Senato della Repubblica

XVI LEGISLATURA

Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

426ª seduta pubblica (antimeridiana)
mercoledì 22 settembre 2010

Presidenza della vice presidente Mauro

INDICE GENERALE

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

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-51

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 53-94

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) 95-119

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

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

DISEGNI DI LEGGE

Discussione:

(2323) *Conversione in legge del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria* *(Relazione orale):*

PRESIDENTE . . . . . 1, 4, 8 e *passim*
PICHETTO FRATIN *(PdL), relatore* . . 2, 20, 27 e *passim*
FILIPPI Marco *(PD)* . . . . . 5, 22, 23 e *passim*
* SANNA *(PD)* 8, 26, 41
DE TONI *(IdV)* . . . . . 9, 24, 33 e *passim*
PERTOLDI *(PD)* 12
ARMATO *(PD)* 13, 33
GARAVAGLIA Massimo *(LNP)* 15
CICOLANI *(PdL)* 17, 32, 37
RANUCCI *(PD)* 19
GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti* . . . . . 21, 28, 36 e *passim*
D'ALÌ *(PdL)* 24
INCOSTANTE *(PD)* . . . . . 28, 30, 32 e *passim*
MURA *(LNP)* 29
BUBBICO *(PD)* 29
PERDUCA *(PD)* 28, 30, 31
GIAMBRONE *(IdV)* 31
RUSSO *(Misto-ApI)* 31
IZZO *(PdL)* 32
MERCATALI *(PD)* 35, 41
DE FEO *(PdL)* 35, 36
PINOTTI *(PD)* 36, 42, 43
BONFRISCO *(PdL)* 39, 41
BARBOLINI *(PD)* . . . . . *Pag.* 43
VITA *(PD)* 48
SCARPA BONAZZA BUORA *(PdL)* 48
BERTUZZI *(PD)* 49

Votazioni nominali con scrutinio simultaneo 28, 30, 32 e *passim*

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE N. 2323

Articolo 1 del disegno di legge di conversione 53

Decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125

Articolo 1, emendamenti e ordini del giorno . 53
Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 1 e ordini del giorno 75
Articolo 2, emendamenti e ordini del giorno . 77
Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 2 89

ALLEGATO B

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA . 95

CONGEDI E MISSIONI 105

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme a interpellanze e interrogazioni 105
Interrogazioni 105
Interrogazioni da svolgere in Commissione . . 119

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Io Sud, Movimento Repubblicani Europei): UDC-SVP-Aut: UV-MAIE-IS-MRE; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza della vice presidente MAURO

La seduta inizia alle ore 9,38.

Il Senato approva il processo verbale della seduta antimeridiana del 16 settembre.

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 ai Resoconti della seduta.

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 9,40 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Discussione del disegno di legge:

(2323) *Conversione in legge del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria* *(Relazione orale)*

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Il decreto-legge n. 125 del 2010 reca norme legate al settore della navigazione e di carattere finanziario che, pur essendo eterogenee, sono accomunate dalla loro necessità ed urgenza. L'articolo 1 contiene disposizioni volte a far fronte a esigenze di cassa dell'ex gruppo Tirrenia; tali risorse sono destinate alla copertura finanziaria dei servizi di collegamento marittimo, all'ammodernamento della flotta, all'adeguamento alle norme internazionali sulla sicurezza, all'incremento del fondo perequativo per le autorità portuali, nonché alla gestione dei sistemi informativi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il

comma 2 dello stesso articolo incrementa l'ammontare complessivo delle garanzie che lo Stato può emettere per taluni debiti contratti dalle imprese in amministrazione straordinaria. Il comma 3 dell'articolo 1 incrementa lo stanziamento iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze destinato a far fronte agli oneri derivanti dalle garanzie assunte dallo Stato. Il comma 4 stabilisce indica nel 30 aprile 2011 il termine entro il quale il Governo disciplinerà l'applicazione del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali gestiti direttamente da ANAS Spa, nonché l'elenco delle strade da sottoporre a pedaggio. Il comma 1 dell'articolo 2 dispone la riapertura, fino al 31 dicembre, dei termini per la sottoscrizione, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, dei cosiddetti Tremonti *bond*; si provvede, inoltre, a delegificare la materia, prevedendo che l'eventuale proroga del termine indicato possa essere disposta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. La disposizione contenuta al comma 2 consente alla regione Puglia di integrare la documentazione trasmessa ai fini della riapertura dell'istruttoria tecnica relativa al Piano di rientro del servizio sanitario regionale. Infine, l'articolo 3 regola la partecipazione italiana a due esposizioni internazionali del 2012: «L'oceano vivo e la costa», che si terrà a Yeosu, nella Corea del sud, e l'Esposizione internazionale orticola, che avrà luogo a Venlo, nei Paesi Bassi. Si rileva, in conclusione, che il dibattito svolto in Commissione ha consentito al Governo di chiarire taluni aspetti di carattere finanziario in merito alle fonti di copertura del provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione generale.

FILIPPI Marco *(PD)*. Ancora una volta il Governo ha interpretato in maniera sbagliata il rapporto con il Parlamento: non è infatti accettabile che si ricorra nuovamente allo strumento del decreto *omnibus*, su cui, per giunta, nel corso dell'esame parlamentare vengono presentati ulteriori emendamenti aggiuntivi estranei per oggetto. Sarebbe stata auspicabile, peraltro, un'attribuzione congiunta dell'esame alle Commissioni 5ª e 8ª, in virtù dei rilevanti profili attinenti ai trasporti e alle infrastrutture. Le misure relative alle società dell'ex gruppo Tirrenia e ad ANAS derivano da errate considerazioni del Governo e sono il risultato di un'azione approssimativa ed incompetente. L'Unione europea non ha chiesto la privatizzazione della compagnia di navigazione, ma una distinzione netta tra i servizi universali di continuità territoriale, con relativa quantificazione dei costi, e quelli a mercato; ciò non esclude di per sé che i servizi universali siano gestiti da una compagnia pubblica, né che questa debba necessariamente ritirarsi da un settore di mercato. È evidente che il modello a cui il Governo mira è quello utilizzato con Alitalia, che prevede la costituzione di due società: una *bad company*, gravata di tutti i debiti da far pagare ai contribuenti, e una società virtuosa, da affidare ad una nuova gestione. Tale ipotesi è ingiusta sul piano sociale ed inefficace dal punto di vista industriale. Invece di limitarsi a prender tempo, l'Esecutivo dovrebbe entrare nel merito delle questioni con un piano industriale di risanamento e

di rilancio del settore. Per senso di responsabilità verso le comunità coinvolte, il Partito Democratico, pur fortemente contrario al provvedimento, concorrerà fattivamente a migliorarne il testo. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

SANNA *(PD)*. La discussione del provvedimento offre l'occasione di riflettere su una vicenda tipicamente italiana. Nel 2009 la Corte dei conti trasmetteva al Parlamento una relazione che certificava la situazione finanziaria insostenibile della società Tirrenia, evidenziando i debiti, le errate scelte di investimento, il costo esorbitante del lavoro e dell'amministrazione, la scarsa trasparenza dei bilanci. Un solo esempio: nel 1998 la società, che è stata gestita per ventiquattro anni dallo stesso consiglio di amministrazione, ha acquistato quattro traghetti veloci che consumano una quantità eccessiva di carburante e, per questo motivo, sono stati utilizzati soltanto una stagione. Il recente fallimento del tentativo di vendere la società era prevedibile per ragioni normative oltre che finanziarie. Dal 2008, infatti, la società opera in una situazione di violazione delle regole europee sulla concorrenza: la privatizzazione non può avere successo senza risolvere il problema degli oneri della continuità territoriale e della stipula di nuove convenzioni con le Regioni. Il decreto-legge in esame potenzia giustamente il fondo di garanzia, ma il costo dell'operazione ricade ancora una volta sul Mezzogiorno: le risorse per l'amministrazione straordinaria sono prelevate infatti dai fondi per le aree sottoutilizzate. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

