per la sua realizzazione un orizzonte temporale che va dal 1996 al 2018. Ciò fa percepire in maniera più chiara che le grandi opere infrastrutturali devono necessariamente attraversare non solo diversi Governi, ma addirittura diverse legislature. È chiaro che tutto ciò si deve dipanare in un arco temporale molto ampio per cui, anche se non vuole essere una critica i colleghi, vorrei invitare i colleghi ad andare oltre un orizzonte assolutamente limitato, comprendente soltanto l'arco temporale di una sola legislatura. Bisogna ragionare piuttosto in termini di decenni su questi temi.

Allora, è chiaro che il nostro punto di riferimento resta quel documento, che tra l'altro ha attraversato vari Governi e maggioranze, senza però essere mai rinnegato; deve essere il nostro punto di riferimento, la nostra cartina di tornasole.

Presidenza della vice presidente BONINO (ore 18,33)

(*Segue* CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*). Che cosa è accaduto? Evidentemente non posso ora, per motivi di tempo, ricostruire tutta la storia delle infrastrutture, quello che è accaduto nella passata legislatura e quanto sta accadendo adesso, ma vi è un dato fondamentale che abbiamo registrato e che vorrei trasmettervi. Ricordo quando il presidente Berlusconi durante la trasmissione «Porta a Porta» tratteggiò delle righe sulla cartina d'Italia: per questo motivo venne dileggiato per moltissimo tempo da politici avversari e da comici di varia estrazione, compresi quelle delle sue reti; ebbene, quelle righe sono diventate ferrovie, strade e opere pubbliche, proprio perché c'è bisogno di un lasso di tempo molto lungo per poterle realizzare. Abbiamo anche attraversato Governi di sinistra che, in certi casi, hanno portato avanti questo genere di scelte.

Che cosa è accaduto di fondamentale, che non possiamo assolutamente dimenticare, a rischio di non capire la politica del Governo in questo comparto? Siamo stati investiti dallo *tsunami* della gravissima crisi finanziaria: è un dato che non dobbiamo dimenticare. Mi pare che l'Italia con grande difficoltà, fatica e numerosi problemi anche di natura sociale stia tenendo duro rispetto a questa crisi e auspichiamo che tale situazione perduri. Non abbiamo gli *homeless*, come in California, che ormai vivono in mezzo alla strada; sfortunatamente in Italia vi sono persone che vivono sotto le tende, ma perché sono state colpite dal terremoto; negli Stati Uniti vi sono persone che vivono in tenda perché hanno perso il lavoro e la casa. Questo da noi fortunatamente non sta ancora accadendo, ma ciò non ci deve certo far dimenticare che il momento attuale è molto grave.

Il Governo si è interrogato rispetto a due esigenze fondamentali: la prima era cercare di tenere a posto i conti pubblici. Vi ricordo che non è stato speso un euro in più rispetto al bilancio programmato, ma, per il semplice fatto che il nostro PIL sta drammaticamente arretrando, abbiamo un rapporto *deficit*-PIL che ormai si avvicina al 4 per cento. Credo che il ministro Tremonti abbia compiuto una scelta giustissima tentando di tenere fortemente sotto controllo la spesa pubblica. Abbiamo compiuto anche un'altra scelta, definendo come priorità anticongiunturale l'intervento nel campo delle infrastrutture. Ricordo – è uno studio che non proviene dal Governo, ma da Confindustria – che ogni miliardo che riusciamo a spendere nelle infrastrutture di trasporto vale 20.000 posti di lavoro.

Il Governo aveva quindi di fronte due necessità, la prima delle quali era quella di intervenire nelle infrastrutture perché – come si è potuto evincere da tutti gli interventi di oggi – l'Italia ha necessità di infrastrutture: il Mezzogiorno in particolare, ma non soltanto. Consentitemi di fornirvi un dato, colleghi: in rapporto agli abitanti, la Provincia che ha meno

strade in assoluto in Italia – guarda caso – è quella da cui io provengo, Lecco. In questo caso, mal comune non è affatto mezzo gaudio, ma significa che i problemi delle infrastrutture attraversano veramente tutto il Paese.

Credo che questo sia il punto cruciale che ci fa capire perché su certe questioni il Governo esprimerà parere favorevole, laddove su altre si mostrerà contrario e inviterà i presentatori delle mozioni a rimodulare alcuni impegni che vengono posti in capo al Governo.

All'interno di un quadro programmatico e strategico che esiste ed è quello – come dicevo – del piano generale delle infrastrutture strategiche, abbiamo operato una scelta. Come dicevo prima, è necessario destinare il maggior numero di finanziamenti al settore delle infrastrutture. Quindi, abbiamo fatto una cernita, attraverso la nostra struttura di missione, soprattutto per quanto riguarda le infrastrutture che ricadono sotto la legge obiettivo, e abbiamo individuato quelle che siano il più rapidamente possibile cantierabili. Qualcuno potrebbe dire che la nostra scelta riveli un'assenza di strategia: non è vero, perché le suddette opere erano già all'interno del piano generale decennale delle infrastrutture strategiche, ma tra queste abbiamo voluto individuare quelle il più rapidamente possibile cantierabili.

Colleghi, capisco che ci sono delle priorità reali (questo accade ovunque), ma sarebbe veramente inutile, sotto questo punto di vista, ed in parte anche negativo impegnare dei fondi su opere per le quali magari manca addirittura la progettazione preliminare: vorrebbe dire non realizzare alcune opere rispetto ad altre, solo perché i fondi sono stati congelati su un'opera per la quale non c'è ancora nemmeno il progetto definivo, deve ancora ottenere la VIA, compiere il passaggio al CIPE, la registrazione alla Corte dei conti e intanto aspettiamo Godot; e magari, invece, un'opera che si potrebbe avviare subito non può essere iniziata perché abbiamo impegnato i fondi da un'altra parte. Credo quindi che siamo tutti d'accordo su questa scelta del Governo.

Abbiamo fatto allora due tipi di intervento. Innanzitutto abbiamo cercato di rastrellare più fondi possibili, e al riguardo si è posta la *vexata quaestio* di dove fossero le risorse all'interno di un quadro di controllo rigorosissimo della finanza pubblica: le abbiamo trovate all'interno dei cosiddetti fondi FAS. In proposito, vorrei chiarire che – badate bene – non è stata un'operazione di natura egoistica, perché abbiamo ragionato davvero globalmente, almeno al Ministero delle infrastrutture; non c'è stata assolutamente nessuna corsa al localismo, che peraltro il ministro Matteoli avrebbe impedito. Abbiamo fatto invece una ricognizione di carattere generale, cercando di impiegare un tesoro pari a 60 miliardi, che giaceva inutilizzato, mettendolo in circolo.

Devo ringraziare il presidente Berlusconi e il ministro Tremonti perché, pur facendo nascere anche – possiamo dirlo – qualche frizione all'interno del Governo, hanno privilegiato un utilizzo il più rapido possibile di questi fondi per il Ministero delle infrastrutture, tant'è vero che la prima

grande decisione assunta dal CIPE il 18 dicembre dello scorso anno è stata proprio quella di destinare alle infrastrutture 7.300 milioni dei fondi FAS.

Abbiamo poi fatto un altro enorme sforzo per il quale voglio ringraziare oggi qui, in questo alto consesso, ancora una volta il ministro Tremonti: sto parlando del decreto-legge n. 185 del 2008. Non so se avete fatto i conti (sono sicuro di sì), ma tra fondi stanziati per le infrastrutture, fondi stanziati per le ferrovie e fondi stanziati per il trasporto pubblico regionale, abbiamo messo a disposizione quasi 5 miliardi di euro «freschi». Non voglio qui fare polemica, non mi sembra il caso, ma mi fa piacere che anche dai banchi dell'opposizione, che è stata al Governo fino a poco tempo fa, si evidenzi la necessità di spendere molti soldi nelle infrastrutture, anche se non è esattamente quanto l'attuale opposizione ha fatto nei due anni in cui è stata al Governo: noi abbiamo trovato pochino! *(Commenti dei senatori Adamo e Garraffa).* Colleghi, sto cercando di darvi informazioni che servono a tutti e penso di fare opera utile: ognuno potrà poi valutarle come crede, ma si tratta di questioni tutte assolutamente documentabili.

Oltre ai 7.300 milioni di fondi FAS, abbiamo cercato poi, attraverso un'operazione forse anche discutibile – e che è stata discussa – di ripristinare la questione dei *general contractor*, che di fatto avevano bloccato tutte le opere relative alla TAV. Ciò ha avuto un'immediata ricaduta, perché oggi infatti possiamo finanziare sia il Terzo valico, sia il prosieguo del Corridoio 5 verso Brescia, e quindi anche la tratta dell'Alta velocità Treviglio-Brescia, anche se non certo per una questione localistica, ma perché quell'opera fa parte di quella grande croce Nord-Sud-Est-Ovest di cui si parlava prima.

Abbiamo poi cercato di liberare una serie di fondi dei privati, anche se non è stato facile. Vi ricordo, colleghi, che con la conferenza dei servizi (iniziata poco tempo fa e che, dopo un mese di lavoro, si chiuderà tra pochi giorni) è partita la Brebemi, che fa parte anch'essa del Corridoio 5. Si tratta della prima grande opera infrastrutturale italiana che non costerà un euro allo Stato italiano: questo dato è ormai certo, perché il piano finanziario regge, anche grazie all'individuazione di piani finanziari innovativi.

Dobbiamo quindi immaginare di riportare tutte le mozioni che sono state discusse ora all'interno di questo grande quadro.

C'è stato poi un altro passaggio fondamentale, il CIPE del 28 febbraio. Dopo il lavoro fatto al Ministero, in cui abbiamo individuato le opere immediatamente cantierabili, il CIPE le ha deliberate, quindi è un passaggio anche di natura politico-amministrativa estremamente importante.

Non starò qui a ricordarvi, per motivi di tempo, le opere che sono all'interno della delibera, però potete trovare non tutte ma molte delle opere che avete evocato; c'è la Salerno-Reggio Calabria e anche il ponte sullo Stretto di Messina. In un'ottica federalista, credo sia giusto che siano le classi dirigenti locali a stabilire le priorità, una volta che sono state destinate e distribuite le risorse.

Ricordo che (anticipo il parere su alcune questioni che sono state sollevate all'interno delle mozioni) dei 7.300 milioni di fondi FAS è certo, è sicuro, perché lo prevede la legge (direi che diventa ultroneo che lo riaffermi una mozione, ma *repetita iuvant)*, che l'85 per cento dovrà essere utilizzato al Sud: al riguardo non c'è questione. Attenzione però a non fare confusione: l'85 per cento dei 7.300 milioni di fondi FAS. Il grande progetto che ha messo in atto il Governo vale 16.600 milioni, a cui sono da aggiungere altri 1.200 milioni, di cui 1.000 per le scuole e 200 per i penitenziari. Non bisogna fare il calcolo dell'85 per cento su quella cifra, perché lì ci sono anche i fondi privati e i fondi della legge obiettivo, ma è certo che, dei 7.300 milioni di fondi FAS, l'85 per cento verrà utilizzato nel Mezzogiorno: questo vuole la legge, questo vuole l'Europa e quindi non c'è il minimo dubbio. In proposito devo tranquillizzare assolutamente tutta l'Assemblea.

I fondi privati ci sono, sono molti, in questo momento sono molti al Nord per un motivo molto semplice: i volumi di traffico del Nord consentono finanze di progetto che stanno in piedi; al Sud questo ancora non accade. Francamente non so se augurarvelo o meno, colleghi del Mezzogiorno, perché significa densità di popolazione che drammaticamente fa calare la qualità della vita; non so se augurarvi un giorno o l'altro di arrivare a quei livelli. Forse no, non lo so, ma questa è una mia riflessione di carattere meramente personale. Comunque, come dicevo, oggi abbiamo una situazione per la quale sulle cosiddette opere calde al Nord abbiamo grandi possibilità sotto questo punto di vista, al Sud ne abbiamo meno; ce ne sono due che stiamo valutando e su questo chiedo alle classi dirigenti del Sud di fare un grande sforzo.

Credo che sia giunto il momento in tutto il Paese – qui ho sentito molte volte appellarsi all'unità del Paese – che anche sulle autostrade si faccia in modo che tutti siano chiamati a dare un contributo per il loro utilizzo. Allora, sulla Salerno-Reggio Calabria, quando sarà completata (e sarà completata), ritengo che sia giusto chiamare gli utilizzatori a pagare un pedaggio, come sia giusto farlo sul Grande raccordo anulare di Roma, con un sistema – lo dico per tranquillizzare il sindaco Alemanno – che non farà pagare i romani ma farà pagare i fruitori; lo stiamo studiando e si può fare: penso sia giusto, così come pagano a Napoli e a Milano, anche per coloro i quali transitano sul Grande raccordo anulare. Sarà giusto un pedaggio logico ed equo per il ponte sullo Stretto di Messina, quando esso sarà completato, così come accadrà su tutte le altre opere autostradali di tutto il Paese.

Questo è il quadro; condivisibile o meno, ho cercato di darvi un quadro oggettivo sul motivo per cui il Governo ha fatto determinate scelte. Ne vediamo già i frutti: ricordo che la prima grande opera, appunto la Milano-Bergamo-Brescia, sta già partendo ed aprirà i cantieri quest'anno; sarà un'opera a costo zero per lo Stato; partiranno i lavori per la Pedemontana, che sarà un'opera largamente finanziata dai privati; proseguirà la Salerno-Reggio Calabria, nonostante il gravissimo problema della criminalità organizzata che spesso impedisce ai cantieri di lavorare. Questo

è un problema che evidentemente esula dalla responsabilità del Ministero delle infrastrutture, ma è un problema reale ed è uno dei motivi fondamentali per cui spesso i lavori vanno a rilento sul quale credo che tutti insieme dovremmo fare una profonda meditazione.

All'interno di questo quadro, credo che possiamo dare un parere sulle varie mozioni dicendo che il Governo ha fatto un grandissimo sforzo per accogliere tutti gli impegni possibili, sia perché lo ritengo giusto ma anche perché molti di questi impegni o sono già in via di realizzazione o sono già previsti dal Governo.