DE TONI *(IdV)*. Criticato preliminarmente il confuso modo di legiferare del Governo e il mancato coinvolgimento della Commissione lavori pubblici e trasporti nell'esame in sede referente del provvedimento, si sofferma sui temi della privatizzazione di Tirrenia e dei pedaggi autostradali. Il Governo ha dimostrato ancora una volta l'incapacità di gestire una situazione aziendale complessa che è stata portata fino alla dichiarazione dello stato di insolvenza della Tirrenia, dopo l'enorme mole di sussidi pubblici stanziati negli ultimi cinque anni. Il fallimento della procedura di vendita prevista nel decreto-legge dello scorso luglio era un fatto annunciato: la gara è stata annullata, la società è stata posta in amministrazione straordinaria e il Governo ha dovuto varare un nuovo provvedimento d'urgenza per garantire la continuità aziendale. Pochi giorni fa è stato pubblicato un nuovo bando di gara, ma la strategia del Governo non è rassicurante: il Ministro dell'economia e il Presidente del Consiglio non si sono pronunciati sul tema della salvaguardia dei livelli occupazionali. È irresponsabile abbandonare la società ad una gestione confusa, priva di un piano industriale, e va scongiurato il rischio di una dismissione sul modello Alitalia, con la creazione di una *bad company* i cui costi sarebbero scaricati sui cittadini. Le disposizioni relative all'aumento dei pedaggi destano forti perplessità perché sono slegate da investimenti nelle infrastrutture e dalla politica europea di promozione di un sistema del trasporto sostenibile. Sebbene la giustizia amministrativa abbia giudicato illegittimo l'aumento delle tariffe, l'ANAS ha già annunciato la gara per la fornitura

di un sistema di pedaggiamento senza barriere. Infine, va sottolineato negativamente il fatto che il provvedimento copre i mancati introiti derivanti dal blocco degli aumenti dei pedaggi con tagli lineari alle dotazioni di parte corrente dei Ministeri che colpiscono indiscriminatamente i settori della sicurezza, delle politiche sociali, dell'istruzione e della giustizia. *(Applausi dal Gruppo IdV. Congratulazioni).*

PERTOLDI *(PD)*. Il decreto-legge in esame offre l'occasione di tornare sul tema dei tagli indiscriminati alle dotazioni dei Ministeri. La sospensione dell'aumento dei pedaggi autostradali da parte del giudice amministrativo, che ha provocato minori entrate, è stata fronteggiata dal Governo con tagli lineari per 83 milioni di euro che colpiscono in modo particolare il settore agricolo. In una nota del Servizio del bilancio si solleva peraltro il dubbio che i tagli riguardino soltanto la spesa di parte corrente. Ancora una volta il Governo ricorre abusivamente ai fondi FAS per affrontare indifferibili situazioni di cassa, che ricordano la vicenda di Alitalia. Esprime, infine, perplessità sul fatto che la partecipazione italiana alle manifestazioni in Corea e Paesi Bassi possa rivitalizzare i flussi turistici, sottolineando l'impossibilità di promuovere il sistema Italia attraverso interventi di emergenza slegati da una visione complessiva. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Bruno).*

ARMATO *(PD)*. Il decreto-legge n. 125 contiene misure pasticciate, eterogenee, inadeguate ad affrontare la crisi di Tirrenia. Il rischio è che si ripercorra la strada seguita per la privatizzazione di Alitalia, utilizzando risorse pubbliche per facilitare la vendita ad un soggetto privato. Per contrasti tra la Fintecna e l'unico soggetto interessato all'acquisto, Mediterranea Holding, è fallita la procedura di privatizzazione di cui si è discusso lo scorso luglio; la Tirrenia è stata posta quindi in amministrazione straordinaria e il Governo ha autorizzato l'uso di risorse destinate all'ammodernamento della flotta. Nell'intera vicenda ha pesato l'assenza di un Ministro per lo sviluppo economico, che avrebbe dovuto sovrintendere alle operazioni di dismissione ed esaminare piani di sviluppo. Il commissario straordinario ha ipotizzato che la vicenda si concluderà nella primavera del prossimo anno; non è però chiaro se sarà pubblicato un nuovo bando, se interverrà un'operazione di scorporo, se vi siano armatori locali interessati all'acquisto. Il Governo, in ogni caso, deve rispettare l'impegno ad assumere tutti i provvedimenti necessari affinché la privatizzazione non abbia conseguenze nefaste sui livelli occupazionali e sulle condizioni contrattuali dei lavoratori. *(Applausi dal Gruppo PD).*

GARAVAGLIA Massimo *(LNP)*. Le perdite economiche fatte registrare dalla Tirrenia assorbono ormai l'intero ammontare dei contributi versati dallo Stato: dunque la società, oltre a fornire servizi di qualità a volte discutibile, non produce più ricchezza e grava pesantemente sulle casse dello Stato. La vendita di tale società appare però difficile, a causa dei debiti accumulati in anni di gestione inefficiente e clientelare, della

dotazione navale obsoleta e dell'eccesso di personale. Sarebbe dunque auspicabile la liquidazione della società, con la contestuale vendita delle rotte, che garantisca un guadagno dalla cessione di quelle profittevoli e metta a gara le altre rotte, garantendo un sostegno pubblico. Per quanto riguarda infine il tema dell'ANAS, va innanzitutto evidenziato che la sentenza del TAR, che con una decisione di dubbia legittimità ha bloccato il condivisibile pedaggiamento di alcune tratte autostradali, ha causato un'ingente perdita per l'erario. A tal proposito ritiene doveroso prevedere l'imposizione del pedaggio sul Grande raccordo anulare di Roma, perché anche i cittadini della capitale devono responsabilmente contribuire a finanziare il miglioramento delle infrastrutture stradali, così come fanno ad esempio gli abitanti di Milano. *(Applausi dal Gruppo LNP. Congratulazioni).*

CICOLANI *(PdL)*. Le norme relative alle società dell'ex gruppo Tirrenia costituiscono un condivisibile intervento tecnico ed emergenziale, che prelude alla privatizzazione della società, garantendo il collegamento con le isole minore e la tenuta dei livelli occupazionali, nelle more del procedimento di dismissione. A tal fine è stato dunque confermato l'amministratore unico della società ed è stato consentito l'utilizzo delle risorse destinate all'ammodernamento della flotta. Va inoltre ricordato che le misure relative ai pedaggi autostradali non riguardano solo il Grande raccordo anulare romano, ma un totale di 26 tratte: è dunque un tema complesso, che va affrontato con serenità e serietà, valutando caso per caso i singoli problemi e verificando l'esistenza di percorsi alternativi ai tratti che in precedenza non erano sottoposti a pedaggio, per garantire la libertà di circolazione dei cittadini. Bisogna infine considerare anche le controindicazioni di natura tecnica connesse all'idea di finanziare la rete stradale ordinaria attraverso il pedaggiamento della parte autostradale: gravare con fiscalità ulteriore la tariffa legata agli investimenti rischia di creare ostacoli al necessario processo di ammodernamento infrastrutturale. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

RANUCCI *(PD)*. La lamentata necessità di imporre nuovi pedaggi autostradali, che andrebbero per giunta a gravare sui lavoratori pendolari, è stata causata dai pesanti tagli effettuati dal Governo, per colpa dei quali l'ANAS non dispone nemmeno delle risorse necessarie ad effettuare la normale manutenzione stradale. Per quel che riguarda inoltre la situazione contabile della Tirrenia, occorre interrogarsi sull'operato di chi avrebbe dovuto effettuare i necessari controlli e non ha contrastato un fallimento strisciante, che dura ormai da due anni. Il provvedimento testimonia dunque i limiti enormi della politica infrastrutturale del Governo e si segnala per l'assenza di interventi volti alla sostenibilità dei trasporti, alla tutela dell'ambiente e alla mobilità alternativa. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Sebbene il decreto-legge si limiti a prevedere un prestito-ponte per far fronte alle esigenze di cassa della Tirrenia, la sua conversione ha costituito una proficua occasione per discutere della privatizzazione della società, che dovrà essere conveniente per lo Stato e che dovrà comunque garantire la prosecuzione delle funzioni di servizio pubblico. Per quanto riguarda la norma relativa all'ANAS, il termine previsto per la realizzazione dei sistemi occorrenti per il pedaggiamento dei segmenti viari interconnessi con le autostrade è da ritenersi piuttosto breve e pertanto va considerato come uno stimolo ad accelerare le procedure previste. Per quanto concerne infine l'indicazione specifica dei tagli lineari effettuati dal Governo va ricordato che, su richiesta del relatore, il Governo ha fornito alla competente Commissione l'elenco dettagliato delle riduzioni finanziarie.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il giudizio dell'opposizione sulla politica infrastrutturale del Governo è ingeneroso e non tiene conto degli effetti negativi della crisi economica sul sistema dei trasporti e del peso degli errori commessi negli anni precedenti in materia di infrastrutture. Oltre a vantare il successo del salvataggio dell'Alitalia, infatti, l'attuale Esecutivo ha sbloccato le concessioni autostradali, ha avviato importanti lavori di ristrutturazione della rete e ha previsto ingenti investimenti per la realizzazione del progetto delle cosiddette autostrade del mare, particolarmente apprezzato a livello europeo. Bisogna inoltre ricordare che il problema della Tirrenia non può essere certo addossato all'attuale Esecutivo e che l'Italia è l'unico Paese d'Europa ad aver attraversato la crisi economica senza subire un solo giorno di proteste degli autotrasportatori. È dunque auspicabile che, come è avvenuto in occasione della riforma del codice della strada, maggioranza e opposizione possano cooperare in Commissione e in Aula per il rafforzamento del sistema energetico, per l'approvazione del piano degli aeroporti e per il rilancio degli investimenti infrastrutturali.