Esprimo sicuramente parere favorevole sulla mozione n. 57, dei senatori Gallo ed altri, perché l'impegno sulla tratta Napoli-Bari fa parte del programma strategico decennale. Certo non è un impegno che potremo mantenere domani, senatore Gallo e senatore Izzo, per un motivo molto semplice: noi abbiamo un *iter* progettuale e procedurale che è estremamente lungo e non soltanto a causa della burocrazia.

FILIPPI Marco *(PD)*. È una questione di soldi; ci vogliono tre miliardi e mezzo.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Non è neanche solo questione di soldi, perché quelli arrivano dopo: prima bisogna fare i progetti e finché non ci sono i progetti o non c'è la VIA, o il parere dei beni culturali e ambientali i soldi non servono; saranno necessari in un secondo momento. Tutti questi passaggi richiedono tantissimo tempo anche perché sono molto complicati.

Credo che chiunque di voi abbia partecipato ad una conferenza dei servizi sa cosa voglio dire mettere d'accordo i soggetti. Personalmente ho partecipato a conferenze con 150 soggetti: Comuni, ENEL, enti di irrigazione, ho avuto la ventura persino di trovare un ossigenodotto che trasportava ossigeno liquido vicino ad una grande arteria; si tratta di problemi veramente grandi. Comunque posso dire ufficialmente, ribadendo la posizione nota del ministro Matteoli, che lo ha ripetuto anche *in loco*, che è volontà del Governo affrontare anche questo tema che si collega al progetto di una TEN, un Corridoio europeo, molto importante.

Per quanto riguarda la mozione n. 119, della presidente Finocchiaro ed altri, innanzi tutto chiedo di eliminare dal testo la seguente frase che non è tecnicamente reale: «gli obiettivi di infrastrutturazione dei piani approvati dal CIPE non sempre coincidono con le esigenze di sviluppo territoriali delle Regioni e degli enti locali». Ricordo che il CIPE non decide, ma prende atto delle decisioni che il Ministero assume sempre d'accordo con le Regioni. Infatti, tutto il quadro che ho illustrato, in realtà, si concretizza anche all'interno delle intese generali quadro che vengono stipulate con le Regioni.

Per quanto riguarda gli impegni, come dicevo prima, è certo che l'85 per cento dei 7.300 milioni dei fondi FAS verranno impiegati al Sud: lo dice la legge, lo dice l'Europa. Io non posso, come rappresentante del Ministero delle infrastrutture, impegnarmi a ripristinare integralmente le ri-

sorse del Fondo stesso, perché non sono in grado di farlo. Posso accettare una formulazione che dica di utilizzare i fondi FAS previsti dalla delibera CIPE in maniera corrispondente alle finalità previste dalla legge, perché questo lo possiamo dire.

Si tenga presente, però, che purtroppo c'è stato un terremoto, dunque io non posso sapere se, nell'ambito della solidarietà nazionale, anche il Ministero delle infrastrutture sarà chiamato a dare un contributo, che io ritengo sarà modesto, non certo perché non vogliamo dare un aiuto agli amici e fratelli abruzzesi, ma perché non è necessario. Forse, siamo stati profetici o comunque previdenti: ricordo, infatti, che, sempre nella delibera del 28 febbraio, abbiamo previsto una cospicua somma, all'interno dei fondi FAS, che oggi è aumentata (originariamente ammontava a circa 5,5 miliardi di euro e oggi è arrivata a 8 miliardi di euro) a disposizione della Presidenza del Consiglio proprio per gli imprevisti e le grandi calamità nazionali. Sotto questo punto di vista siamo dunque abbastanza coperti. Spero che non si debba erodere in maniera significativa questa cifra. Credo però che nessuno sarà contrario se contribuiremo anche noi ad aiutare gli amici dell'Abruzzo. Oltretutto, sempre di infrastrutture si tratta, magari saranno case e non strade.

Siamo favorevoli al punto *a)* e assolutamente favorevoli al punto *b)*: lo stiamo già realizzando attraverso la delibera CIPE, quindi è quasi superato. Quanto al punto *c)*, non possiamo impegnarci a stanziare i finanziamenti previsti dal contratto di programma per l'avvio dei lavori lungo gli itinerari ferroviari Messina-Palermo e Bivio Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria per la logica che ho testé evidenziato, cioè perché non sappiamo a che punto sono i progetti. Proprio in questi giorni il Governo sta stipulando – spero sia fatto celermente – il nuovo contratto di programma con le Ferrovie. L'auspicio è che si possa, all'interno di esso, individuare i fondi per questa soluzione. Suggerisco pertanto di sostituire la parola «stanziare» con le seguenti:«a promuovere ogni iniziativa al fine di reperire...». Questo è il massimo che il Ministero delle infrastrutture può fare anche perché – ripeto – nel caso specifico c'è anche un altro interlocutore, un contratto di programma.

Quanto alla mozione che vede come primo firmatario il senatore D'Alia, il Governo è d'accordo nell'impegno, a condizione che venga riformulato come segue: «impegna il Governo a predisporre un piano generale di mobilità, d'intesa con le Regioni interessate e il gruppo Ferrovie dello Stato, onde adeguare il trasporto pubblico, e in particolare quello ferroviario, anche nel Mezzogiorno per garantire una moderna infrastrutturazione e consentire il rilancio economico e sociale del Meridione ed in particolare dell'area dello Stretto, contemporaneamente alla crescita del livello generale di produttività e di competitività del »sistema Italia« sul mercato internazionale». Se il senatore D'Alìa accetta questa riformulazione, unendo questo suo impegno alla mozione Finocchiaro così come riformulata dal Governo, il parere è favorevole.

Quanto alla mozione n. 121, di cui è primo firmatario il senatore De Toni, essa contiene una serie di impegni. Circa il primo, abbiamo lavorato

in merito al decreto-legge n. 185 stanziando 480 milioni di euro all'anno per tre anni per il trasporto locale ferroviario. Ricordo che, proprio a seguito del citato provvedimento, in questi giorni il Governo sta firmando un decreto interministeriale tra Ministero dei trasporti e Ministero dell'economia per la ripartizione dei fondi su tutta l'Italia, ovviamente, e non solo sul Mezzogiorno. Abbiamo stanziato anche 960 milioni di euro, sempre nel ricordato decreto-legge, per il potenziamento del materiale rotabile e, in parte, per le infrastrutture. Non è stato ancora operata la suddivisione, ma queste sono le due finalità.

Sul secondo punto, il Governo è contrario non perché non condivida ciò che viene detto, ma perché credo si sia capito chiaramente che il Governo sta agendo su tutto il Paese. Avrei detto la stessa cosa se qualcuno mi avesse chiesto qualcosa per il Nord e direi lo stesso se venisse privilegiata una parte rispetto ad un'altra, nel senso che qui stiamo ragionando veramente a livello globale.

Esprimo invece parere favorevole sui capoversi terzo e quarto e contrario sul quinto, perché è stata una decisione del Ministero del tesoro sulla quale il Ministero delle infrastrutture non ha nessuna possibilità d'intervento, almeno come impegno immediato. Esprimo parere favorevole, inoltre, sul sesto e sul settimo capoverso e contrario sull'ottavo, perché non è coerente con il disegno dell'Alta velocità. L'Alta velocità è un sistema pensato per collegare rapidamente, non velocemente: la velocità non è il fine, ma il mezzo; dobbiamo collegare non velocemente, ma rapidamente le parti del Paese: sarebbe un assurdo costruire una serie di stazioni sulla strada dell'Alta velocità che la ridurrebbe all'accelerato di qualche anno fa. Direi che questo punto contraddice esattamente la *ratio* dell'Alta velocità.

Per quanto riguarda il nono capoverso, i presentatori della mozione dovrebbero dirci cosa intende per «treno veloce», perché dal punto di vista tecnico questa definizione non ha senso: c'è l'Alta velocità, ci sono gli Intercity e ci sono i treni regionali. Per quanto riguarda, quindi, l'impegno 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», proporrei di riformulare il periodo facendolo terminare con le parole: «il territorio nazionale». In tal caso, il parere sarebbe favorevole anche su questo punto.

Mi sono già espresso sulla mozione presentata dal senatore Mura; il progetto della nuova ferrovia da Milano a Verona fa parte delle opere che abbiamo individuato come immediatamente cantierabili, quindi, contiamo di farlo partire rapidissimamente; l'interlocuzione con le Ferrovie dello Stato è continua, forse riusciremo ad iniziare i lavori anche alla fine del 2009 o al massimo per i primi mesi del 2010. Ricordo che si tratta di un'opera fondamentale, che vale anche molto. Credo pertanto di aver dimostrato che il Governo sta agendo veramente a livello globale, cercando di intervenire, nel limite delle risorse che si è riusciti a reperire, dovunque sia necessario.

Il parere sulla mozione n. 125 è favorevole. *(Applausi dai Gruppi LNP e PdL).*

PRESIDENTE. Chiedo al rappresentante del Governo di far pervenire alla Presidenza il testo scritto delle riformulazioni proposte.

Passiamo dunque alla votazione delle mozioni.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)*. Signora Presidente, è evidente che c'è una questione preliminare che riguarda ciò che voteremo, quindi pongo una questione sull'ordine dei lavori. Mi spiego meglio. Poiché il Governo ha dato una serie di pareri favorevoli con riferimento ad alcune parti dei dispositivi delle mozioni presentate dai Gruppi parlamentari di opposizione (del Partito Democratico, dell'UDC-SVP-Aut e dell'Italia del Valori), che credo troveranno la convergenza ovviamente anche dei colleghi di maggioranza, allora la domanda è la seguente: se noi votiamo queste singole parti, votiamo un testo unico che diviene una mozione unica sottoscritta da tutti? Come intendiamo procedere?

Questo è il quesito preliminare, perché la dichiarazione di voto, avendo il Governo espresso le sue conclusioni, è anche collegata a quali documenti saremo chiamati formalmente a votare.

PRESIDENTE. Senatore D'Alia, in questo stadio è chiaro che la Presidenza non può fare altro che seguire il Regolamento. Se c'è invece una possibilità di riformulazione comune del testo, questo dipende dai proponenti.

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)*. Mi pare di aver capito che, anche sulla scorta della discussione generale sulle mozioni, vi sia stato un confronto tra maggioranza ed opposizione e che il parere favorevole che il Governo ha espresso su alcuni parti delle mozioni significhi che si vuole arrivare a un testo unitario, altrimenti votiamo le singole mozioni per parti separate.

Credo che possa essere utile sospendere la seduta per cinque minuti per capire tale aspetto, altrimenti credo che la sua replica vada intesa nel senso che votiamo le singole mozioni, ancorché per parti separate, e che quindi la convergenza fra maggioranza ed opposizione si ritrovi sulle parti sulle quali il Governo ha espresso parere favorevole.

Non credo sia indifferente l'una o l'altra ipotesi. Se lei ritiene che possiamo votare per parti separati, proseguirò il mio intervento in dichiarazione di voto; viceversa, valuti se dobbiamo sospendere la seduta per cinque minuti.

PRESIDENTE. Collega D'Alia, lei mi sta rivolgendo una richiesta formale di sospensione? Se si tratta di una richiesta formale la Presidenza

non ha obiezioni, a condizione che tutti i Gruppi, ivi compreso il Governo, siano d'accordo su una sospensione di dieci minuti.

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)*. Sì, signora Presidente, sempre che tale sospensione sia utile a chiarire il dubbio che ho espresso. Questo deve chiederlo anche ai colleghi della maggioranza.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi è una richiesta di sospensione per quello che potremmo definire un consolidamento del testo, avanzata dal senatore D'Alia. La Presidenza non ha obiezioni a concedere una sospensione di dieci minuti, a condizione che gli altri Presidenti dei Gruppi esprimano il loro parere favorevole. Diversamente, non avrei altra scelta che andare avanti in base al Regolamento. Se non ci sono obiezioni neanche da parte del Governo, la seduta sarà sospesa per dieci minuti, per consentire un consolidamento del testo.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il Governo si rimette all'Assemblea.

PRESIDENTE. Sospendo, pertanto, la seduta per dieci minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 19,10, è ripresa alle ore 19,20).

La seduta è ripresa.
In assenza di novità, procediamo con le dichiarazioni di voto.
Restituisco la parola al senatore D'Alia.

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)*. Signora Presidente, intervengo brevemente per chiedere che le mozioni vengano votate per parti separate, in ragione del parere che ha dato il Governo sulle stesse.

Detto questo, è evidente che noi ci asterremo sulle mozioni dei colleghi del Popolo della Libertà e della Lega Nord Padania e che voteremo invece a favore delle mozioni del Partito Democratico e dell'Italia dei Valori.

DE TONI *(IdV)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE TONI *(IdV)*. Signora Presidente, ringrazio il Sottosegretario per la sua corretta illustrazione e per la puntuale precisazione fatta in ordine all'assenza di differenze di trattamento tra Sud e Nord. In tal modo ha im-

plicitamente risposto alle mie preoccupazioni scaturite dalla lettura del testo della mozione presentata dalla Lega Nord.

Circa la posizione dell'Italia dei Valori, concordo con le riflessioni espresse dal collega D'Alia. Per questo motivo, il mio Gruppo voterà a favore della mozione n. 120 del senatore D'Alia, di quella presentata dal Gruppo del Partito Democratico e, naturalmente, di quella del mio Gruppo. *(Applausi dal Gruppo IdV).*

MURA *(LNP)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURA *(LNP)*. Signora Presidente, la situazione mi sembra chiara dal punto di vista concettuale, un po' meno dal punto di vista procedurale.

Noi della Lega Nord siamo tutti d'accordo nel votare a favore della mozione che reca come primo firmatario il collega Gallo. Chiaramente voteremo a favore della nostra ed esprimeremo anche un voto favorevole sulle mozioni presentate dai Gruppi dell'Italia dei Valori e del Partito Democratico, con le riformulazioni richieste dal Governo. Voteremo poi a favore anche della mozione del Gruppo dell'UDC-SVP-Aut, modificata nel dispositivo nel senso indicato dal Governo e nelle premesse, che dovrebbero essere sostituite con quelle contenute nella mozione Finocchiaro. Questo per quanto riguarda il merito.

Mi sembra, però, ci sia qualche problema nel definire il metodo di votazione e nell'individuare la soluzione migliore. I dieci minuti di sospensione non sono serviti; si è parlato di votazione per parti separate e quant'altro. Pertanto, sotto il profilo del merito siamo assolutamente convinti della correttezza di un voto favorevole, che credo vada nel senso auspicato da tutta l'Aula. Francamente, però, non ho ancora capito come procederà la votazione. Pertanto, a seconda del metodo che verrà stabilito, ci riserviamo di esprimere il nostro voto.

Per questo motivo, signora Presidente, propongo di procedere, se fosse possibile, ad un'altra sospensione dei lavori per poter arrivare ad una soluzione, proprio perché, ripeto, non ho capito come voteremo. Chiedo quindi lumi alla Presidenza o a chi è in grado di darmeli. Io ho dichiarato la posizione del mio Gruppo in merito alle mozioni presentate, ma non ho potuto esprimere una dichiarazione esplicita perché il voto sarà in funzione delle modalità di votazione.

Chiaramente se ci fosse chiesto di votare le singole mozioni senza apportarvi alcuna modifica in quanto non si riesce a giungere ad un accordo, la scelta sarebbe obbligata: voteremo a favore della mozione del Gruppo del Popolo della Libertà e della nostra ed esprimeremo un voto contrario sulle altre. Mi auguro però che non si arrivi a questo, anche perché ritengo che il contenuto di queste mozioni sia importante. La gente ci guarda e si attende che arriviamo ad individuare una soluzione per esprimere una volontà che è di tutti. Se la volontà c'è, è necessario che ci sia anche il metodo per poterla esprimere. *(Applausi dal Gruppo LNP).*

PRESIDENTE. Senatore Mura, la Presidenza ha già concesso una sospensione che non ha portato a molto. Pertanto, l'unica cosa che possiamo fare è procedere in base al Regolamento. Le mozioni saranno messe in votazione singolarmente e, ovviamente, potranno essere votate per parti separate a seconda della richiesta dei proponenti ed in base al parere del Governo.

FINOCCHIARO *(PD)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINOCCHIARO *(PD)*. Signora Presidente, anzitutto accettiamo le modifiche proposte e concordate con il sottosegretario Castelli. Certo, ci sarebbe piaciuto che la parte relativa al FAS, il Fondo per le aree sottoutilizzate, contenesse anche un impegno a non distogliere mai più da esso ulteriori risorse, giacché queste sono state già fortemente, come dire, decurtate.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Utilizzate.

FINOCCHIARO *(PD)*. Diciamo così: decurtate da un uso che abbiamo giudicato e denunciato in Aula più volte come improprio.

Mi pare che la discussione che si è svolta nel pomeriggio su questi testi sia stata pacata e, se posso dirlo, ha registrato uno sforzo di comprensione reciproca. Per motivare i voti che saranno dati dal mio Gruppo, vorrei tornare sulla considerazione che il sottosegretario Castelli faceva all'inizio del suo intervento: la considerazione, cioè, che guardare al sistema delle infrastrutture non può soffrire, nella visione del Ministro delle infrastrutture e del Governo, di una territorialità che separi in due il Paese e che privilegi il Nord piuttosto che il Sud, ma che è l'intero Paese che va guardato ai fini di un disegno e di una predisposizione di un sistema infrastrutturale finalizzato a servirlo tutto.

Mi creda, sottosegretario Castelli, che teniamo davvero conto di questa affermazione. Credo però che, così enunciata, denunci qualche limite nel senso che può essere ulteriormente sviluppata. Cerco di spiegarmi meglio: è l'impostazione di cui ci ha parlato il senatore Filippi nell'illustrazione della nostra mozione. Non è un caso che abbiamo fatto riferimento, per disegnare il quadro delle infrastrutture del Mezzogiorno, ai Corridoi paneuropei 1 e 8. Non c'è dubbio alcuno che, almeno in quella che riteniamo essere la prospettazione più utile per il Paese intero proprio nel momento della crisi come lei, Sottosegretario, ha giustamente ricordato – cioè l'intervento anticongiunturale sulle infrastrutture – abbiamo voluto sottolineare che il Mezzogiorno si rappresenta oggi come quell'area del Paese che, in ragione della conformazione geografica dell'Italia, della sua piena appartenenza all'Europa e delle decisioni strategiche europee che condividiamo è un perno essenziale per lo sviluppo del nostro Paese affinché gli

investimenti che faremo in infrastrutture non vengano penalizzati dalla crisi ma anzi, al contrario, siano finalizzati allo sviluppo del Paese.

Tanto più forte sarà la resistenza del Paese alla crisi e tanto più gli interventi sulle infrastrutture potranno svolgere una funzione anticiclica – ne sono assolutamente convinta – quanto più il quadro di riferimento concettuale al quale ci riferiamo sarà quello che vede il Paese avere una grande area di opportunità, che è esattamente il Mezzogiorno. È quanto ha detto poc'anzi il senatore Papania, con una formula che sentiamo troppe volte ripetere ma che non ha senso se non viene riferita ad una condivisione concettuale, anche da parte dell'Europa nel momento in cui adopera l'acronimo FAS, Fondo per le aree sottoutilizzate: il Mezzogiorno è un bacino di sottoutilizzo.

Ci ricordava il sottosegretario Castelli la densità abitativa di alcune zone del Nord, che è anche densità delle sue zone industriali e congestione del traffico, difficoltà del vivere. Abbiamo alcune aree del Paese sottoutilizzate che, peraltro, hanno una posizione assolutamente strategica nel nuovo panorama geopolitico e geoeconomico del mondo, ed è esattamente il Mezzogiorno d'Italia, che a questo punto diventa, proprio nella crisi, una delle aree sulle quali investire perché appunto la funzione anticiclica degli investimenti, anche infrastrutturali, sia di beneficio all'intero Paese ed insieme sia per il Nord del Paese, che ha come sua immediata prospettazione l'Europa, il tesoro, il baule pieno di monete d'oro al quale attingere una relazione con l'Europa alla quale conferire la posizione strategica del Mezzogiorno, una sua infrastrutturazione finalizzata all'intercettazione dei traffici che agiscono nel Mediterraneo, il suo essere lì, nel Mediterraneo, nel quale tornano a parlare le parole della politica del mondo e non soltanto della politica dei Paesi rivieraschi, ciascuno per sé, preso e considerato.

Questo era il senso con il quale abbiamo costruito questa mozione e con la quale ne costruiremo altre, che riguarderanno invece la rete dei porti e degli interporti del Mezzogiorno ed era il senso che volevamo imprimere al dibattito di oggi pomeriggio. Questa è la ragione, colleghi, per la quale ci asterremo dalla votazione della mozione presentata dai colleghi della Lega e della mozione presentata dai colleghi del Popolo della Libertà. In particolare, mi sembra che lo scarto tra la nostra impostazione e quella recata dalla mozione del Popolo della Libertà sia esattamente questo. La mozione presentata dal Popolo della Libertà prende in considerazione un'opera da noi ritenuta prioritaria, cioè la Napoli-Bari, rispetto alla quale impegna il Governo alla sua estensione fino a Lecce. Vi è cioè l'attaccamento e la valorizzazione di un pezzo del territorio, ma in una visione che è ancora, lasciatemi usare questa parola, obsoleta. *(Brusìo).*

PRESIDENTE. Scusi, senatrice Finocchiaro. Colleghi, per cortesia.

FINOCCHIARO *(PD)*. Lo dico in un senso non offensivo, ma nel senso che è inattuale rispetto alla grande prospettiva strategica, lasciatemi dire, lungimirante e non affatto utopica che abbiamo cercato di disegnare.

Mentre quindi condividiamo assolutamente uno dei punti che caratterizza anche la nostra mozione, il fatto che il Governo si impegni fino in fondo alla realizzazione della Napoli-Bari, un pezzo del Corridoio paneuropeo che collega il nostro Paese ai Paesi dell'Est, constatiamo però che quella vostra impostazione soffre di un orizzonte un po' più limitato, che è quello del territorio. Insomma, tanto per capirci, se davvero pensiamo che da questa crisi possiamo uscire con un investimento sulle infrastrutture che funzioni anche da strumento anticiclico, non possiamo pensare questo Paese come un insieme di territori, ma dobbiamo pensarlo come una grande piattaforma unica sul Mediterraneo. E perché questa svolga al massimo le proprie potenzialità occorre che l'infrastrutturazione del Mezzogiorno sia adeguata rispetto alla sfida e soprattutto rispetto all'opportunità che l'oggi ci pone.

Considero poi – e per questo vi ho apposto la mia firma – molto importanti le questioni sollevate e gli impegni che si chiede al Governo di assumere nella mozione di cui è primo firmatario il senatore D'Alia, ed annunzio contemporaneamente il voto favorevole del mio Gruppo alla mozione presentata dal Gruppo dell'Italia dei Valori. *(Applausi dai Gruppi PD, IdV e del senatore D'Alia).*

GALLO *(PdL)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLO *(PdL)*. Signora Presidente, rimango un po' perplesso ed anche stravolto perché parlando di una mozione e dicendo in apertura del mio intervento che non era sicuramente – ripeto testualmente – una rivendicazione territoriale, né un contributo assistenziale volevo mettere le mani avanti perché non vi fosse in questa Aula la solita discussione tra un Sud piagnone ed un Nord che non concede. Ricadiamo sempre in questo ritornello del Sud che soffre e degli altri che ci fanno soffrire: è ora di smetterla, è ora di cominciare a parlare di infrastrutture reali nel territorio. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

La Napoli-Bari (non ho parlato soltanto di Napoli-Bari-Lecce) è un'infrastruttura che credo nessuno di noi può discutere sul piano dell'importanza strategica, è un'infrastruttura prioritaria. *(Applausi dal Gruppo PdL).* Non a caso gli altri parlamentari del PdL, dal Piemonte alla Sicilia, hanno già firmato la mozione. Hanno dato cioè una valenza strategica e un contenuto alla mozione, che non sono quelli riduttivi che volete far passare quasi come una perdita di tempo. Mi meraviglio anche perché abbiamo avuto tante volte in Commissione momenti di confronto sereno: volete far scadere quasi ad un'elemosina l'aggiunta di una tratta ferroviaria, che partendo da Foggia passa per Bari per poi arrivare a Varna e che è motivata dal fatto che il Corridoio 8 (e parliamo di corridoi europei) è

stato citato anche nel corso dell'illustrazione della nostra mozione; forse qualcuno non l'ha ascoltata o forse, essendo io un neofita, evidentemente non sono degno di grande attenzione, ne prendo atto, ma sui contenuti vi prego di essere attenti e di esprimere pienamente il vostro pensiero.

Poiché non credo sia in discussione la Napoli-Bari, mi sarei aspettato un intervento diverso e che qualcuno magari mi ringraziasse per l'occasione che veniva data di parlare anche di altro. Credo che ognuno dei colleghi presenti in Aula conosca il Corridoio 1 e il Corridoio 8 e che ognuno comprenda quanto sia necessario e vitale per la Nazione collegarli. Questa infrastruttura non è neanche di specifica pertinenza del Mezzogiorno, poiché attraverso la Bari-Napoli ci si limita a completare un'infrastruttura che riguarda il sistema Italia; mi meraviglia che in Aula si voglia ridurne il suo contenuto strategico.

Anche nelle mozioni presentate dall'opposizione si faceva riferimento alla Bari-Napoli, ma sarebbe fuori luogo se ciò dovesse intendersi solo nella logica di parlare di tutto per non fare niente, perché non facendo nulla si evita di recare danni ad altri. Credo che il contributo unitario sulla crescita del territorio debba venire dalla maggioranza e dall'opposizione. Quando il territorio realizza un'infrastruttura è una vittoria di tutti e non di qualcuno, è una vittoria del territorio. In questa logica bisogna ritrovarsi tutti e ognuno deve dare il suo contributo positivo. Si può cercare di realizzare un confronto sereno sul piano strategico generale, senza però discutere nel merito di un'opera che deve essere in ogni caso considerata prioritaria.

Passo ora ad una considerazione spicciola sull'Alta velocità che parte da Torino e Milano per arrivare a Bologna, Firenze, Roma e Napoli. Vogliamo fermare la sua realizzazione in attesa di decidere dell'universo intero, o non sarebbe forse più logico interrogarsi, in considerazione di un'Alta velocità ormai arrivata fino a Napoli, quale potrebbe essere l'infrastruttura da realizzare in via prioritaria chiedendo poi al Governo di andare in questa direzione?

Sicuramente la tratta Napoli-Bari non soffre di un senso d'inferiorità rispetto ad altri percorsi, che certamente vanno realizzati e appoggiati. Nessuno discute del piano strategico nazionale, o che non si debba arrivare fino a Palermo o che Reggio Calabria e Salerno non debbano essere collegate. Al tempo stesso, ciò non può neanche rappresentare un limite ad una richiesta legittima, inquadrata in un contesto di piano di trasporti nazionale, già prevista, e che la Campania (una Regione non governata dal centrodestra), ha già dotato di un progetto preliminare. Credo che un discorso del genere dovrebbe avere la sua importanza, invece mi accorgo che non lo si vuole recepire nella sua giusta misura preferendosi piuttosto banalizzarlo.

Cari colleghi, non so come si possa sostenere che parlare di un'infrastruttura del genere significa voler fare una provocazione: siamo fuori dal mondo! Credo invece che il Senato debba dare un ulteriore impulso al Governo, in modo che quest'ultimo si attivi al fine di chiudere la cerniera esistente tra i due corridoi. La Puglia, che presenta uno sviluppo verticale,

potrebbe rappresentare un elemento di traino per il Sud e per la crescita sociale di tutto il Mezzogiorno.

Noi facciamo il nostro dovere e diamo il nostro contributo di idee quando proponiamo infrastrutture da intendersi nell'ottica di una strategia nazionale e non semplicemente meridionale. Non c'è un Nord contro un Sud: sono due facce della stessa medaglia. Credo che, in modo particolare in campo infrastrutturale, non ci possano essere differenziazioni marcate e contrapposizioni sterili tali da portare al risultato negativo di non realizzare niente. Bisogna piuttosto collaborare e dare ognuno il proprio contributo. La vera politica dovrebbe operare nell'ottica di far crescere tutto il territorio. Vi invito a riflettere e ad esprimere il vostro voto favorevole su questa mozione, nella convinzione che un voto unanime su un'infrastruttura del genere rappresenta il contributo principale che la politica può dare. È dalla verifica di questo consenso che si evidenzia l'impegno in favore del territorio.