BAIO, *segretario*. Dà lettura del parere non ostativo espresso dalla 1ª Commissione sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti ad esso riferiti.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge. Avverte che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire. Passa all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 1 *(Disposizioni in materia di trasporto).*

FILIPPI Marco *(PD)*. L'emendamento 1.1 intende salvaguardare l'aspetto patrimoniale della società Tirrenia cambiando la natura delle risorse alle quali attingere nel momento di crisi che sta attraversando. Illustra inoltre gli emendamenti 1.100 e 1.101, con i quali non si intende ripristinare *tout court* l'Istituto di previdenza per il settore marittimo, soppresso dalla manovra finanziaria di luglio, ma a fronte dei positivi bilanci di eser-

cizio dell'ente e dei danni innegabili prodotti dalla sua soppressione sul comparto e sulle garanzie previdenziali e di sicurezza per i suoi occupati, si propone di vincolare il suo ripristino al conseguimento effettivo entro l'anno in corso degli obiettivi di risparmio prefigurati dall'ente stesso. *(Applausi dal Gruppo PD).*

DE TONI *(IdV)*. L'emendamento 1.7 sopprime il termine del 30 aprile 2011 per il pedaggiamento di tratte autostradali che continua ad essere slegato da progetti di investimento sulle infrastrutture. L'emendamento 1.13 è volto ad escludere dalla disposizione sul pedaggio elettronico i raccordi su cui incide il traffico pendolare di lavoratori e studenti. L'emendamento 1.15 reperisce la copertura aumentando il limite ulteriore alla deducibilità degli interessi passivi delle banche, anziché operare tagli orizzontali delle dotazioni dei Ministeri.

D'ALÌ *(PdL)*. Illustra l'emendamento 1.20, con il quale si intende scongiurare il pericolo della surrettizia privatizzazione di strutture aeroportuali sulle quali gli enti locali abbiano investito ingenti risorse. Accade infatti che, mentre il decreto ministeriale n. 521 del 1997 prevede che le società di gestione degli aeroporti debbano costantemente adeguare il loro capitale a parametri stabiliti dalla legge nazionale in ossequio alla normativa comunitaria, la recente legge finanziaria ha imposto alle amministrazioni locali di non effettuare aumenti di capitale in società che abbiano registrato perdite nell'ultimo triennio. Molti enti locali che hanno partecipazioni nelle società aeroportuali sono così impossibilitati a partecipare alle operazioni di aumento di capitale richieste per legge e rischiano di essere soppiantati dai privati, con un grave impoverimento del loro patrimonio. Si deve rilevare anche che l'emendamento non necessita di copertura, in quanto gli aumenti di capitali dovrebbero essere sottoscritti dagli enti locali con proprie libere risorse.

SANNA *(PD)*. Illustra l'emendamento 1.21, volto a rendere utilizzabili anche gli avanzi di parte corrente delle autorità portuali per dare finalmente attuazione alla norma inserita nel decreto «mille proroghe» che consente alle società portuali di modulare autonomamente le tasse di ingresso delle imbarcazioni nei propri punti di attracco, restituendo così competitività ai porti di *transhipment* italiani duramente svantaggiati rispetto ai loro competitori nell'area del Mediterraneo. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Esprime parere favorevole sull'emendamento 1.18 e parere contrario sui restanti emendamenti. Chiede che l'emendamento 1.20 sia accantonato ed invita a trasformare in raccomandazione tutti gli ordini del giorno presentati.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Concorda con il relatore.

Con votazione seguita da controprova, chiesta dalla senatrice INCOSTANTE (PD), il Senato respinge l'emendamento 1.1. Con votazione nominale elettronica, chiesta dalla senatrice INCOSTANTE, il Senato respinge la prima parte dell'emendamento 1.100, con conseguente preclusione della restante parte e dell'emendamento 1.101.

MURA *(LNP)*. Chiede che l'emendamento 1.2 sia accantonato.

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Si dichiara favorevole.

PRESIDENTE. Dispone l'accantonamento dell'emendamento 1.2.

Il Senato respinge gli emendamenti 1.102 e 1.4.

BUBBICO *(PD)*. Segnala l'importanza del l'emendamento 1.5, volto a dotare di adeguate risorse il Fondo finanza d'impresa per il rilancio dello sviluppo, soprattutto in costanza di una così prolungata vacanza del Ministero per lo sviluppo economico ed in vista della prossima ripresa economica di cui è necessario favorire le condizioni.

Con votazione nominale elettronica, chiesta dalla senatrice INCOSTANTE (PD), il Senato respinge l'emendamento 1.5.

PERDUCA *(PD)*. Richiama i senatori dell'Italia dei Valori ad essere coerenti con le loro istanze per una corretta partecipazione dei senatori ai lavori di Assemblea vigilando attivamente anche sui comportamenti di voto scorretti. *(Applausi dai Gruppi PdL e LNP e delle senatrici Incostante e Sbarbati).*

PRESIDENTE. Invita tutti i senatori presenti a non avallare o mettere in pratica comportamenti di voto scorretti. *(Commenti del senatore Lannutti).*

GIAMBRONE *(IdV)*. Se l'osservazione del senatore Perduca è rivolta alla correttezza di comportamento dei senatori dell'IdV, non ha ragion d'essere. Se ha per oggetto i comportamenti di altri senatori, la vigilanza sulla correttezza delle operazioni di voto è prerogativa dei senatori Segretari. *(Applausi dal Gruppo IdV).*

RUSSO *(Misto-ApI)*. Richiama l'attenzione sui problemi logistici che hanno finora impedito una collocazione omogenea dei membri del Gruppo.

CICOLANI *(PdL)*. Chiede che l'emendamento 1.6 sia accantonato.

IZZO *(PdL)*. Aggiunge la firma sua e del senatore Nessa all'emendamento 1.6 concordando sulla proposta di accantonamento.

PRESIDENTE. Dispone l'accantonamento degli emendamenti 1.6, 1.7, 1.8, 1.103, 1.9, 1.10 e 1.11.

Con votazioni nominali elettroniche, chieste dai senatori INCOSTANTE (PD) e DE TONI (IdV), il Senato respinge gli emendamenti 1.12 e 1.13.

ARMATO *(PD)*. Richiama l'attenzione sull'emendamento 1.14, con il quale si vuole impedire che sia imposto il pedaggiamento su tratti autostradali particolarmente inadeguati dal punto di vista strutturale e della viabilità, in particolare sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Con votazioni nominali elettroniche, chieste dai senatori INCOSTANTE (PD) e DE TONI (IdV), il Senato respinge gli emendamenti 1.14 e 1.15. Risultano respinti anche gli emendamenti 1.16 e 1.17.
Il Senato approva l'emendamento 1.18.

PRESIDENTE. Accantona l'emendamento 1.20.

MERCATALI *(PD)*. Chiede al Sottosegretario quale sia la reale intenzione del Governo rispetto ai porti italiani, dal momento che anche i fondi stanziati dal Governo Prodi sono stai bloccati, nessun altro finanziamento è stato individuato ed anche le risorse disponibili per avanzi dell'amministrazione delle autorità portuali non possono essere utilizzate da anni. *(Applausi dal Gruppo PD).*

DE FEO *(PdL)*. Segnala che la Regione Campania ha stanziato pochi giorni fa ingenti risorse per risolvere il problema dell'insabbiamento del porto di Napoli.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il Governo è convinto dell'importanza logistica della rete portuale italiana e della necessità di ottimizzarne i collegamenti con il resto del Paese e con l'Europa. Il Governo sta lavorando con costanza ed impegno per recuperare i ritardi dovuti ai mancati investimenti nel settore. Anche le risorse citate dal senatore De Feo per il dragaggio del porto di Napoli sono state sbloccate grazie all'intervento del Governo. *(Applausi del senatore Longo).*

PINOTTI *(PD)*. I porti italiani stanno vivendo una situazione molto grave, poiché senza autonomia finanziaria sono bloccati; per questo va denunciata l'immobilità del Governo, che non sta mettendo in campo iniziative volte a sanare tale condizione di ingente difficoltà. *(Applausi dal Gruppo PD).*

CICOLANI *(PdL)*. L'8ª Commissione ha elaborato un disegno di legge di riforma della legge n. 84 del 1994, che prevede l'autonomia fi-

nanziaria dei porti. In linea di principio il Governo non è contrario al testo elaborato dal Senato, che, peraltro, è condiviso da maggioranza e opposizione; esiste tuttavia, un problema generale di disponibilità di risorse finanziarie con cui occorre confrontarsi.

Il Senato respinge l'emendamento 1.21.

DE TONI *(IdV)*. Accetta l'accoglimento come raccomandazione degli ordini del giorno G1.100, G1.103 e G1.104.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno G1.100, G1.103 e G1.104, accolti dal Governo come raccomandazione, non vengono posti in votazione.

FILIPPI Marco *(PD)*. Insiste per la votazione degli ordini del giorno G1.101 e G1.102, che non contengono elementi polemici, ma si fondano su principi condivisibili.

Con votazioni nominali elettroniche, chieste dalla senatrice INCOSTANTE (PD), il Senato respinge gli ordini del giorno G1.101 e G1.102.

BONFRISCO *(PdL)*. La portualità sarà una partita centrale nella ripresa economica ed industriale del Paese e la fiscalità potrà giocare un ruolo essenziale per il rilancio del settore; tuttavia, è altresì necessario che l'autonomia finanziaria dei porti si connetta con le linee guida del Governo in materia di logistica. Inoltre, nella presente congiuntura economica caratterizzata dal rigore nella finanza pubblica, anche la gestione dei porti deve improntata alla tenuta dei conti. Trasforma gli emendamenti 1.0.3 e 1.0.4 negli ordini del giorno G1.0.3 e G1.0.4 *(v. Allegato A)* e chiede all'opposizione di sottoscriverli. *(Applausi dal Gruppo PdL)*.

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Invita il Governo ad accogliere gli ordini del giorno G1.0.3 e G1.0.4.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Accoglie gli ordini del giorno G1.0.3 e G1.0.4.

MERCATALI *(PD)*. Anche se condivisibili, i predetti ordini del giorno non possono essere sottoscritti perché la loro portata è riduttiva rispetto a quella che avrebbero avuto gli emendamenti da cui derivano.

SANNA *(PD)*. L'efficacia di due ordini del giorno appare troppo scarsa rispetto ad una problematica molto grave. *(Applausi della senatrice Sbarbati)*.

FILIPPI Marco *(PD)*. L'ordine del giorno è solo una dichiarazione di principio non risolutiva; per questo è auspicabile che la maggioranza si impegni per l'approvazione del disegno di legge di riforma della normativa sui porti che è all'esame della Commissione di merito.

PINOTTI *(PD)*. Annuncia il proprio sostegno agli ordini del giorno G1.0.3 e G1.0.4 che tuttavia hanno ben scarsa efficacia rispetto ai problemi evidenziati. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno G1.0.3 e G1.0.4, accolti dal Governo, non vengono posti in votazione.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli emendamenti e ordini del giorno riferiti all'articolo 2 del decreto-legge *(Disposizioni in materia finanziaria)*.

BARBOLINI *(PD)*. L'emendamento 2.2 chiede alle banche che ricorreranno ai cosiddetti Tremonti *bond* di garantire una gestione aziendale più rigorosa, riducendo i compensi erogati ai componenti degli organi di amministrazione, di consentire una più favorevole rinegoziazione dei contratti con cui sono stati collocati strumenti finanziari derivati e di migliorare le condizioni di accesso al credito da parte delle piccole e medie imprese. L'emendamento 2.3 propone di rendere nulle le clausole di massimo scoperto e le varianti che sono state adottate in loro sostituzione. Al fine di facilitare l'accesso al credito e il consolidamento del debito del sistema produttivo, con la proposta 2.0.1 si suggerisce l'istituzione di un Fondo temporaneo di garanzia interbancaria presso la Cassa depositi e prestiti. L'ordine del giorno G2.100 chiede al Governo di fornire informazioni in merito all'ammontare del fondo alimentato con le risorse provenienti dai cosiddetti fondi dormienti ed istituito per indennizzare i risparmiatori frodati o che hanno sofferto un danno ingiusto; si chiede inoltre al Governo di adottare provvedimenti necessari ad effettuare il predetto risarcimento. Al fine di ottenere l'accoglimento dell'ordine del giorno G2.100 ne propone una riformulazione *(v. testo 2 nell'Allegato A)*.

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Esprime parere favorevole sugli emendamenti 2.5, 2.6, 2.7 (testo 2), 2.9 (testo 3) e 2.10; il parere è altresì favorevole sugli ordini del giorno G2.100 (testo 2) e G2.101. Il parere è contrario sui restanti emendamenti.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

Con votazioni nominali elettroniche, chieste dalla senatrice INCOSTANTE (PD), il Senato respinge gli emendamenti 2.1, 2.2, 2.3 e 2.4.

VITA *(PD)*. Annuncia il voto favorevole sull'emendamento 2.5, che riguarda il tema delle tariffe postali.

Il Senato approva gli emendamenti 2.5, 2.6, 2.7 (testo 2) e 2.9 (testo 3).

SCARPA BONAZZA BUORA *(PdL)*. Annuncia il voto favorevole sull'emendamento 2.10, che consentirà di recuperare per il Ministero delle politiche agricole un 20 per cento relativo all'IVA che diversamente andrebbe perduto e di sanare una discriminazione inaccettabile tra i fondi strutturali europei e quelli che non sono più considerati tali, come il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) ed il Fondo europeo per la pesca (FEP). Chiede altresì di aggiungere la propria firma all'emendamento in esame. *(Applausi dal Gruppo PdL)*.

BERTUZZI *(PD)*. Chiede di aggiungere la firma all'emendamento 2.10, che sana un differente trattamento nell'utilizzo delle risorse derivanti dai fondi europei.

Il Senato approva l'emendamento 2.10.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno G2.100 (testo 2) e G2.101, accolti dal Governo, non vengono posti in votazione.

Con votazioni nominali elettroniche, chieste dalla senatrice INCOSTANTE (PD), il Senato respinge gli emendamenti 2.0.1 e 2.0.2.

PRESIDENTE. Rinvia il seguito dell'esame del disegno di legge all'ordine del giorno alla seduta pomeridiana.

Dà annunzio degli atti di indirizzo e di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza *(v. Allegato B)* e toglie la seduta.

La seduta termina alle ore 12,29.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza della vice presidente MAURO

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 9,38).*
Si dia lettura del processo verbale.

BAIO, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 16 settembre.*

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 9,40).*

Discussione del disegno di legge:

(2323) *Conversione in legge del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria* *(Relazione orale)* **(ore 09,40)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2323.

Il relatore, senatore Pichetto Fratin, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Signora Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli senatrici e senatori, il decreto-legge n. 125 del 2010, che viene oggi all'attenzione dell'Aula per la conversione in legge, reca diverse misure legate al settore della navigazione e a norme di carattere finanziario, accomunate dalla necessità e dall'urgenza di provvedere; esigenza alla quale il Governo ha appunto provveduto con l'adozione del decreto in esame.

Appare dunque evidente la non omogeneità delle materie trattate nel pur breve articolato, dal momento che il fattore comune è unicamente dettato dall'impellenza di varare norme positive con dignità e cogenza di legge che siano immediatamente efficaci, stante l'impossibilità di attenderne il varo attraverso l'ordinaria procedura parlamentare. Naturalmente le Camere hanno tuttavia il modo di intervenire nella fase di conversione, secondo il dettato costituzionale, con piena valutazione delle norme e delle relative conseguenze, giuridiche e non, come avvenuto in sede di Commissione bilancio, competente per la materia, con la possibilità di integrare con opportuni emendamenti modificativi o aggiuntivi il testo originario del decreto-legge. È quanto in effetti avvenuto anche per il presente provvedimento, che reca infatti alcuni elementi integrativi – peraltro molto pochi – definiti in sede di Commissione bilancio, in sede referente, secondo quanto mi accingo ora ad illustrare.

L'articolo 1 è sostanzialmente indirizzato a far fronte a indifferibili esigenze di cassa per garantire la gestione corrente delle società del Gruppo Tirrenia. Le risorse rese disponibili sono quelle di cui all'articolo 19, comma 13-*bis,* del decreto-legge n. 78 del 2009 e quelle di cui all'articolo 19-*ter*, comma 19, del decreto-legge n. 135 del 2009. Tali risorse, collegate al processo di dismissione del Gruppo Tirrenia ed alle relative vicissitudini, sono destinate alla copertura finanziaria della sovvenzione in favore dei servizi di collegamento marittimi svolti dal Gruppo medesimo nell'anno in corso, nonché all'ammodernamento della flotta, per un importo pari a 49 milioni di euro, all'adeguamento alle norme internazionali sulla sicurezza per un importo pari a 9,5 milioni di euro, all'incremento del fondo perequativo per le autorità portuali ed alla gestione dei sistemi informativi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Sempre il comma 1 dell'articolo 1 prevede che resta fermo il ripristino delle risorse predette, in modo da consentire gli interventi di ammodernamento ed adeguamento nel rispetto degli obblighi convenzionali. La disposizione non comporta oneri a carico della finanza pubblica, dato che le stesse risorse sono già nella disponibilità della società e devono essere ripristinate per lo scopo originario. Si tratta di fatto di un prestito ponte che, a mio avviso, ha già manifestato i suoi effetti a partire dal 5 agosto scorso, e da lì anche l'urgenza dell'intervento durante il periodo estivo.

Il comma 2 modifica l'articolo 2-*bis*, comma 2, del decreto-legge n. 26 del 1979, aumentando da 700 miliardi di lire a 500 milioni di euro l'ammontare complessivo della garanzia che il Tesoro dello Stato può emettere per i debiti che le imprese in amministrazione straordinaria contraggono con istituzioni creditizie per il finanziamento della gestione corrente e per la riattivazione ed il completamento di impianti, immobili ed attrezzature industriali.