Quindi, vorrei riportarvi alla ragione e tentare di cambiare l'atmosfera che si è venuta a creare in questa Aula, perché mi è parso che parlare di un'infrastruttura come la Bari-Napoli viene considerato un problema di Stato, non tanto dalla Lega Nord, sempre biasimata, che la definisce una struttura ben inserita nel Piano strategico nazionale. Debbo complimentarmi per questo cartello di inquadramento della mozione e mi meraviglio per altre condizioni e perplessità che sono state sollevate da altri, come se si recasse un danno a qualcuno o a qualcosa. Quindi, riconduciamo alla ragione il nostro impegno in favore del territorio. Non voglio parlare da meridionale, perché ho accettato e ho votato il federalismo. C'è chi nicchia, ma io l'ho votato e ho accettato la sfida. Per me federalismo significa che le Regioni devono fare il loro dovere e lo Stato il suo. Naturalmente, i servizi essenziali come il trasporto devono essere trattati in modo paritario su tutto il territorio nazionale. Vogliamo muovere i primi passi, o vogliamo correre con molte gambe e cadere a terra? Cerchiamo di muoverci adeguatamente con le idee chiare e sicuramente con programmi certi.

Credo che un'intensa e appassionata discussione sul Piano dei trasporti si possa svolgere. Ringrazio il ministro Castelli – la chiamo Ministro perché ne ha la valenza – per aver dato soddisfazione ampia sull'operato del Governo, soprattutto in un momento di crisi, nel quale naturalmente le spese da destinare immediatamente per incentivare l'economia e farla decollare hanno la precedenza sul piano degli investimenti. Ci siamo chiesti se fosse giusto che il Governo operasse, facendo partire...*(Brusio).*

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, per cortesia, vi sono vari senatori che conversano in Aula. Vi invito ad abbassare i toni, dal momento che il collega ha ancora a disposizione un minuto e 36 secondi. Gli orari e gli orologi non li dispone la Presidenza.

GALLO *(PdL)*. Permettetemi uno sfogo, dal momento che ci siamo sentiti quasi derisi per una mozione che ha una serietà, che muove dall'an-

cestrale sofferenza meridionale e dall'atavico assistenzialismo da cui ci dobbiamo liberare, ad una voglia di competere paritaria e alla necessità di infrastrutture per una sana competizione. Si dice invece che dobbiamo tornare indietro, rivendicando assistenzialismo ed il piccolo favore e la piccola precedenza: non è questa la logica della mozione. Se qualcuno di voi gli ha attribuito questo significato, è fuori dai tempi e deve veramente fare un salto di qualità e aggiornarsi. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, siccome mi pare vi sia stato un passaggio un po' complicato, vorrei che fosse chiaro a tutti che cosa ci apprestiamo a votare. Il Governo ha espresso parere favorevole sulla mozione n. 57, a prima firma del senatore Gallo, sulla mozione n. 125, presentata dal senatore Mura, e sulla mozione n. 119, a prima firma della senatrice Finocchiaro, nel testo proposto dal Governo e accettato dai presentatori.

La mozione n. 120, a prima firma del senatore D'Alia, a quanto mi pare di capire, Presidente, e chiedo a lei il conforto, per questioni procedurali non è possibile metterla in votazione per parti separate. Così com'è, il Governo non la può accettare e pertanto il parere è contrario.

INCOSTANTE *(PD)*. Perché non è possibile?

PRESIDENTE. Sottosegretario Castelli, le votazioni per parti separate sono sempre possibili.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Allora, per maggiore chiarezza, non ne condividiamo le premesse. Quindi, nella versione attuale, il parere sulla mozione n. 120 è contrario.

Per quanto riguarda la mozione n. 121, presentata dal Gruppo dell'Italia dei Valori, chiedo scusa all'Aula se prima mi sono soffermato soltanto sul dispositivo, ma – come ho già avuta modo di illustrare ai rappresentanti dell'Italia dei Valori – c'è tutta una parte dei «considerato che» che risulta inaccettabile. Ho proposto di espungerla, ma non ho ancora ascoltato il parere dei presentatori. Pertanto, su questa mozione, il mio parere è sospeso.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALIA *(UDC-SVP-Aut)*. Signora Presidente, la nostra posizione mi sembrava molto chiara. Abbiamo accettato la riformulazione del disposi-

tivo, così come il Governo ci ha chiesto. Inoltre, considerato che la maggioranza non è d'accordo sulle premesse, chiediamo di votare le premesse separatamente dal dispositivo, come riformulato secondo quanto concordato con il Governo, sempre che il Governo non abbia cambiato opinione, perché allora la questione è diversa.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, il parere del Governo è contrario sulle premesse della mozione n. 120, mentre è favorevole sul dispositivo, così come riformulato su proposta del Governo.

BELISARIO *(IdV)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELISARIO *(IdV)*. Signora Presidente, chiediamo anche noi di votare le premesse separatamente dal dispositivo, accettando per quest'ultimo la riformulazione proposta dal Governo.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, anche in questo caso, il parere del Governo è contrario sulle premesse che, se ho ben capito, si intendono mantenere. Il parere è invece favorevole sul dispositivo, così come riformulato.

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione delle mozioni, avverto gli onorevoli colleghi che, in linea con una prassi consolidata, le mozioni saranno poste ai voti secondo l'ordine di presentazione e per le parti non precluse né assorbite da precedenti votazioni.

LUSI *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUSI *(PD)*. Signora Presidente, intervengo brevemente innanzitutto per chiedere ai colleghi dell'Italia dei Valori di poter sottoscrivere la mozione da loro presentata.

Chiedo inoltre alla Presidenza, prima che si proceda alla votazione, di invitare i senatori Segretari ad estrarre le schede dei colleghi che non sono seduti al proprio scranno. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. La Presidenza invita i colleghi a votare ciascuno dal proprio posto e, accogliendo la richiesta avanzata dal senatore Lusi, dà mandato ai senatori Segretari, a parti inverse, di procedere alla raccolta delle schede di quanti non fossero presenti in Aula o al loro posto. *(I senatori Segretari Butti e Baio procedono al ritiro delle schede).* Colleghi, cerchiamo di procedere con un po' di ordine; vi invito ad accomodarvi ai vostri posti, in modo da consentire ai due senatori Segretari di procedere più rapidamente.

D'ALÌ *(PdL).* Prima di fare questo lavoro, Presidente, lei deve aprire la votazione!

PRESIDENTE. Prima di aprire la votazione si verifica lo stato della situazione! *(Commenti dal Gruppo PdL).* Colleghi, vi invito a rimanere seduti, in modo da consentire una verifica più rapida. In pochi secondi si concluderà questo lavoro, in modo che poi non ci saranno contestazioni.

FERRARA *(PdL).* È un problema di procedura!

PRESIDENTE. Vi è stata una richiesta alla Presidenza, in base alla quale i due senatori Segretari stanno procedendo. *(Brusìo).*

Colleghi, per cortesia, la Presidenza non vuole contestazioni sulle votazioni, anche perché questa mattina c'è già stata una votazione turbolenta. La senatrice Baio sta terminando il suo lavoro e così risolveremo la situazione senza contestazioni successive. Cercate di facilitare il lavoro della senatrice Segretario, per cortesia.

Abbiamo quindi concluso questa verifica. I colleghi senatori prendano posto.

D'ALÌ *(PdL).* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALÌ *(PdL).* Signora Presidente, mi permetto rispettosamente di far osservare che ella sta introducendo la prassi assolutamente innovativa... *(Proteste dal Gruppo PD).*

GARRAFFA *(PD).* Vergognatevi!

D'ALÌ *(PdL).* ... di una verifica della presenza prima che venga aperta la votazione. Questo non si è mai verificato ed è una prassi per tutti noi colleghi di quest'Aula – non per una parte in particolare – assolutamente pericolosa, perché lei non può togliere le schede prima che sia

aperta la votazione. Non esiste la documentazione della presenza in corso di dibattito; questa è una prassi assolutamente innovativa, signora Presidente, che credo non possa essere adottata perché costituirebbe un precedente estremamente grave. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Onorevole collega, io sottoporrò la questione, come altri Vice Presidenti, al Consiglio di Presidenza, in modo che ci sia una prassi consolidata, rimanendo inteso che unico scopo della Presidenza è di avere delle votazioni non contestate successivamente. Troveremo, quindi, in una discussione collettiva, la maniera di agire in modo congruo e univoco. *(Applausi dai Gruppi PD, IdV e UDC-SVP-Aut).* Grazie comunque della segnalazione.

Procediamo dunque alla votazione della mozione n. 57.

INCOSTANTE *(PD)*. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Incostante, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della mozione n. 57, presentata dal senatore Gallo e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 57, 119, 120, 121 e 125

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della mozione n. 119 (testo 2). *(Commenti del senatore Garraffa. Proteste dal Gruppo PdL).*

Onorevole senatore, se ci sono contestazioni, per cortesia, rivolgetevi alla Presidenza. *(Proteste dal Gruppo PdL).*

INCOSTANTE *(PD)*. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico. *(Proteste dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Chiunque può venire qui a recuperare la sua tessera. *(Vivaci proteste del senatore Tomassini).*

La prego, senatore. *(Reiterate proteste del senatore Tomassini).*

PRESIDENTE. Per favore, colleghi, recuperiamo la calma.

Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Incostante, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della mozione n. 119 (testo 2), presentata dalla senatrice Finocchiaro e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

IZZO *(PdL)*. Questa è correttezza!

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 57, 119, 120, 121 e 125

PRESIDENTE. Il senatore D'Alia ha chiesto la votazione per parti separate della mozione n. 120 (testo 2).

Metto pertanto ai voti le premesse della mozione n. 120 (testo 2), presentata dal senatore D'Alia e da altri senatori.

Non sono approvate.

GARRAFFA *(PD)*. Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

GARRAFFA *(PD)*. Guardi dietro il senatore Tomassini, Presidente!

PRESIDENTE. Scusate, colleghi, ci sono ulteriori contestazioni.

BIANCO *(PD)*. Bravo Tomassini! È una vergogna! *(Proteste dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Senatore Bianco, per cortesia!

BIANCO *(PD)*. Vergogna, vergogna! *(Proteste dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Prego la senatrice Segretario di verificare.

GARRAFFA *(PD)*. Guardate dietro Tomassini!
(Il senatore Gasparri parla con la senatrice Baio).

PRESIDENTE. Senatore Gasparri, per cortesia, consenta alla senatrice Segretario di svolgere il proprio compito.

COLLINO *(PdL)*. È una vergogna! *(Vivaci commenti del senatore Tomassini).*

PRESIDENTE. Non c'è nessuna vergogna, stiamo verificando la presenza di un collega senatore. *(Applausi ironici e proteste dal Gruppo PD).*

BIANCO *(PD)*. Vergogna, vergogna!

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, per cortesia. Senatrice Segretario, se ha finito il suo lavoro, la prego di tornare al banco della Presidenza. *(Reiterate proteste dei senatori Bianco e Garraffa).*

PRESIDENTE. Senatore, per cortesia, la prego!

VOCI DAL GRUPPO PdL. Buffoni!

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, scusate, è sempre aperta la controprova, ma ha chiesto di intervenire il presidente Gasparri. *(Proteste dal Gruppo PdL. Commenti del senatore Gasparri).*

PRESIDENTE. Interverrà dopo, allora.
Dichiaro chiusa la votazione.

Il Senato non approva. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

TOMASSINI *(PdL)*. Bravi!

GASPARRI *(PdL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GASPARRI *(PdL)*. Presidente, è chiaro che avevo chiesto di parlare dopo la votazione. Capisco errori nella conduzione d'Aula, ma dare la parola ad un senatore mentre è in corso una votazione non si era mai visto, quindi la pregherei di fare un uso più accorto dei suoi poteri di Presidente.

Detto questo, io non stavo ostacolando il lavoro della senatrice Segretario, come la stessa potrà confermare; stavo solo pregandola di abbinare al controllo delle schede anche l'invito al senatore, di cui non ricordo il nome, di smetterla di avere un atteggiamento provocatorio che ostacola i lavori del Senato della Repubblica. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Senatore Gasparri, stavamo procedendo alla controprova; la Presidenza le ha dato la parola solo per vedere se aveva contestazioni da fare in merito alla regolarità del voto. *(Commenti del senatore Garraffa).*

LEGNINI *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEGNINI *(PD)*. Signora Presidente, intervengo sull'esito delle votazioni innanzitutto per far rilevare che la scheda che è stata opportunamente estratta poco fa dietro il senatore Tomassini è stata utilizzata nella precedente votazione.

SALTAMARTINI *(PdL)*. E tu che ne sai?

LEGNINI *(PD)*. Sì è certo che è stata votata nella precedente votazione, allorquando lo scarto è stato di un solo voto, senza il quale la mozione della maggioranza non sarebbe stata approvata. *(Applausi dal Gruppo PD. Proteste dai banchi della maggioranza)*. Questo, signora Presidente, è l'ultimo episodio di una giornata, sotto questo profilo, assolutamente scandalosa perché questa mattina abbiamo verificato una parità di voti su una mozione sugli italiani nel mondo ed era evidente che vi erano luci accese senza la corrispondente presenza di senatori.

Quindi, francamente non capisco il richiamo del presidente Gasparri né i lamenti del senatore D'Alì allorquando si rivolgono nei confronti del senatore Garraffa *(Vivaci commenti dal Gruppo PdL)*, il cui comportamento è amplissimamente giustificato da una condotta scandalosa e vergognosa, che non fa onore a quest'Aula. *(Applausi dal Gruppo PD. Proteste dal Gruppo PdL).*

GARRAFFA *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Senatore Garraffa, se intende intervenire per fatto personale deve farlo a fine seduta. *(Proteste del senatore Garraffa).*

GARRAFFA *(PD)*. Ha sentito cosa ha detto il presidente Gasparri? Voglio parlare su quello che è avvenuto adesso.