Tale misura appare giustificata dall'esigenza, a fronte della situazione di grave crisi dell'industria italiana che ha determinato nel corso del 2009 e nei primi mesi del 2010 un sensibile incremento del numero di imprese ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria, di aumentare il *plafond*, in modo da assicurare un più efficace strumento di sostegno finanziario alle imprese interessate. Di tale *plafond*, l'ammontare attualmente disponibile per la concessione della garanzia dello Stato sui crediti accordati alle società assoggettate alla procedura di amministrazione straordinaria è di circa 56 milioni di euro.

Inoltre, il comma 3 dell'articolo 1 incrementa di 140 milioni di euro lo stanziamento iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (missione competitività e sviluppo delle imprese, programma incentivi alle imprese), destinato a fare fronte agli oneri derivanti dalle garanzie assunte dallo Stato.

Infine, il comma 4 modifica l'articolo 15 del decreto-legge n. 78 del 2010 ponendo il termine del 30 aprile 2011 entro il quale il Governo disciplinerà l'applicazione del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di ANAS Spa, in relazione ai costi di investimento e di manutenzione straordinaria, oltre che a quelli relativi alla gestione, nonché l'elenco delle tratte da sottoporre a pedaggio.

In tal modo, anche a seguito dei ricorsi intentati in sede di giustizia amministrativa contro le previsioni del decreto-legge n. 78, si punta ad abbreviare il periodo provvisorio in modo da dare una soluzione stabile e definitiva al pedaggiamento delle tratte autostradali in gestione diretta ANAS per l'acquisizione di risorse necessarie all'effettuazione di investimenti infrastrutturali. Si intende dunque imprimere una accelerazione ad ANAS Spa nel suo impegno realizzativo degli impianti e dei sistemi occorrenti per il pedaggiamento di segmenti di infrastrutture viarie interconnesse con le autostrade. Ciò consentirà di far affluire ad ANAS Spa risorse per compensare, per l'anno 2011, le minori entrate derivanti dalle ordinanze di sospensione dei tribunali amministrativi già emesse e dalle eventuali successive decisioni di merito.

Il comma 5, infine, contiene una disposizione di carattere finanziario volta a garantire gli effetti di entrata del citato articolo 15. La copertura è pari a 83 milioni di euro per l'anno 2010 mediante corrispondente riduzione lineare delle dotazioni finanziarie di parte corrente, nell'ambito delle spese rimodulabili delle missioni di spesa di ciascun Ministero.

Il comma 1 dell'articolo 2 è anch'esso dedicato a una norma di sostegno finanziario in funzione anticrisi, mediante la riapertura dei termini fino al prossimo 31 dicembre per la sottoscrizione, da parte del Ministero

dell'economia e delle finanze, di strumenti finanziari – i cosiddetti Tremonti *bond* – computabili nel patrimonio di vigilanza ed emessi da banche italiane le cui azioni sono negoziate su mercati regolamentati, convertibili in azioni ordinarie su richiesta dell'emittente. Nel contempo, il decreto provvede a delegificare la materia, prevedendo che l'eventuale proroga del termine indicato possa essere disposta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, purché in conformità con la normativa comunitaria.

La motivazione di tale provvedimento è legata all'esito dei cosiddetti *stress test* effettuati recentemente sulle banche per valutarne la solidità patrimoniale e in linea all'orientamento comunitario, anche se i risultati allo stato attuale escludono che gruppi bancari italiani siano nell'esigenza di ricorrervi.

Il comma 2 dell'articolo 2 reca una ulteriore riapertura dei termini per la stipulazione dell'accordo, comprensivo del piano di rientro dal disavanzo sanitario, tra i Ministri dell'economia e delle finanze e della salute e la Regione Puglia. La disposizione consente che la suddetta Regione integri entro il 15 dicembre, come stabilito in Commissione (il decreto prevedeva il 30 settembre), la documentazione già trasmessa, al fine di procedere alla stipulazione dell'accordo entro il 15 ottobre.

Infine, l'articolo 3 regola la partecipazione italiana a due esposizioni internazionali: una in Corea nel 2012 ed una a Venlo, nei Paesi Bassi, sempre nel 2012. Per le suddette iniziative sono autorizzate le spese di 1,5 milioni euro per il 2010; 2,5 milioni per il 2011, 9,8 milioni euro per il 2012.

C'è da aggiungere che in Commissione, in sede referente, è stato previsto anche un intervento a favore del Segretariato generale dell'Unione per il Mediterraneo, che ha sede a Barcellona, per un importo di 125.000 euro per il 2010, mentre i relativi fondi per il 2011 e 2012 dovranno trovare appostazione nel bilancio per i prossimi anni.

Il dibattito svoltosi in Commissione bilancio, con il contributo positivo dei colleghi dell'opposizione, ha permesso al Governo di chiarire taluni elementi, soprattutto di ordine finanziario, in merito alla riduzione degli stanziamenti predisposti per la copertura dei provvedimenti messi in atto con il presente decreto.

La Commissione si è espressa a maggioranza in senso favorevole all'approvazione del presente provvedimento di conversione che, pur nella diversità dei temi trattati, pare indirizzato allo scopo di far fronte a situazioni specifiche di emergenza di rilievo nazionale, sia per quanto attiene al comparto della navigazione e allo svolgimento di un servizio pubblico essenziale, sia per consentire la proroga di talune misure che hanno dimostrato di svolgere un ruolo positivo nel contrasto alle conseguenze della crisi economica internazionale.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Filippi Marco. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco *(PD)*. Signora Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, nell'aprire il dibattito sull'Atto Senato n. 2323 non posso rinunciare a porre da subito una questione esiziale, di metodo, direi pregiudiziale, che ci vede ancora una volta contrariati per le modalità con cui il Governo deliberatamente interpreta il rapporto con il Parlamento e come, all'insegna di questo, definisce in maniera intollerabile il proprio ruolo, ma anche per il fatto che – mi sia consentito – la Presidenza avrebbe dovuto prestare una maggiore attenzione nell'attribuzione del provvedimento alle competenti Commissioni.

Ci troviamo, infatti, in presenza del solito decretino *omnibus* che, strappata la somma necessità ed urgenza, nonostante le recenti osservazioni e richiami presidenziali, accorpa norme tra loro eterogenee e vede nell'*iter* parlamentare l'introduzione di ulteriori emendamenti aggiuntivi, estranei al provvedimento, talvolta presentati anche della stessa maggioranza e dal Governo. Al comportamento del Governo ci siamo abituati, purtroppo, ci sorprende, invece, che ancora una volta la Presidenza non abbia colto l'occasione almeno per una attribuzione congiunta alla 5ª ed alla 8ª Commissione, per le rilevanti questioni attinenti ai trasporti ed alle infrastrutture.

Infatti, Presidente, già rilevanti questioni che interessano il settore dei trasporti e delle infrastrutture hanno visto elidere sistematicamente il contributo di competenza della Commissione di merito. Penso alla ridefinizione del servizio universale per quel che concerne il trasporto ferroviario, aspetto sul quale la Commissione aveva peraltro svolto in precedenza un proficuo lavoro propositivo ,o, più recentemente, alle norme di regolamentazione sull'autotrasporto o, ancora prima, a quelle sulle concessionarie autostradali nel rinnovo delle convenzioni.

Oggi, con questo provvedimento, è la volta di Tirrenia e di ANAS, in conseguenza della gara andata – ma sarebbe forse più corretto dire mandata – deserta per la privatizzazione di Tirrenia ed in conseguenza del provvedimento sul pedaggiamento dei raccordi autostradali ANAS dopo la sentenza sospensiva del TAR. Credo di non dire un'eresia se affermo che un esame congiunto o almeno un parere rafforzato dell'8ª Commissione avrebbe consentito un esame ed un lavoro più consapevole anche in Aula. Così non è stato, ed è avvilente ogni volta registrarlo *a posteriori*, senza per questo volerne insinuare una deliberata volontà.

Passando al merito delle questioni, c'è da dire che le norme contenute nel provvedimento per quanto riguarda ANAS e Tirrenia sono il frutto di errate considerazioni di questo Governo in materia e, di conseguenza, risultano essere il portato di un'azione approssimativa e incompetente, ma anche dolosa nelle intenzioni e nei fini perseguiti. Il concetto è semplice: il Governo è in estrema difficoltà sotto il profilo delle risorse pubbliche e sconta per di più l'aver sottovalutato la crisi economica che ha oggettivamente aggravato la situazione; di conseguenza, si è trovato a tagliare a casaccio tutto ciò che poteva tagliare.

Noi non dimentichiamo come in questo caso manchino all'appello 3 miliardi e 300 milioni di euro decurtati dal Ministero dell'economia nella

finanziaria 2010 sulle infrastrutture, di cui un miliardo e 200 milioni proprio ad ANAS. Si tratta di capitoli di bilancio che includevano tanto gli investimenti in nuove opere quanto la manutenzione ordinaria e straordinaria. Gli oltre 30.000 chilometri di rete stradale e autostradale non si governano con un colpo di forbici sul bilancio dello Stato né con provvedimenti estemporanei inapplicabili, come quelli di pedaggiamento dei raccordi che hanno per ANAS, *a posteriori*, il sapore oltre che del danno anche dalla beffa.

Con riguardo a Tirrenia, si è voluto assimilare un contesto e un destino tra loro assolutamente differenti e distinti per riapplicare la stessa terapia. Il modello che fin dall'inizio si è voluto implicitamente prospettare è quello usato per la compagnia aerea Alitalia. La compagnia di navigazione Tirrenia ha, però, un'altra storia e altre condizioni. Ciò nonostante, se ne sono voluti assimilare destini perché analoghe a monte erano le intenzioni del Governo e le finalità da perseguire e probabilmente, nonostante le rassicuranti dichiarazioni del ministro Matteoli, analogo sarà lo schema di gioco e il modello che si intende applicare.

Per adesso registriamo una gara volutamente andata deserta dopo che un solo soggetto imprenditoriale aveva depositato un'offerta, inizialmente ritenuta congrua da Fintecna, l'*advisor* della gara, e passibile di ulteriori miglioramenti, puntualmente registrati, ma successivamente, e inspiegabilmente, non perfezionati. Si cita, per problemi finanziari presenti all'interno della compagine Mediterranea Holding, la cordata che raggruppava armatori nazionali ed esteri e che aveva come capofila la Regione Sicilia; quella Regione che aveva rifiutato di acquisire la titolarità del servizio e della compagnia regionale Siremar, come invece avevano fatto le altre Regioni interessate, per pretenderne e ottenerne l'accorpamento con la compagnia di navigazione nazionale, come se due debolezze, due compagnie in deficit strutturale, potessero costituire una forza, un *business.*

Forse l'obiettivo sotteso era evidentemente di recuperare economie da dimensioni di scala maggiore, razionalizzando personale e rotte. Sta di fatto che abbastanza misteriosamente, dopo l'adesione del Presidente della Regione Sicilia alla cosiddetta area politica di responsabilità nazionale, i rubinetti delle banche e delle finanziarie si sono chiuse e per Fintecna i tempi sono stati giudicati inesorabilmente scaduti. Fin qui la sommaria ricostruzione di vicende strane e oscure che chiedono ancora una spiegazione.

Ad oggi queste spiegazioni, Presidente, nonostante le nostre formali e reiterate richieste, risultano inevase da parte dell'unico soggetto del Governo che può darle, ossia il ministro Tremonti, essendo Fintecna, come sappiamo, interamente partecipata dal Ministero dell'economia. Cogliamo anche questa occasione per appellarci alla Presidenza e chiederle di farsi interprete delle nostre reiterate richieste di audizioni del Ministro.

Ecco perché non ci scaldano e non ci confortano le rassicurazioni del ministro Matteoli sulle garanzie occupazionali o di mantenimento delle rotte. Il ministro Matteoli – non me ne voglia – non è credibile perché il suo operato sulla vicenda Tirrenia parte da un'altra mistificazione,

che è quella riferita alla richiesta di privatizzazione da parte dell'Unione europea. Sappiamo tutti bene che non è così, perché l'Unione europea semplicemente non ce la poteva e non ce la può chiedere.

L'Unione europea si è giustamente limitata a chiedere che ci fosse una netta distinzione tra i servizi universali di continuità territoriale, quelli che per il mio Gruppo e per il mio partito hanno sempre costituito la priorità da tutelare in tutta questa vicenda, e quelli a mercato, gli unici per loro natura remunerativi. L'Unione europea ha chiesto di quantificare i costi e di definire la copertura dei primi e di aprire il mercato dei secondi, cosa che di per sé non presuppone né esclude che i servizi universali siano gestiti da una compagnia pubblica né che questa debba necessariamente ritirarsi da un settore di mercato.

L'Unione europea ha chiesto di mettere ordine tra gli uni e gli altri e di risolvere la confusione di ruoli e risorse, confusione che, come è evidente, è invece aumentata. Oggi con questo provvedimento si chiede di prendere tempo, di vivacchiare, non aggiungendo alla crisi di liquidità risorse fresche, ma spatrimonializzando di fatto la società, in attesa che «l'uomo Del Monte» maturi le scelte. Come detto, abbiamo già visto il modello Alitalia – signor Sottosegretario, un pessimo modello – e il proposito ad oggi solo bisbigliato di trasformare l'attuale compagnia in due società, una cattiva, con tutti i debiti da liquidare sulle spalle dei contribuenti, e una buona, da affidare a nuovi capitani coraggiosi ripulita da tutti i debiti, è un modello che non ci piace, perché ingiusto e iniquo dal punto di vista sociale, e non funziona, perché produce soltanto furberie imprenditoriali.

Piuttosto questo Governo entri nel merito, si cimenti con le questioni, si occupi, come un Governo deve fare, con gli strumenti a disposizione del piano industriale di risanamento e di rilancio del settore, senza limitarsi a prendere tempo e lanciare un po' più in là la palla. Nei confronti di questo Governo noi da due anni a questa parte non facciamo sterile e inutile polemica per quanto riguarda questo settore dei trasporti e delle infrastrutture, ma gli chiediamo soltanto di adempiere al proprio dovere. Governare situazioni di crisi complesse vuol dire entrare nel merito, selezionare, scegliere, orientare comportamenti, favorire buone azioni con incentivi e disincentivare quelle ostili: non vuol dire far finta di essere sulla tolda di comando e, di tanto in tanto, proclamare annunci ai naviganti.

Noi, per quel poco che possiamo, abbiamo cercato su questa vicenda di far correggere la rotta, cosa in parte avvenuta con lo scorporo delle compagnie regionali; anche nella circostanza di questo provvedimento vi sottoporremo emendamenti che fareste bene a recepire, nell'interesse dei cittadini utenti delle piccole isole (che non sono cittadini di serie B) e dei lavoratori marittimi.

Come vedete, la nostra contrarietà al provvedimento, per quanto determinata, non ci impedisce di suggerirvi miglioramenti fondamentali relativi al testo, cercando di esercitare quella responsabilità nell'interesse delle comunità coinvolte che non sempre, lo dico con rammarico, riusciamo a scorgere nel vostro comportamento di governo, per gli atti che

ci sottoponete e per come ci proponete di esaminarli. *(Applausi dal Gruppo PD).*

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

* SANNA *(PD)*. Signora Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, oggi abbiamo l'occasione di vedere gli effetti di una storia tipicamente italiana, in cui credo tutte le forze politiche hanno molte responsabilità; dalla loro preliminare ammissione penso debba partire qualsiasi osservazione critica al provvedimento che oggi il Governo chiede che il Parlamento ratifichi.

Tirrenia è una società che in 24 anni non ha mai cambiato interamente il proprio consiglio di amministrazione e ha visto una sola persona in un quarto di secolo saldamente sulla tolda di comando della sua flotta. La Corte dei conti, relazionando al Parlamento nel febbraio 2009, ci dà un quadro impressionante della difficoltà strutturale al mantenimento dell'operatività della Tirrenia: debiti che superano di quattro volte i crediti della società; il patrimonio armatoriale che si impoverisce ed è anche colpito da scelte di investimento madornali e sbagliate; costi del lavoro, si dice, del 25 per cento superiori all'armamento privato; un peso enorme delle strutture amministrative della società. A ciò si aggiungono, per quello che riguarda il Parlamento, conti poco trasparenti e non articolati sulle diverse rotte. Non sappiamo quali siano i costi aggiuntivi per percorrere la rotta Cagliari-Civitavecchia e quali per percorrere la rotta Napoli-Palermo.

Ho poi detto di investimenti sbagliati. Nel 1998 – per rilevare che le colpe sono di tutti ma soprattutto di un'amministrazione dissennata – Tirrenia decise di acquistare quattro traghetti veloci dagli stabilimenti di Fincantieri. Sono la cosiddetta Formula 1 del mare: peccato che, pur costando allora 105 miliardi di lire (260 milioni di euro ciascuno ai valori attuali), queste quattro belle e velocissime navi abbiano solcato il mare soltanto per una stagione e che, da allora, siano tristemente parcheggiate nei porti di Olbia, di Arbatax, di Genova e di Napoli. Esse, infatti, non possono prendere il mare in quanto il loro consumo di carburante va dalle 15 alle 18 tonnellate all'ora, mentre un traghetto veloce, di oggi e di allora, ne consuma dalle due alle tre tonnellate. Anche se viaggiassero tutto l'anno e a pieno carico, queste sarebbero delle navi in perdita. Inoltre, alcuni uomini di mare invitano a fare attenzione, perché queste navi il mare non sanno neanche tenerlo.