PRESIDENTE. La Presidenza ha cercato, anche alla luce dei problemi della mattina...

GARRAFFA *(PD)*. È un fatto molto grave. *(Commenti dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Anche alla luce degli episodi di questa mattina, la Presidenza ha cercato di aver una gestione il più possibile garantista per tutti.

GARRAFFA *(PD)*. Si faccia sostituire da un Presidente della maggioranza. *(Vivaci commenti dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 20,04, è ripresa alle ore 20,08).

Prego gli onorevoli senatori di prendere posto in modo tale che si riesca a chiudere questa seduta di votazioni in un modo più ordinato.

Metto ai voti il dispositivo della mozione n. 120 (testo 2), presentata dal senatore D'Alia e da altri senatori.

È approvato.

Anche sulla mozione n. 121 (testo 2) è stata chiesta la votazione per parti separate.

Passiamo dunque alla votazione delle premesse.

GIAMBRONE *(IdV)*. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, delle premesse della mozione n. 121 (testo 2), presentata dal senatore De Toni e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione del dispositivo della mozione n. 121 (testo 2).

GIAMBRONE *(IdV)*. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco pertanto la votazione nominale con scrutino simultaneo, mediante procedimento elettronico, del dispositivo della mozione n. 121 (testo 2), presentata dal senatore De Toni e da altri colleghi.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 57, 119, 120, 121 e 125

PRESIDENTE. Metto ai voti la mozione n. 125, presentata dal senatore Mura e da altri senatori.

È approvata.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, in precedenza mi è sfuggito, nei confronti della senatrice Incostante, un termine forse troppo cameratesco, ma legato all'ammirazione che nutro nei suoi confronti. La prego di scusarmi, senatrice. *(Applausi dai Gruppi PD e IdV).*

Per fatto personale

GARRAFFA *(PD)*. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GARRAFFA *(PD)*. Quando il sottoscritto non inveisce, ma grida perché nota delle ingiustizie, riceve da parte di colleghi, che tentano, riuscendoci, di prendere in giro questo Parlamento votando per altri, improperi come «buffone» e quant'altro.

Dopodiché, signora Presidente, poco fa, l'ho invitata a farsi sostituire da un Presidente della maggioranza non certo per mettere in discussione il suo operato. Vorrei ricordare, infatti, che nella precedente legislatura, in cui la maggioranza disponeva soltanto di un voto in più, i colleghi della minoranza di allora pretendevano continuamente la presidenza Marini. Pertanto, nel momento in cui hanno vinto con due voti rubati ed uno che lei non ha potuto esprimere, avrei ritenuto più giusto che qualcuno di loro si alzasse chiedendo di presiedere l'Aula al suo posto; sarebbe stato un gesto per dimostrare che questa maggioranza esiste a tutti gli effetti e non con i numeri rubati dentro l'Aula. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. La Presidenza prende atto delle sue dichiarazioni.

Interrogazioni, annunzio

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

Ordine del giorno per le sedute di giovedì 23 aprile 2009

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

ALLE ORE 9,30

I. Votazione per l'elezione di quattro componenti effettivi e quattro supplenti della Commissione per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti *(Votazione a scrutinio segreto mediante schede, con il sistema delle urne aperte).*

II. Discussione della mozione n. 104, sull'embargo a Cuba.

ALLE ORE 16

Interpellanza e interrogazioni.

La seduta è tolta *(ore 20,15).*

Licenziato per la composizione e la stampa dall'Ufficio dei Resoconti parlamentari alle ore 1,15 del giorno 23-4-2009

Allegato A

MOZIONI

Mozioni sulle mine antipersona

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

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,

premesso 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 Cartaghena, 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 *cluster*e 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 convezioni 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 ottobre 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 convezione 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 convezione 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 convezione 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 convezione 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) (05 marzo 2009)
Ritirata

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 antipersona 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 antipersona»;

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 antipersone, 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 antipersona 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)
Ritirata

CAFORIO, BELISARIO, GIAMBRONE, ASTORE, BUGNANO, CARLINO, DE TONI, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, 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 distruzione 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 conseguire l'obbiettivo 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.

ORDINE DEL GIORNO

G1

CONTINI, AMATI, TORRI, CAFORIO, FOSSON

V. testo 2

Il Senato,

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 antipersona 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 antipersona";

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 antipersone, in quanto colpiscono indiscriminatamente anche i civili, per le centinaia di submunizioni 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 antipersona 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:

ad adoperarsi per reperire risorse in favore dello sminamento umanitario di cui alla legge 7 marzo 2001, n. 58;

a ratificare in tempi brevi il Trattato di Oslo, permettendo all'Italia così di essere tra i primi 30 Paesi, che consentiranno l'entrata in vigore del Trattato medesimo;

ad un'azione politica atta a sollecitare in tutti i luoghi della diplomazia internazionale, delle istituzioni europee e all'Onu i Paesi che non hanno ancora sottoscritto i due trattati di Ottawa e di Oslo, a sottoscriverli.

G1 (testo 2)

CONTINI, AMATI, TORRI, CAFORIO, FOSSON

Approvato

Il Senato,

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 antipersona 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 antipersona";

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 antipersone, in quanto colpiscono indiscriminatamente anche i civili, per le centinaia di submunizioni 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 antipersona 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:

ad adoperarsi per reperire, compatibilmente con le esigenze di rigore finanziario, risorse pubbliche e private in favore dello sminamento umanitario di cui alla legge 7 marzo 2001, n. 58;

a ratificare in tempi brevi il Trattato di Oslo, permettendo all'Italia così di essere tra i primi 30 Paesi che consentiranno l'entrata in vigore del Trattato medesimo;

ad un'azione politica atta a sollecitare in tutti i luoghi della diplomazia internazionale, delle istituzioni europee e all'Onu i Paesi che non hanno ancora sottoscritto i due trattati di Ottawa e di Oslo, a sottoscriverli.

Mozioni sui trasporti ferroviari nel Mezzogiorno

(1-00057 *p. a.*) (06 novembre 2008)
Approvata

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'ALI', 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,

premesso 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'8 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 1° 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 integrativo 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'am-

modernamento, in particolare di quelle che collegano Lecce, Bari e Benevento in direzione sia di Napoli che di Roma.

(1-00119 *p. a.*) (testo corretto) (21 aprile 2009)
V. testo 2

FINOCCHIARO, FILIPPI Marco, ZANDA, LATORRE, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI, ADAMO, ADRAGNA, AGOSTINI, AMATI, ANDRIA, ANTEZZA, ARMATO, BAIO, BARBOLINI, BASSOLI, BASTICO, BERTUZZI, BIANCHI, BIANCO, BIONDELLI, BLAZINA, BOSONE, 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,

premesso 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-Ogliastrillo-Castelbuono, opera, quest'ultima, immediatamente cantierabile, di cui però la società Rete ferroviaria italiana (RFI) non ha ancora avviato le procedure di appalto. L'in-

frastruttura 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 Giampieri-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 Calastra-Gela e l'itinerario ferroviario Palermo-Catania (costo vita: 4.400 milioni di euro, interamente da reperire) per il quale si propone la modifica dell'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 megaolotto 3: Sibari-Roseto Capo Spulico (1º e 2º 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'a-

rea 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 aggiunti 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'Agrigento-Caltanissetta); 1,5 miliardi alle reti di trasporto e ai sistemi metropolitani; 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, ristabi-

lendo 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-Trapani e Bivio Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria.

(1-00119 *p. a.*) (testo 2) (21 aprile 2009)
Approvata

FINOCCHIARO, FILIPPI Marco, ZANDA, LATORRE, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI, ADAMO, ADRAGNA, AGOSTINI, AMATI, ANDRIA, ANTEZZA, ARMATO, BAIO, BARBOLINI, BASSOLI, BASTICO, BERTUZZI, BIANCHI, BIANCO, BIONDELLI, BLAZINA, BOSONE, 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,

premesso 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-Ogliastrillo-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 Giampieri-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 Calastra-Gela e l'itinerario ferroviario Palermo-Catania (costo vita: 4.400 milioni di euro, interamente da reperire) per il quale si propone la modifica dell'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 megaolotto 3: Sibari-Roseto Capo Spulico (1º e 2º 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 aggiunti 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'Agrigento-Caltanissetta); 1,5 miliardi alle reti di trasporto e ai sistemi metropolitani; 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:

ad utilizzare i fondi FAS previsti dalla delibera CIPE del 18 dicembre 2008 in maniera corrispondente alle finalità previste per legge 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 «tra-

sporti», 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 promuovere ogni iniziativa al fine di reperire i finanziamenti previsti dal Contratto di programma con RFI per l'avvio dei lavori lungo gli itinerari ferroviari Messina-Palermo-Trapani e Bivio Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria.

(1-00120) (21 aprile 2009)
V. testo 2

D'ALIA, ANDREOTTI, COLOMBO, COSSIGA, CINTOLA, CUFFARO, FOSSON, GIAI, PINZGER, THALER AUSSERHOFER, FINOCCHIARO (*), PAPANIA (*). – Il Senato,

premesso 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 *transhipment*; 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 infrastrutturale 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 esuberi 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'in-

tera 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 integra-

zione, 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.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

(1-00120) (testo 2) (21 aprile 2009)
Votata per parti separate. Approvata la parte in neretto. Respinta la restante parte.

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

premesso 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 tra-

sporti 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 *transhipment*; 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 al-

l'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 infrastrutturale 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 esuberi 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 ri-

schiano 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 una moderna infrastrutturazione e consentire il rilancio economico e sociale del Meridione ed in particolare dell'area dello Stretto, contemporaneamente alla crescita del livello generale di produttività e di competitività del «sistema Italia» sul mercato internazionale.

(1-00121) (21 aprile 2009)
V. testo 2

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

premesso che:

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

ficoltà 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 qualifichino 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, ven-

gono 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 locomotori 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 Cancello-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)-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; 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 1º 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.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

(1-00121) (testo 2) (21 aprile 2009)

Votata per parti separate. Approvata la parte in neretto. Respinta la restante parte

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

premesso che:

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

tadino 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 qualifichino 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 locomotori 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 Cancello-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)-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; 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;

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 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 vigilare affinché il gruppo Ferrovie dello Stato non serva in maniera difforme il territorio nazionale.

(1-00125) (21 aprile 2009)
Approvata

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,

premesso 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, Banevento, 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.

Allegato B

Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
1	NOM.	Mozione n. 57, Gallo e altri, sui trasporti ferroviari nel Mezzogiorno	228	227	111	114	002	114	APPR.
2	NOM.	Mozione n. 119 (testo 2), Finocchiaro e altri, sui trasporti ferroviari nel Mezzogiorno	224	223	004	217	002	112	APPR.
3	NOM.	Prima parte mozione n. 121 (testo 2), De Toni e altri, sui trasporti ferroviari nel Mezzogiorno	228	227	000	111	116	114	RESP.
4	NOM.	Seconda parte mozione n. 121 (testo 2), De Toni e altri, sui trasporti ferroviari nel Mezzogiorno	223	221	001	215	005	111	APPR.

F = Voto favorevole (in votazione palese)
C = Voto contrario (in votazione palese)
V = Partecipazione al voto (in votazione segreta)
A = Astensione
M = Senatore in congedo o missione
P = Presidente di turno
R = Richiedente la votazione e non votante
- Le votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate
- Ogni singolo elenco contiene fino a 22 votazioni
- Agli elenchi e' premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto il risultato, l'esito di ogni singola votazione

Seduta N. 0192 del 22-04-2009 Pagina 1

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 4			
	01	02	03	04
ADAMO MARILENA	A	F	F	F
ADERENTI IRENE	F	F	C	F
ADRAGNA BENEDETTO	A	F	F	F
AGOSTINI MAURO	A	F	F	F
ALBERTI CASELLATI MARIA E.	M	M	M	M
ALICATA BRUNO	F	F	C	F
AMATI SILVANA	A	F	F	F
AMATO PAOLO	F	F	C	F
AMORUSO FRANCESCO MARIA	F	F	C	F
ANDRIA ALFONSO	A	F	F	F
ANTEZZA MARIA	A	F	F	F
ARMATO TERESA	A	F	F	F
ASTORE GIUSEPPE	C	F	F	F
AZZOLLINI ANTONIO	F	F	C	F
BAIO EMANUELA	A	F	F	F
BALBONI ALBERTO	F	F	C	F
BALDASSARRI MARIO	F	F	C	F
BALDINI MASSIMO	F	F	C	F
BARBOLINI GIULIANO	A	F	F	F
BASSOLI FIORENZA	A	F	F	F
BASTICO MARIANGELA	A	F	F	F
BELISARIO FELICE	A	F	F	F
BENEDETTI VALENTINI DOMENICO	F	F	C	F
BERSELLI FILIPPO	F	F	C	
BERTUZZI MARIA TERESA	A	F	F	F
BETTAMIO GIAMPAOLO	F	F	C	F
BEVILACQUA FRANCESCO	F	F	C	C
BIANCHI DORINA	A	F	F	F
BIANCO ENZO	A	F	F	F
BIANCONI LAURA	F	F	C	F
BIONDELLI FRANCA	A	F	F	F
BODEGA LORENZO	F	F	C	F

Seduta N. 0192 del 22-04-2009 Pagina 2

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 4			
	01	02	03	04
BONDI SANDRO	M	M	M	M
BONFRISCO ANNA CINZIA	F		C	
BONINO EMMA	P	P	P	P
BORNACIN GIORGIO	F	A	C	F
BOSCETTO GABRIELE	F	F	C	F
BRICOLO FEDERICO	F	F	C	F
BRUNO FRANCO	A	F		
BUGNANO PATRIZIA	A	F	F	F
BUTTI ALESSIO	F	F	C	F
CABRAS ANTONELLO	A	F	F	F
CAFORIO GIUSEPPE	A	F	F	F
CAGNIN LUCIANO	F	F	C	F
CALABRO' RAFFAELE	F	F	C	F
CALDEROLI ROBERTO	M	M	M	M
CALIENDO GIACOMO	M	M	M	M
CALIGIURI BATTISTA	F	F	C	F
CAMBER GIULIO	F			
CANTONI GIANPIERO CARLO	F	F	C	F
CARLINO GIULIANA	A	F	F	F
CARLONI ANNA MARIA	A	F	F	F
CAROFIGLIO GIOVANNI	A	F	F	F
CARRARA VALERIO	F	F	C	F
CARUSO ANTONINO	F	F	C	F
CASELLI ESTEBAN JUAN	M	M	M	M
CASOLI FRANCESCO	F	F	C	F
CASSON FELICE	A	F	F	F
CASTELLI ROBERTO	F	F	C	F
CASTRO MAURIZIO	F	F	C	F
CECCANTI STEFANO	A	F	F	F
CENTARO ROBERTO	F	F	C	F
CERUTI MAURO	A	F	F	F
CHIURAZZI CARLO	A	F	F	F

Seduta N. 0192 del 22-04-2009 Pagina 3

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 4				
	01	02	03	04	
CIAMPI CARLO AZELIO	M	M	M	M	
CIARRAPICO GIUSEPPE	M	M	M	M	
CICOLANI ANGELO MARIA	F	F	C	F	
COLLI OMBRETTA	F	F	C	F	
COLLINO GIOVANNI	F	F	C	F	
COMINCIOLI ROMANO	F	F	C	F	
CONTI RICCARDO	F	F	C	F	
CORONELLA GENNARO	F	F	C	F	
COSENTINO LIONELLO	A	F	F	F	
CURSI CESARE	F	F	C	F	
D'ALI' ANTONIO	F	F	C		
D'ALIA GIANPIERO	A	F	F	F	
D'AMBROSIO LETTIERI LUIGI	F	F	C	F	
DAVICO MICHELINO	M	M	M	M	
DE CASTRO PAOLO	A	F	F	F	
DE ECCHER CRISTANO	F	F	C	F	
DE FEO DIANA	F	F	C	F	
DE GREGORIO SERGIO	F	F	C	F	
DE LILLO STEFANO	F	F	C	F	
DELLA MONICA SILVIA	A	F	F	F	
DELLA SETA ROBERTO	A	F	F	F	
DELL'UTRI MARCELLO	M	M	M	M	
DELOGU MARIANO	M	M	M	M	
DE LUCA VINCENZO	A	F	F	F	
DEL VECCHIO MAURO	A	F	F	F	
DE SENA LUIGI	A	F	F	F	
DE TONI GIANPIERO	A	F	F	F	
DIGILIO EGIDIO	F	F	C	F	
DI GIROLAMO NICOLA	F	F	C	F	
DI NARDO ANIELLO	A	F	F	F	
DI STEFANO FABRIZIO	F	F	C	F	
DIVINA SERGIO	F	F	C	C	

Seduta N. 0192 del 22-04-2009 Pagina 4

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 4				
	01	02	03	04	
DONAGGIO CECILIA	A	F	F	F	
D'UBALDO LUCIO	A	F	F	F	
FASANO VINCENZO	F	F	C	F	
FERRARA MARIO	F	F	C	F	
FILIPPI ALBERTO	M	M	M	M	
FILIPPI MARCO	A	F	F	F	
FINOCCHIARO ANNA	A	F	F	F	
FIORONI ANNA RITA	A	F	F	F	
FISTAROL MAURIZIO	A	F	F	F	
FLERES SALVO	F	F	C	F	
FLUTTERO ANDREA	F	F	C	F	
FOLLINI MARCO	A	F			
FONTANA CINZIA MARIA	C	C	F	F	
FOSSON ANTONIO	A	F	F	F	
FRANCO PAOLO	F		C		
FRANCO VITTORIA	A	F	F	F	
GALIOTO VINCENZO	F	F	C	F	
GALLO COSIMO	F	F	C	F	
GALLONE MARIA ALESSANDRA			C	F	
GALPERTI GUIDO	A	F	F	F	
GARAVAGLIA MARIAPIA	A	F	F	F	
GARAVAGLIA MASSIMO	F	F	C	F	
GARRAFFA COSTANTINO	A	F	F	F	
GASBARRI MARIO	A	F	F	F	
GASPARRI MAURIZIO	F	F	C	A	
GENTILE ANTONIO	F				
GERMONTANI MARIA IDA	F	F	C	F	
GHEDINI RITA	A	F	F	F	
GHIGO ENZO GIORGIO	F	F	C	F	
GIAI MIRELLA	A	F	F	F	
GIAMBRONE FABIO	A	F	F	F	
GIORDANO BASILIO	F				

Seduta N. 0192 del 22-04-2009 Pagina 5

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 4			
	01	02	03	04
GIOVANARDI CARLO	M	M	M	M
GRAMAZIO DOMENICO	F	F	C	F
GRANAIOLA MANUELA	A	F	F	F
GRILLO LUIGI	F	F	C	F
GUSTAVINO CLAUDIO	A	F	F	F
ICHINO PIETRO	A	F	F	F
INCOSTANTE MARIA FORTUNA	A	F	F	F
IZZO COSIMO	F	F	C	F
LANNUTTI ELIO	A	F	F	F
LATORRE NICOLA	A	F	F	F
LATRONICO COSIMO	F	F	C	C
LEDDI MARIA	A	F	F	F
LEGNINI GIOVANNI	A	F	F	F
LEONI GIUSEPPE	F	F	C	F
LICASTRO SCARDINO SIMONETTA	F	F	C	F
LI GOTTI LUIGI	A	F	F	F
LIVI BACCI MASSIMO	A	F	F	F
LONGO PIERO	F	C	C	C
LUMIA GIUSEPPE	A	F	F	F
LUSI LUIGI	A	F	F	F
MAGISTRELLI MARINA	A	F	F	F
MALAN LUCIO	F	F	C	F
MANTICA ALFREDO	M	M	M	M
MANTOVANI MARIO	M	M	M	M
MARAVENTANO ANGELA	F	F	C	F
MARCUCCI ANDREA	A	F	F	F
MARINARO FRANCESCA MARIA	A	F	F	F
MARINO MAURO MARIA	A	F	F	F
MARITATI ALBERTO	A	F	F	R
MASCITELLI ALFONSO	A	F	F	F
MATTEOLI ALTERO	M	M	M	M
MAZZARACCHIO SALVATORE	F	F	C	F

Seduta N. 0192 del 22-04-2009 Pagina 6

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 4				
	01	02	03	04	
MAZZATORTA SANDRO	F	F	C	F	
MAZZUCONI DANIELA	A	F	F	F	
MENARDI GIUSEPPE	F	F	C	F	
MERCATALI VIDMER	A	F	F	F	
MESSINA ALFREDO	M	M	M	M	
MICHELONI CLAUDIO	A	F	F	F	
MONGIELLO COLOMBA	A	F	F	F	
MONTANI ENRICO	M	M	M	M	
MONTI CESARINO	F	F	C	F	
MORANDO ENRICO	A	F	F	F	
MORRI FABRIZIO	A	F	F	F	
MUGNAI FRANCO	F	F	C	F	
MURA ROBERTO	F	F	C	F	
MUSI ADRIANO	A	F	F	F	
MUSSO ENRICO	F	F	C	F	
NANIA DOMENICO	F	F	C	F	
NEGRI MAGDA	A	F	F	F	
NESPOLI VINCENZO			C	F	
NESSA PASQUALE	F	F	C	F	
ORSI FRANCO	M	M	M	M	
PALMA NITTO FRANCESCO	M	M	M	M	
PALMIZIO ELIO MASSIMO	F	A	C	F	
PARAVIA ANTONIO	F	F	C	F	
PARDI FRANCESCO	A	F	F	F	
PASTORE ANDREA	F	A	C	F	
PEDICA STEFANO	A	F	F	F	
PEGORER CARLO	A	F	F	F	
PERA MARCELLO	M	M	M	M	
PERTOLDI FLAVIO	A	F	F	F	
PETERLINI OSKAR	A	F	F	F	
PICCIONI LORENZO	F	F	C	F	
PICHETTO FRATIN GILBERTO	F	F	C	F	

Seduta N. 0192 del 22-04-2009 Pagina 7

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 4			
	01	02	03	04
PIGNEDOLI LEANA	A	F	F	F
PINOTTI ROBERTA	A	F	F	F
PINZGER MANFRED	A	F	F	F
PISANU BEPPE	F	F	C	F
PISCITELLI SALVATORE		F	C	F
PITTONI MARIO	F	F	C	F
PONTONE FRANCESCO	F	F	C	F
PORETTI DONATELLA	A	F	F	F
POSSA GUIDO	F	F	C	F
PROCACCI GIOVANNI	A	F	F	F
QUAGLIARIELLO GAETANO	M	M	C	F
RANDAZZO NINO	A	F	F	F
RANUCCI RAFFAELE	A	F	F	F
RIZZI FABIO	F	F	C	F
RIZZOTTI MARIA	M	M	M	M
ROILO GIORGIO	A	F	F	F
ROSSI PAOLO	A	F	F	F
RUSCONI ANTONIO	A	F	F	F
RUSSO GIACINTO	A	F	F	F
RUTELLI FRANCESCO	A	F	F	F
SACCOMANNO MICHELE	F	F	C	F
SACCONI MAURIZIO	M	M	M	M
SALTAMARTINI FILIPPO	F	F	C	F
SANCIU FEDELE	F	F	C	F
SANGALLI GIAN CARLO	A	F	F	F
SANNA FRANCESCO	A	F	F	F
SANTINI GIACOMO	F	F	C	F
SARO GIUSEPPE	F	F	C	F
SARRO CARLO	F	F	C	F
SBARBATI LUCIANA	A	F	F	F
SCANU GIAN PIERO	A	F	F	F
SCIASCIA SALVATORE	F	F	C	F

Seduta N. 0192 del 22-04-2009 Pagina 8

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 4				
	01	02	03	04	
SERAFINI GIANCARLO	F	F	C	F	
SERRA ACHILLE	A	F	F	F	
SIBILIA COSIMO	F	F	C	F	
SIRCANA SILVIO EMILIO	A	F	F	F	
SOLIANI ALBERTINA	A	F	F	F	
SPADONI URBANI ADA	F	F	C	F	
SPEZIALI VINCENZO			C	F	
STANCANELLI RAFFAELE	M	M	M	M	
STIFFONI PIERGIORGIO	F	F	C		
STRADIOTTO MARCO	A	F	F	F	
TANCREDI PAOLO	F	F	C	F	
THALER AUSSERHOFER HELGA	A	F	F	F	
TOFANI ORESTE	F	F	C	F	
TOMASELLI SALVATORE	A	F	F	F	
TOMASSINI ANTONIO	F	A	C	F	
TORRI GIOVANNI	F	F	C	F	
TOTARO ACHILLE	F	F	C	F	
TREU TIZIANO	A	F	F	F	
VACCARI GIANVITTORE	F	F	C	F	
VALDITARA GIUSEPPE	F	F	C	F	
VALENTINO GIUSEPPE	F	F	C	F	
VALLARDI GIANPAOLO	F	F	C	F	
VALLI ARMANDO	F	F	C	F	
VETRELLA SERGIO	F	F	C	F	
VICARI SIMONA	M	M	M	M	
VICECONTE GUIDO	F	F	C	F	
VIESPOLI PASQUALE	M	M	M	M	
VIMERCATI LUIGI	A	F	F	F	
VITA VINCENZO MARIA	A	F	F	F	
VITALI WALTER	A	F	F	F	
VIZZINI CARLO	F	F	C	F	
ZANDA LUIGI	A	F	F	F	

Seduta N. 0192 del 22-04-2009 Pagina 9

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 4				
	01	02	03	04	
ZANETTA VALTER	F	F	C	F	
ZANOLETTI TOMASO	F	F	C	C	

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Caselli, Caliendo, Castelli, Ciampi, Ciarrapico, Davico, Dell'Utri, Delogu, Alberto Filippi, Giovanardi, Mantica, Mantovani, Messina, Montani, Orsi, Palma, Quagliariello, Pera, Rizzotti, Stancanelli, Vicari e Viespoli.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Ministro affari esteri

Ministro difesa

(Governo Berlusconi-IV)

Ratifica ed esecuzione dello Scambio di Note tra la Repubblica italiana e la Confederazione svizzera relativo ai confini «mobili» sulla linea di cresta o displuviale, effettuato a Roma il 23 e il 26 maggio 2008 (1522)

(presentato in data 22/4/2009);

C.2208 approvato dalla Camera dei Deputati;

Ministro affari esteri

Ministro difesa

(Governo Berlusconi-IV)

Ratifica ed esecuzione del Protocollo che modifica la Convenzione relativa all'Organizzazione idrografica internazionale, fatto a Monaco Principato il 4 luglio 2005 (1523)

(presentato in data 22/4/2009);

C.2098 approvato dalla Camera dei Deputati;

Ministro affari esteri

(Governo Berlusconi-IV)

Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa all'adesione della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca alla Convenzione firmata a Bruxelles il 23 luglio 1990, relativa all'eliminazione delle doppie imposizioni in caso di rettifica degli utili di imprese associate, fatta a Bruxelles l'8 dicembre 2004, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno (1524)

(presentato in data 22/4/2009);

C.2099 approvato dalla Camera dei Deputati.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

Senatori Comincioli Romano, Franco Paolo, Adragna Benedetto
Modifiche alla legge 5 luglio 1982, n. 441, recante «Disposizioni per la pubblicità della situazione patrimoniale di titolari di cariche elettive e di cariche direttive di alcuni enti» (1521)
(presentato in data 22/4/2009).

Progetti di atti comunitari e dell'Unione europea, presentazione di relazioni

A nome della 3ª Commissione, in data 15 aprile 2009, il senatore Pisanu ha presentato, ai sensi degli articoli 144, comma 6, e 50, comma 3, del Regolamento, una relazione sulla risoluzione concernente la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni «Rafforzare l'approccio globale in materia di migrazione: aumentare il coordinamento, la coerenza e le sinergie» (COM (2008) 611 definitivo) (Atto comunitario n. 17) (*Doc.* XVIII, n. 16-A).

Detto documento è stampato e distribuito.