Questi sono gli investimenti di Tirrenia che il contribuente italiano tra poco sarà chiamato a pagare integralmente. Su 1.200.000 miglia nautiche percorse, si calcola che il 75 per cento sia realizzato partendo o arrivando da un porto per la Sardegna. Eppure, in Sardegna Tirrenia è misconosciuta, non ha sedi e pochissimi dipendenti. Nelle sue rotte, la flotta Tirrenia è fortemente impegnata nel collegare isole italiane, pezzi di questa Italia che deve rimanere unita; rotte che hanno bisogno di sovvenzioni di equilibrio. Così si chiamano i sistemi di sovvenzione di continuità ter-

ritoriale per cittadini italiani che, altrimenti, non saprebbero come raggiungere la terraferma, il continente italiano.

Io dico che è difficile immaginare che i potenziali acquirenti di Tirrenia si avvicinino alla procedura di vendita se il Governo non risolverà prima il tema delle sovvenzioni di equilibrio. Dal 2008, anno in cui la ventennale convenzione della Tirrenia con lo Stato è cessata, siamo praticamente fuori legge, fuori norma comunitaria. Siamo di fronte ad un'implicita procedura di infrazione. Quindi, qualsiasi tentativo di vendita a un imprenditore con la testa sulle spalle non potrà che andare a vedere quali siano le scelte credibili del Governo italiano nella realizzazione di queste nuove convenzioni.

Tali nuove convenzioni, poi, non andranno fatte semplicemente tra lo Stato e gli imprenditori e gli armatori e, ovviamente, non più in regime di monopolio perché l'Europa lo vieta ed è giusto che lo vieti. Esse andranno concordate, amministrativamente, con le Regioni e i territori interessati dai servizi Tirrenia. Alcuni di questi accordi riguardano obblighi di legge, derivanti dal trasferimento delle competenze. Si veda il caso della Sardegna, dove dal 2007 gli oneri della continuità territoriale gravano sulla Regione e dove, dal 2008, se ci fosse un Governo (ma nei due anni trascorsi, purtroppo, un Governo attento a tali questioni non vi è stato), la Regione stessa potrebbe indire correttamente una gara sulla continuità territoriale, alla quale Tirrenia avrebbe potuto partecipare. Invece il governo regionale non lo ha fatto, perché voi avete voluto mantenere il sistema nella clandestinità e fuori legge. Pertanto, oggi siamo di fronte a questa complicata situazione sotto il profilo economico e finanziario, e ancora più complicata sotto il profilo dei rapporti con il sistema delle regole di concorrenza comunitaria.

Nel decreto-legge è previsto un rafforzamento del fondo di garanzia dello Stato alle imprese in amministrazione straordinaria, che viene giustamente rinforzato per consentire una vendita. Però, ancora una volta e anche in un'operazione di salvataggio a carico del contribuente, colui che paga è sempre il cittadino delle Regioni del Mezzogiorno, perché siete riusciti a prelevare i 140 milioni di rafforzamento dei fondi di garanzia dello Stato da quel bancomat che per voi sono i fondi per le aree sottosviluppate del Mezzogiorno.

La crisi Tirrenia è di tutti. Tirrenia è una flotta nazionale, ma chi paga le conseguenze della sua ristrutturazione è sempre e solo il Mezzogiorno: non è una bella prova, nemmeno oggi. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Toni. Ne ha facoltà.

DE TONI *(IdV)*. Signora Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, vorrei occuparmi nel mio intervento di due questioni: la Tirrenia e i pedaggi autostradali. Proprio ricollegandomi a tali punti, mi preme sottolineare che questo inaccettabile modo di legiferare a cui il Governo ci ha abituato – lo ha ricordato poco fa il collega Marco Filippi – è tale da inficiare ormai non solo l'organizzazione dei lavori parlamen-

tari, ma anche l'esame nel merito dei provvedimenti. Inserendo in un unico provvedimento le misure più disparate aventi tutte inevitabilmente ricadute sul bilancio dello Stato, si è scelto di assegnare la sede referente alla 5ª Commissione. Come ho già avuto modo di dire in quella sede, questa mi è sembrata una scelta profondamente sbagliata in quanto, vista l'importanza nell'impianto generale del decreto delle norme su Tirrenia e soprattutto sul pedaggiamento ANAS, sarebbe stato opportuno coinvolgere l'8ª Commissione nell'esame in sede referente, al fine di permettere un'analisi approfondita di tali tematiche.

Passando ora ai contenuti del decreto, la disposizione che interviene sulla vicenda Tirrenia non può che essere condivisa nelle finalità, ma in misura minore in ordine alla legittimità dello strumento che si è scelto per coprire le esigenze di cassa della società, nonché per il modo in cui si è gestito questo processo di privatizzazione: una privatizzazione annunciata e mai effettivamente realizzata, fatta di partenze, ma mai di arrivi, un percorso che ci ha dimostrato la totale incapacità di questo Governo di gestire situazioni complesse in maniera organica e decisa. Non è la prima volta.

Vi avevamo già avvertito, proprio prima della sospensione dell'attività parlamentare, in sede di esame del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, sempre relativo alla Tirrenia, che la privatizzazione, così come ci era stata prospettata, non sarebbe mai potuta divenire realtà, con una compagine in cui la quota maggiore annunciata era quella della Regione Sicilia. Sarebbe stata una privatizzazione certamente mascherata e fuorviante. Lo stesso vice ministro Vegas aveva palesato l'ipotesi di un piano B in caso di fallimento della gara di privatizzazione. Ciò che appare ancora più assurdo, allora, è il perché si sia dovuti attendere la mancata firma dell'unica cordata dopo che altre 16 si erano già liquefatte avvertendo ovviamente il pericolo derivante dagli attivi patrimoniali della società, nonché quello di dover investire ingenti risorse per tenerla in piedi.

Si trattava di una situazione debitoria che, come è stato già ricordato, era talmente profonda da oscurare anche l'unica cosa certa che ci si aggiudicava con la gara, ossia i contributi pubblici per gli anni a venire. Alla fine, dunque, la gara è stata annullata, la Tirrenia è stata posta in amministrazione straordinaria e il Consiglio dei ministri ha dovuto varare d'urgenza un decreto-legge – quello di cui stiamo discutendo – per stanziare nuove risorse per la continuità aziendale della società. Il passo successivo è stata la dichiarazione dello stato di insolvenza per Tirrenia da parte del tribunale fallimentare di Roma, che ha constatato l'irreversibile stato di crisi finanziaria e l'assoluta illiquidità, praticamente azzerata in quanto pari a 18.000 euro: una cifra che lascia senza parole, considerato che nei cinque anni precedenti lo Stato e gli enti locali avevano assegnato ben 1.052 milioni di euro in sussidi (ossia un miliardo e 52 milioni di euro): una cifra enorme che non è servita a salvare la società di trasporto marittimo.

Pochi giorni fa è stato pubblicato il bando per una nuova gara, ma il punto interrogativo sul futuro di Tirrenia resta. Quello che più ci preoc-

cupa è che la strategia del Governo non sembra per nulla rassicurante, considerato che il ministro Matteoli, in questo agosto più caldo che mai per i trasporti, si è espresso solo per ribadire il «no» allo spezzatino e garantire, ovviamente, i livelli occupazionali. Nessuna parola dal Ministero dell'economia e delle finanze, a cui fa capo la Fintecna; nessun cenno dal Capo del Governo, forse troppo impegnato, come Ministro *ad interim* dello sviluppo economico, a coprirsi gli occhi per non vedere le innumerevoli situazioni di crisi delle imprese italiane.

Se è vero che lo Stato imprenditore è una soluzione molto lontana dal mercato e dai principi della concorrenza, così come distanti sono le convenzioni, è altrettanto vero che non si può, dopo aver cercato per anni di mantenere in vita artificialmente la società e averne fatto un serbatoio di voti, abbandonarla ad una gestione confusa, priva di un serio piano industriale che permetta di salvare quanto ancora di buono c'è. Ciò che conta è che la procedura di dismissione di Tirrenia non abbia esiti analoghi a quelli già visti nel caso Alitalia, cioè con la creazione di una *bad company* i cui costi verrebbero scaricati ancora una volta sui cittadini.

Passando poi alle disposizioni relative ai pedaggi, esprimiamo forti perplessità. Oltre alla questione della censura in sede di giurisdizione amministrativa, dove il tribunale amministrativo ha sostenuto che l'aumento, per essere coerente con la finalità enunciata, deve assumere il carattere di corrispettivo per l'utilizzo di un'infrastruttura e non quello di una misura fiscale, vorrei anche ricordare che nel pacchetto di misure presentate nel 2008 dalla Commissione europea ed inteso a promuovere un sistema di trasporto maggiormente rispettoso dell'ambiente viene fissato il principio che le entrate derivanti dalla riscossione dei pedaggi devono essere utilizzate dagli Stati membri soprattutto al fine di migliorare la sostenibilità dei trasporti (quindi, anche da parte dell'Europa viene espresso tale concetto). Si tratta di un miglioramento da realizzare con progetti come quelli destinati alla ricerca e allo sviluppo in materia di veicoli efficienti dal punto di vista energetico e maggiormente rispettosi dell'ambiente, mitigando l'effetto dell'inquinamento provocato dal trasporto stradale o fornendo infrastrutture alternative per gli utenti.