Governo, trasmissione di atti per il parere

Il Ministro degli affari esteri, con lettera in data 16 aprile 2009, ha trasmesso – ai sensi dell'articolo 25, comma 4, della legge 24 gennaio 1979, n. 18 - la richiesta di parere parlamentare sulle intese raggiunte tra il Governo italiano ed i Governi dei Paesi membri dell'Unione europea per garantire le condizioni necessarie per l'esercizio del voto dei cittadini italiani residenti nei Paesi dell'Unione nelle elezioni per il Parlamento europeo (n. 73).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, l'atto è deferito alla 3ª Commissione permanente, che esprimerà il proprio parere entro il 12 maggio 2009. Le Commissioni 1ª e 14ª Commissione potranno formulare osservazioni alla Commissione di merito entro il 6 maggio 2009.

Interrogazioni

PORETTI, PERDUCA. – *Al Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali*. – Premesso che:

il Governo con un emendamento, peraltro mai esaminato dalla 11ª Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale) del Senato, inserito nel decreto-legge n. 207 del 2008, convertito, con modificazioni dalla

legge del 27 febbraio 2009, n. 14, ha abrogato la conservazione autologa solidale istituita con l'articolo 8-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 248 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31, e successive modificazioni, ripristinando il divieto, sancito con successive ordinanze urgenti dal Ministero della salute dal 2002, alla conservazione in banche private in Italia e disciplinando l'esportazione in biobanche private all'estero;

l'ordinanza del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali del 26 febbraio 2009, «Disposizioni in materia di conservazione di cellule staminali da sangue del cordone ombelicale», prevede il rilascio di specifica autorizzazione, da parte del Ministero e previo accordo della direzione sanitaria sede del parto, all'esportazione del sangue cordonale per la conservazione ad uso autologo o famigliare, in attesa che le Regioni provvedano direttamente al rilascio di detta autorizzazione;

la stessa ordinanza prevede la possibilità di conservazione autologa, o dedicata, qualora esistano in famiglia, rischi di malattie geneticamente determinate per le quali risulti scientificamente fondato e clinicamente appropriato l'utilizzo di cellule staminali da sangue cordonale. In tali casi il Servizio sanitario nazionale (SSN) provvede gratuitamente, presso le strutture pubbliche, alla raccolta e stoccaggio per uso autologo o dedicato;

in recenti interviste e dichiarazioni, il Sottosegretario di Stato Roccella ha dichiarato di aver stanziato 18 milioni di euro per aumentare la donazione di sangue da cordone ombelicale e potenziare la rete di banche pubbliche e centri di raccolta;

considerato che:

a tutt'oggi, nonostante la presenza in Italia di 16 banche pubbliche per la donazione (su circa 180 presenti nel mondo) risulta difficile donare il cordone ombelicale per la scarsità dei punti di raccolta, per le limitazioni di orario o di giorni in cui è possibile accedere alla donazione, per le caratteristiche sempre più selettive, imposte dalle banche pubbliche ai campioni da conservare;

ogni anno crescono le autorizzazioni all'esportazione rilasciate dal Ministero della Salute, nonostante il Centro nazionale trapianti si adoperi per informare le persone della sostanziale inutilità di tale pratica;

l'informazione dello stesso Ministero della salute, che ha di recente pubblicato un *dossier* dal titolo «Uso appropriato delle cellule staminali del cordone ombelicale» risulta in parte contradditoria quando afferma, da una parte, che «manca un razionale scientifico alla conservazione ad uso autologo» e, dall'altra, che nelle strutture pubbliche vengono conservate le unità di sangue ad uso dedicato per il neonato o per il famigliare che «presenti una patologia per la quale risulti scientificamente fondato e clinicamente appropriato l'utilizzo di cellule staminali da sangue cordonale»;

il servizio di prelievo del sangue cordonale dopo il parto non è quantificato, in termini di costo della prestazione, quando è destinato alla donazione, mentre viene fatto pagare fino a 300 euro quando è effet-

tuato ai fini dell'esportazione (anche attraverso pratiche discutibili quali l'emissione di fatture con tre anni di ritardo, senza un accordo preventivo sul costo del servizio, come avvenuto all'Ospedale Sant'Anna di Como);

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di:

quanti campioni siano stati conservati per la donazione nel corso dal 2008 per ciascuna banca pubblica, quante richieste di donazione siano state rifiutate da banche pubbliche e quali siano i motivi per il rifiuto a conservare campioni di sangue cordonale donati dalle donne italiane;

quante siano state le richieste e quante le richieste soddisfatte di conservazione per uso autologo o dedicato alle banche pubbliche ai sensi dell'articolo 1, commi 3 e 4, dell'ordinanza del 26 febbraio 2009 per patologie in atto o per famiglie a rischio di patologia curabile con le cellule staminali del cordone ombelicale;

quante siano state le richieste di autorizzazione alla donazione e quante le autorizzazioni rilasciate dal Ministero della salute dal 2002 ad oggi;

come verranno spesi i 18 milioni di euro stanziati per il potenziamento della donazione e per la realizzazione della rete di biobanche, e in particolare se si ritenga di diminuire il numero di centri di banche pubbliche costose e inutili, come si intenda aumentare i centri di raccolta e l'orario in cui è possibile effettuare la donazione, e come si intenda operare per aumentare, oltre al numero di campioni, le tipologie di fenotipi e i campioni raccolti.

(3-00696)

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento

BELISARIO, GIAMBRONE, LANNUTTI, CAFORIO. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze*. – Premesso che:

il comma 1 dell'articolo 32 del decreto-legge n. 185 del 29 novembre 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2 del 28 gennaio 2009, modificando l'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973 n. 602, ha stabilito che: «L'attività degli agenti della riscossione è remunerata con un aggio, pari al nove per cento delle somme iscritte a ruolo riscosse e dei relativi interessi di mora e che è a carico del debitore: a) in misura del 4,65 per cento delle somme iscritte a ruolo, in caso di pagamento entro il sessantesimo giorno dalla notifica della cartella. In tal caso la restante parte dell'aggio è a carico dell'ente creditore; b) integralmente in caso contrario»;

tale disposizione è l'ultima, in ordine cronologico, relativa alla disciplina dei compensi dovuti ai concessionari (oggi agenti) della riscossione, introdotta *ex novo* dalla legge n. 337 del 28 settembre 1998 (in precedenza i compensi erano regolati dall'articolo 61 del decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1988 n. 43), che delegava il Governo ad emanare entro sei mesi uno o più decreti legislativi recanti disposizioni

volte al riordino della disciplina della riscossione e del rapporto con i concessionari con l'osservanza, tra gli altri, del seguente principio e criterio direttivo (articolo 1, lettera *e)*: «previsione di un sistema di compensi collegati alle somme iscritte a ruolo effettivamente riscosse, alla tempestività della riscossione e ai costi della riscossione, normalizzati secondo criteri individuati dal Ministero delle finanze, nonché alla situazione socio-economica degli ambiti territoriali con il rimborso delle spese effettivamente sostenute per la riscossione delle somme successivamente sgravate, o dovute dai soggetti sottoposti a procedure concorsuali»;

la legge delega n. 337 del 1998 non conteneva prescrizioni diverse, in senso sistematico, dalla precedente disciplina in ordine alla distribuzione dell'onere tra contribuente ed ente impositore e/o alle modalità di distribuzione dell'onere. Infatti, in attuazione della delega, l'articolo 17 del decreto legislativo 13 aprile 1999 n. 112, prevedeva, al comma 1, che l'attività dei concessionari venisse remunerata con un aggio sulle somme iscritte a ruolo riscosse, pari ad una percentuale da determinasi annualmente in base a decreto ministeriale di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica. Il comma 3 del medesimo articolo 17 stabiliva che l'aggio fosse a carico del contribuente in misura non superiore al 4,65 per cento delle somme iscritte a ruolo e la restante a carico dell'ente creditore, prevedendo, in particolare, che: «L'aggio a carico del debitore è dovuto soltanto in caso di mancato pagamento entro la scadenza della cartella di pagamento e la sua misura è determinata con il decreto previsto dal comma 1»;

la formulazione del testo sopra riportato confermerebbe che il legislatore del 1999 non avesse inteso sovvertire la tradizionale disciplina previgente, che onerava il contribuente dell'aggio solo dopo il decorso infruttuoso del termine di sessanta giorni dalla notifica della cartella. In effetti tutti i successivi interventi legislativi sono stati improntati a sanzionare l'onere a carico del contribuente di corrispondere l'aggio, determinato secondo i criteri annualmente stabiliti dal Ministero in ossequio ai principi direttivi della richiamata legge delega, soltanto dopo l'inutile decorso del termine entro cui pagare l'importo delle cartelle notificate (articolo 3 del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 326; articolo 3 del decreto legislativo 27 aprile 2001, n. 193; articolo 3 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138);

durante il periodo dal 21 settembre 1999 al 2 ottobre 2006 i contribuenti hanno corrisposto l'aggio, come determinato, soltanto dopo la scadenza infruttuosa dei sessanta giorni dalla notifica delle cartelle di pagamento;

con il decreto-legge n. 262 del 3 ottobre 2006, si stabilisce che l'aggio dei concessionari, in misura determinata con gli stessi criteri del passato (ovvero mediante decreto ministeriale), e comunque in misura non superiore al cinque per cento delle somme iscritte a ruolo, è a carico del debitore in caso di pagamento entro il sessantesimo giorno dalla notifica della cartella, rimanendo a carico dell'ente l'importo residuo. Il pre-

detto aggio è a carico integrale del debitore in caso di pagamento dopo i sessanta giorni;

questa disposizione per la prima volta anticipa l'onere per il contribuente di corrispondere l'aggio anche in caso di pagamento tempestivo, sia pure nella percentuale massima del cinque per cento (elevato rispetto al 4,65) ma ne solleva, peraltro, il legittimo dubbio di costituzionalità per contrasto con la legge delega che non prevede un simile onere per il contribuente, tanto che i provvedimenti legislativi susseguitisi nel tempo hanno limitato il pagamento dell'aggio a carico dei contribuenti, appunto, solo dopo l'inutile decorso dei sessanta giorni dalla notifica della cartella;

la disposizione, comunque, fa salva la determinazione dell'aggio in misura percentuale alle somme stabilite con decreto ministeriale. L'articolo 32 del decreto-legge 185 del 2008 già richiamato sovverte, invece, in modo conclamato tutto l'impianto legislativo su cui l'aggio era stato costruito e introduce, con quella che appare agli interroganti una forzatura normativa e politica: a) la determinazione dell'aggio in misura pari al nove per cento (il doppio rispetto alla precedente misura) delle somme iscritte a ruolo riscosse, in affrancamento e in carenza della previsione della determinazione da parte del decreto ministeriale. Pertanto, come già richiamato, il comma 1 dell'articolo 32, novella il comma 1 dell'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 73 n. 602, elevando al dieci per cento la misura dell'aggio, senza prevedere l'emanazione del decreto ministeriale cui la determinazione dell'aggio debba commisurarsi; b) il comma 2 dell'articolo 17 novellato, stabilisce che la percentuale possa essere aumentata nel limite di due punti percentuali con decreto del Ministro dell'economia, non regolamentare, tenuto conto del carico dei ruoli affidati, dall'andamento della riscossione e dei costi di esercizio, lasciando arbitro indiscusso il Ministero, cioè l'Agenzia delle entrate (ovvero Equitalia SpA, di cui l'Agenzia è socia di maggioranza) di autodeterminarsi i compensi, in carenza di criteri diversi e più specifici, oltre quelli genericamente elencati (la regionalizzazione della riscossione, come è già avvenuto, ad esempio per la Regione Basilicata, e il carattere telematico con cui avviene la riscossione coattiva va in senso opposto alla previsione normativa);

considerato, inoltre, che le disposizioni legislative, segnatamente quelle a partire dal 2006 (introdotte con il decreto-legge, del 3 ottobre 2006 n. 262) presentano, a giudizio degli interroganti, i seguenti aspetti critici: contrastano con la legge delega, avendo esorbitato il governo dai criteri di delega; aumentano l'aggio senza la previsione dell'emanazione dei decreti ministeriali, così come previsto in tutti i testi legislativi precedenti; aumentano l'aggio indiscriminatamente elevandolo al dieci per cento senza alcun criterio che ne giustifichi l'aumento quali l'inflazione, il costo della gestione e così via, al contrario, i dati pubblicati testimoniano l'aumento delle entrate da riscossione di Equitalia, in netto contrasto con l'esigenza di aumentare gli utili dello stesso concessionario,

si chiede si sapere:

in un periodo di oggettiva crisi economica come quello attuale, nel quadro di una politica di aiuti alle imprese ed alle famiglie, in palese difficoltà nel reperire liquidità, quali siano il senso e la finalità, diversi dal favorire l'aumento delle entrate di Equitalia SpA, della decisione di elevare il carico del contributo in capo ai contribuenti i quali, in parte, potrebbero non aver pagato alle scadenze le cartelle esattoriali, non per scelta predeterminata, bensì per oggettiva impossibilità economica di farvi fronte;

in una fase di congiuntura economica così difficile come quella attuale, se il Governo, in linea con gli ultimi interventi della Banca centrale europea, che ha operato significativi abbattimenti sulle misure degli interessi, intenda effettivamente ridurre i tassi degli interessi legali in caso di ritardata iscrizione a ruolo e di dilazione e, in caso affermativo, come pensi di conciliare detto intervento con un'autoliquidazione di maggiori entrate da parte di Equitalia SpA;

se l'aumento indiscriminato ed ingiustificato dell'aggio serva ad equilibrare la predetta riduzione dei tassi di interesse, poiché, se così fosse, l'elevazione al nove per cento resterebbe rafforzata nella sua palese illegittimità e vessatorietà nei confronti dei contribuenti.

(3-00697)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

PERDUCA, PORETTI. – *Al Ministro della giustizia*. – Premesso che:

gli istituti penitenziari presenti in Sardegna vivono una situazione di grande difficoltà, causata soprattutto dal sovraffollamento e dalla carenza di uomini della Polizia penitenziaria;

secondo i sindacati di polizia, nella casa circondariale del capoluogo sardo, il carcere di Buoncammino, negli ultimi cinque anni, a fronte di 67 pensionamenti, non vi è stata nessuna assunzione e sono ormai circa 12.000 i giorni di congedo che dal 2006 al 2008 i circa 200 agenti hanno accumulato e che di cui non possono usufruire per la carenza d'organico;

sempre secondo i sindacati, il carcere di Buoncammino ha già superato la capienza regolamentare e che, con più di 470 detenuti, sta per superare quella tollerabile;

sono 2.144 i detenuti rinchiusi nelle 12 carceri della Sardegna. I dati, aggiornati al 20 gennaio 2009, sono stati forniti dai sindacati durante un *sit in* degli agenti della Polizia penitenziaria davanti al carcere cagliaritano di Buoncammino. Gli uomini sono 2.079, mentre le donne sono 65 ed il 50 per cento del totale è rappresentato da stranieri o extracomunitari. Complessivamente gli istituti di pena dell'Isola possono contenere al massimo 1.957 detenuti in base alla capienza regolamentare, mentre il margine di tollerabilità è stato stabilito in 2.643 reclusi (2.565 uomini e 78 donne); ad Alghero vi sono 195 detenuti (tutti uomini) su una capienza regolamentare di 145 ed una tollerabile di 207; nella colonia penale di Ar-

bus «Is Arenas» vi sono 165 detenuti (tutti uomini) su una capienza massima di 176 ed una tollerabile di 228; a Cagliari si contano 467 reclusi (444 uomini e 23 donne) a fronte di una capienza regolamentare di 324 ed una tollerabile di 472; ad Iglesias i detenuti sono 112 (tutti uomini) su una capienza regolamentare di 59 ed una tollerabile di 114; nella colonia penale di Isili i detenuti sono 160 (tutti uomini) mentre la capienza regolamentare prevede al massimo 192 reclusi e quella tollerabile 197; il carcere «San Daniele» di Lanusei (Ogliastra) ospita 44 uomini, su un massimo regolamentare di 31 ed uno tollerabile di 40; a Lodè (nuovo), il carcere di «Mamone» ospita 277 detenuti maschi su una capienza regolamentare di 378 ed una tollerabile di 485; A Macomer (Nuoro) i carcerati sono 94 (tutti maschi) su una capienza regolamentare di 46 ed una tollerabile di 92; nell'istituto di Nuoro vi sono 310 detenuti (290 uomini e 8 donne) per una capienza massima di 273 detenuti ed una tollerabile di 367; ad Oristano il carcere contiene 120 persone che stanno scontando la pena su un massimo regolamentare di 92 ed uno tollerabile di 116; sono 179 (156 maschi e 14 donne) i detenuti all'interno del carcere di Sassari a fronte di una capienza regolamentare pari a 188 ed una tollerabile pari 259; a Tempio Pausania (Olbia Tempio) la popolazione carceraria è composta da 14 uomini su un massimo di 29 posti regolamentari e 42 tollerabili;

inoltre, a giudizio degli interroganti, è utile segnalare una storia che sottolinea l'invivibilità dell'intero sistema carcerario sardo. Il 9 marzo 2009, la «Nuova Sardegna» pubblicava una notizia relativa al decesso di un detenuto sieropositivo ospite del carcere di Buoncammino, avvenuto presso l'Ospedale «Brotzu» di Cagliari a causa di un attacco di broncopolmonite. Il detenuto stava male da circa una settimana, i medici del carcere gli hanno proposto una terapia antibiotica, che il detenuto ha rifiutato sostenendo di essere allergico a quel tipo di farmaci. Col passare dei giorni le sue condizioni si sono aggravate, da qui la decisione di chiedere alla direzione del penitenziario il trasferimento in ospedale per un esame radiologico e altri test. Nella cartella del carcere risulta un sospetto di broncopolmonite, che presso il nosocomio del capoluogo sardo avrebbe trovato pieno riscontro;

stando ad ulteriori indiscrezioni, dopo aver manifestato il suo rifiuto alla somministrazione di antibiotici, il detenuto non avrebbe più beneficiato di nessun tipo di trattamento. Un quadro clinico aggravato dal ritardo con cui è stato disposto il trasferimento all'ospedale dal magistrato di sorveglianza,

si chiede di sapere:

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

se non ritenga di intervenire per accertare le eventuali negligenze che possono aver causato la morte del richiamato detenuto;

se intende destinare una parte dei finanziamenti recentemente stanziati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica per la realizzazione di nuove carceri alla costruzione di nuovi istituti sul ter-

ritorio sardo o, quantomeno, provvedere all'ammodernamento e alla messa in sicurezza di quelli già esistenti.

(4-01434)

STRADIOTTO, GIARETTA. – *Al Ministro dello sviluppo economico*. – (*Già* 3-00115)

(4-01435)

TORRI. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che:

da quanto si apprende dalle notizie riportate dall'organo di stampa locale «l'Informazione» in un articolo pubblicato in data 7 febbraio 2009, nel Comune di Canossa (provincia di Reggio Emilia) si è costituito un Comitato cittadino volto a contestare alcune delibere approvate dal relativo Consiglio comunale;

l'articolo tra l'altro riportava la seguente affermazione letterale: «giovedì un consistente nucleo di cittadini di Canossa si è riunito per affrontare la problematica che si è venuta a creare all'interno della comunità canusina – dicono – Si tratta delle due delibere votate a fine 2008, l'approvazione della variante al PRG della delibera 75 del 16 ottobre e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi della Legge 37/2002, posto su 410 lotti»;

il caso mediatico è esploso a seguito di specifiche denunce effettuate dal consigliere comunale Antonio Veraldi in merito a presunti conflitti di interesse di una parte dei consiglieri che avevano preso parte alla discussione della delibera citata e a possibili dubbi di legittimità della stessa delibera in quanto votata in presenza dei predetti consiglieri allo scopo ritenuti in conflitto d'interesse con l'oggetto della delibera;

come riportato sempre dallo stesso articolo, il consigliere Antonio Veraldi aveva espresso grande perplessità «sulla legittimità» delle delibere di fine 2008 sulla variante urbanista e sulla previsione di espropri per la realizzazione della nuova tangenziale dell'area dell'Enza;

la delibera cui si fa riferimento è la delibera di Consiglio comunale n. 91 del 23 dicembre 2008 con cui il Comune ha integrato la variante al piano regolatore generale (di cui alla delibera 75 del 2008) con gli elaborati previsti dall'articolo 10, comma 2, della legge regionale 37 del 2002, per avviare la procedura per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, al fine di poter dar corso alla procedure amministrative di acquisizione coattiva dei terreni;

il Consigliere comunale Antonio Veraldi ha dichiarato che diversi consiglieri comunali hanno votato le delibere anche se, all'interno di questo nuovo insediamento industriale, si trovano aree di loro proprietà. Inoltre egli sostiene che nel verbale relativo al consiglio comunale 23 dicembre 2008 è indicata un'affermazione falsa, in quanto riporta che i consiglieri sono usciti dall'aula, ma egli afferma di essere testimone, insieme ad altri cittadini, dell'esatto contrario. A riguardo, riprendendo l'articolo predetto, il Consigliere dichiara che i consiglieri «Non sono usciti e hanno pure votato»;

stando alle notizie riportate dagli organi di stampa i cittadini di Canossa, irritati per l'accaduto, hanno formato un comitato di protesta «in difesa dei propri diritti»;

successivamente a quanto descritto, su «l'Informazione» del 14 febbraio 2009 compariva un ulteriore articolo che nel riprendere la vicenda precedente, evidenziava che «il Comune modificherà il verbale della delibera che ha scatenato un gran polverone a Canossa, dopo che il consigliere di minoranza Antonio Veraldi aveva denunciato «conflitto d'interessi e irregolarità del verbale relativo a una delibera del 2008»;

dalle informazioni raccolte dall'interrogante, risulta che il consigliere Veraldi aveva già segnalato anche al Prefetto di Reggio Emilia l'inesattezza della delibera n. 91/2008 e il probabile conflitto di interessi. Sempre stando a tali informazioni sembra che il Prefetto si sia rivolto all'amministrazione comunale per avere delucidazioni in merito (nota 11 febbraio 2009);

risulta altresì che con lettera del 29.1.2009 il Consigliere Veraldi abbia chiesto chiarimenti al Comune in merito alla legittimità della delibera 91/2008 e che il Comune, a firma del segretario, con nota 5 febbraio 2009 abbia risposto con una nota dal seguente tenore «dopo aver verificato l'atto citato in oggetto e preso atto della sua contestazione, relativa alla verbalizzazione dello stesso nella parte in cui si afferma che i consiglieri che non partecipavano al voto si sono assentati dall'aula, comunico che la modifica del verbale sarà proposta nella seduta consigliare in cui verranno sottoposti per l'approvazione i verbali della seduta precedente»;

risulta ad ogni modo che il Comune di Canossa, pur in presenza di tali presunti vizi di nullità di tali atti, abbia ad ogni modo proseguito nelle proprie procedure amministrative confermando senza modifiche quando in precedenza approvato;

alla luce di questi fatti, in data 16 marzo 2009, una serie di cittadini ha proposto un ricorso innanzi al Tribunale amministrativo regionale dell'Emilia Romagna sezione di Parma, volto a chiedere l'annullamento dei i provvedimenti, allo scopo impugnati, riguardanti la localizzazione del tracciato stradale ed apposizione,«adozione», del vincolo, previamente sospendendone l'efficacia, nel senso di dichiarare la sospensione *ex lege* (*ex* art. 78, comma 4 «nelle more» della sentenza definitiva) e comunque sospenderne l'efficacia stante il *fumus boni iuris* ed il danno grave ed irreparabile, nonché il riconoscimento del danno, essendovi gli estremi dell'articolo 2043 del codice civile, nella misura che sarà stabilita dal giudice, anche previa valutazione equitativa;

volendo effettuare un'analisi meno giuridica e più pragmatica della vicenda, sembrerebbe che l'ipotizzata forzatura adottata dal Comune di Canossa nell'approvare la variante al Piano regolatore generale per il cambio di destinazione d'uso dei terreni e nell'apporre il relativo vincolo di esproprio per 5 anni, atti che non sarebbe stato possibile approvare se fosse stato adottato il giusto procedimento amministrativo in quanto sarebbe venuto meno il numero legale garantito dai predetti consiglieri in presunto conflitto d'interesse rimasti presenti nell'intera fase istruttoria de-

liberatoria, sia dovuta dalla necessità di apportare un futuro beneficio patrimoniale in favore di determinati cittadini attualmente anche consiglieri comunali, in quanto su quei terreni è prevista la realizzazione di un Polo agroalimentare che farebbe lievitare enormemente il valore catastale dei lotti, oggi classificati solo agricoli;

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali provvedimenti intenda adottare, nell'ambito delle proprie competenze, al fine di garantire il rispetto della trasparenza e della legittimità delle delibere, citate in premessa, adottate dal Comune di Canossa.

(4-01436)

D'ALIA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, per la pubblica amministrazione e l'innovazione e per i rapporti con le Regioni*. – Premesso che:

il consiglio d'amministrazione del Consorzio autostrade siciliane (CAS) consentirà, con apposita delibera, all'Ente di assumere dipendenti provenienti da altri enti pubblici;

il segretario generale della Filt Cgil di Messina e il segretario del Servizio di ispezione del lavoro (SIL) sono intervenuti sulla vicenda delle procedure di mobilità avviate dal CAS definendole discutibili e hanno inviato una nota all'assessore regionale ai lavori pubblici per chiederne l'immediata sospensione;

l'assessorato regionale ai lavori pubblici, comunicando l'ispezione in atto al CAS, aveva intanto garantito il blocco delle discutibili procedure di mobilità avviate dall'ente;

a quanto consta all'interrogante, nonostante l'impegno assunto dall'organo tutorio del CAS, senza alcuna forma di pubblicità, e senza nemmeno informarne ufficialmente le organizzazioni sindacali, il CAS sta procedendo comunque ad immettere nel proprio organico personale in mobilità proveniente da altre amministrazioni;

il Consorzio, nonostante l'abnorme e giustificato contenzioso, non ha provveduto ad inquadrare il personale secondo il contratto di lavoro privato delle autostrade e la pianta organica vigente dal 2004, accampando finora i divieti imposti dalle norme sulla pubblica amministrazione;

se anche si accettasse che per il CAS valgono soltanto le norme per la pubblica amministrazione, una corretta e trasparente attivazione delle procedure di mobilità avrebbe dovuto prevedere, data la sua natura di ente pubblico regionale non economico, prima una verifica (con apposita comunicazione al Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, all'Assessorato regionale lavori pubblici ed all'Assessorato alla Presidenza della Regione Siciliana), che la disponibilità in dotazione organica non sia stata ridotta dalla legge finanziaria, ed in seguito l'autorizzazione all'immissione in servizio di ulteriori unità di personale ed inoltre la richiesta ufficiale circa l'eventuale presenza di personale di altra amministrazione pubblica collocato in disponibilità, data la priorità di assunzione a quei soggetti;

solo ad esaurimento di questo preciso percorso, quindi, il CAS anziché discrezionalmente, potrebbe procedere alla pubblicazione di un bando pubblico per la copertura dei posti vacanti autorizzati, così come previsto dal Contratto collettivo nazionale di lavoro degli enti pubblici non economici;

le procedure finora attuate dall'ente sono state diverse da quelle appena descritte e tutt'altro che trasparenti, così come non chiara appare all'interrogante la continua e mancata affissione delle delibere esitate dal consiglio di amministrazione, nonostante il richiamo fatto in merito dalla Commissione di garanzia per la trasparenza e l'imparzialità delle pubbliche amministrazioni;

l'amministrazione non solo non inquadra il personale del Consorzio, lasciando così posti vuoti in pianta organica, ma, contemporaneamente, colma quegli stessi posti con personale proveniente da altre pubbliche amministrazioni che, per via della differenza contrattuale, avranno garantito un buon aumento stipendiale, comportando, quindi, un logico ed ingiustificato incremento della spesa;

gli aspiranti alla mobilità verso il CAS sono dipendenti, funzionari o dirigenti di primo piano di enti locali o uffici statali legati a carri politico-sindacali e «nomi noti»,

si chiede di sapere quali iniziative il Presidente del Consiglio dei ministri in indirizzo intendano assumere per verificare i fatti sopra evidenziati e quali provvedimenti intendano adottare per fare chiarezza circa una procedura certamente anomala e che solleva dubbi di legittimità.

(4-01437)