Mi pare più che palese che la prospettiva offerta dall'Unione europea poco abbia a che vedere con la scelta italiana di aumentare i pedaggi al fine di rendere più autonoma dalle casse dello Stato la società di gestione della rete autostradale (ANAS). L'imposizione del pedaggio è del tutto slegata da qualsiasi investimento sulle infrastrutture (nei nostri emendamenti cercheremo di portare avanti questa idea).

Occorre aggiungere che, nonostante la giustizia amministrativa abbia quindi in parte già sconfessato il decreto attuativo con il quale si dava il via libera all'aumento delle tariffe e all'introduzione di nuovi pedaggi, con un decreto pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* l'ANAS ha annunciato la gara per la fornitura di un sistema di pedaggiamento senza barriere. Tale gara costerà circa 150 milioni di euro. Il tutto dovrebbe essere pronto per il 30 aprile 2011: secondo alcuni, questa data potrebbe non essere ade-

guata, considerando i tempi lunghi necessari alla realizzazione e comportando quindi anche eventuali nuovi oneri.

L'aspetto più preoccupante che qui rileva è la modalità di copertura degli 83 milioni di mancati introiti derivanti dal blocco degli aumenti dei pedaggi adottata da questo provvedimento. Ripeto, si tratta di 83 milioni di euro!

Si è operato un taglio lineare delle spese correnti dei Ministeri (a nostro avviso, cosa assai grave), prevedendo una riduzione lineare delle dotazioni finanziarie di parte corrente, in modo da compensare subito gli effetti negativi derivanti dalle ordinanze sospensive. Ebbene, è necessario ancora una volta criticare la scarsissima selettività dei tagli alla spesa disposti dal Governo con i tagli lineari alle spese correnti della pubblica amministrazione, poiché si vanno a colpire indiscriminatamente tutti i Ministeri: a soffrire maggiormente saranno infatti le missioni riferite all'ordine pubblico e alla sicurezza (con oltre 6 milioni di tagli) e al soccorso civile, nonché quelle riferite ai diritti sociali e alle politiche per la famiglia. Finiscono nel mirino dei tagli anche le istituzioni scolastiche, l'istruzione universitaria e la ricerca, che subiscono una sforbiciata di oltre 8 milioni di euro. Tagli ingenti sono previsti poi per il comparto della giustizia, pari a circa 3 milioni. Una stretta arriva anche per il *welfare*, che subirà un taglio di oltre 1 milione di euro per le missioni relative alla tutela della salute.

A ciò occorre aggiungere, in conclusione, che nulla ci è stato detto, in questo esame a tappe forzate, relativamente ai programmi sui quali tali tagli avranno effetti. Il tutto a garanzia della poca trasparenza, alla quale siamo ormai abituati. *(Applausi dal Gruppo IdV. Congratulazioni).*

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

PERTOLDI *(PD)*. Signora Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, il decreto-legge che sta per essere licenziato da quest'Aula reca misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria e ci offre, ancora una volta, l'occasione per affrontare il tema desolante, tanto caro al Governo, dei tagli ciechi, abitudine sperimentata al punto di elevarla a sistema.

Tuttavia, la lettura del provvedimento ci spinge ad individuare una *défaillance* grossolana: l'elogio dell'imperfezione. È forse poco elegante segnalare l'errore, la mancanza di *vision*, ma nei fatti le minori entrate originate dalle ordinanze di sospensione dei TAR rispetto all'applicazione del pedaggio autostradale costringono il Governo alla consueta riduzione delle dotazioni finanziarie di parte corrente, pari a 83 milioni di euro. Non metto in dubbio il principio della linearità. È semplicemente miope, ma ben mascherata dalla formula di rito delle spese rimodulabili. Un solo esempio: i tagli all'agricoltura sono visibili ad occhio nudo e sono pari a 417.000 euro prelevati direttamente dalle casse del Ministero dell'economia e delle finanze per la missione Agricoltura, politiche agroalimentari e pesca. A questo taglio se ne aggiunge un altro, pari a poco più di 1 mi-

lione di euro, che va ad alleggerire il magro bilancio del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali. Il dato disaggregato è ben poca cosa in termini assoluti, facendo tuttavia leva sul piano inclinato di un Dicastero agonizzante.

Mi si consentirà a questo punto un'osservazione applicabile all'intero impianto: con uno stratagemma ben congegnato si tenta di depistare l'indagine. Come si articolano i tagli lineari? È proprio vero che si opera nella sfera di parte corrente? Chi garantisce che il colpo di forbice non vada a deprimere i capitoli di spesa per investimenti? La domanda non è retorica. Lo stesso *dossier* del Servizio del bilancio solleva il dubbio. Sarebbe stato doveroso, oltre che utile, far chiarezza su questo punto. Vi chiedo di sapere – e non è una curiosità speculativa – per quale ragione proponete un allegato al testo con le sole missioni e non anche i programmi e le leggi di spesa o fabbisogno soggetti alla rimodulazione. Ci dobbiamo fidare?

Sorvolerò sull'ennesimo tentativo andato a segno di abusare dei fondi per le aree sottoutilizzate nell'ambito di risorse peraltro già assegnate dal CIPE con delibera n. 36 del 26 giugno 2009 e che avrebbero ben altra destinazione d'uso: 140 milioni di euro sottratti agli incentivi alle imprese per affrontare indifferibili esigenze di casta, che ci ricordano molto da vicino il triste caso Alitalia.

Prima di concludere, alcune brevi domande: la partecipazione italiana all'Expo coreana e dei Paesi Bassi con le relative strutture di missione, al modico prezzo di 14 milioni in 3 anni, è davvero occasione per fare sistema? Rivitalizzeranno, come promesso, i flussi turistici verso l'Italia? Sarà questo lo strumento per correggere il *trend* negativo che colpisce il Belpaese proprio in materia turistica? Mi sembra il libro dei sogni.

Concludo con un suggerimento, per riportare alla concretezza e alla crudezza della realtà, dove i prezzi del grano e degli altri alimenti stanno aumentando come nel 2008. La Russia, visitata di recente dal nostro Presidente del Consiglio, ha prorogato per tutto il 2011 il divieto di esportare grano, deciso ad agosto dopo il calo di produzione causato dalla siccità e dagli incendi. Gli effetti sui mercati non si faranno attendere ed arriveranno ben prima dell'Expo asiatica: è una previsione facile.

Ci sono modi ben diversi di fare sistema. Il vostro si articola sulla gestione delle emergenze, in combinato disposto con la correzione degli errori, e questo decreto-legge ne è solo l'ultima dimostrazione. Esprimeremo, pertanto, un voto decisamente contrario. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Bruno).*

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

ARMATO *(PD)*. Signora Presidente, siamo di fronte anche oggi al solito decreto- legge *omnibus* di un Governo che, non volendo affrontare la questione dello sviluppo del Paese e la soluzione di questioni problematiche con coraggioso spirito riformista, si limita a pannicelli caldi, a scelte pasticciate che non risolvono le crisi (la crisi) e rendono più gravi pro-

blemi del Paese. Prendiamo, in questo provvedimento, il caso e la vicenda della compagnia Tirrenia, di cui questo provvedimento in gran parte si occupa. Abbiamo assistito negli ultimi mesi, da oltre un anno e mezzo, ad un vero e proprio psicodramma, ad un vero pasticcio con dati inquietanti, come ho già detto.

Per la Tirrenia – l'Alitalia dei mari, – così è stata definita – il Governo (l'ha già detto il collega Marco Filippi) ha mostrato gli stessi limiti e commesso gli stessi errori evidenziati nell'operazione di dismissione della più grande compagnia di volo italiana.

Questo provvedimento ha autorizzato risorse pubbliche stornate da altri fini per facilitare la vendita della Tirrenia. È stato ricordato da altri colleghi prima di me quale *iter* complicato si è poi sviluppato, avviato con il bando iniziato nel marzo 2009. Un *iter* complicato, con alcuni punti misteriosi e mai chiariti: 16 lettere di manifestazione di interesse, che poi si riducono ad 8 società interessate, che poi si riducono ad una sola, la Mediterranea Holding, che formalizzò alcuni mesi fa un'offerta vincolante il cui importo è stato successivamente aumentato. E possiamo dire – lo dicemmo allora e lo ricordiamo adesso – che in questo caso si trattava di una strana operazione di privatizzazione visto che, con una percentuale molto alta, uno dei partecipanti alla *holding* era la Regione Sicilia. Ma neppure questa operazione è andata avanti. E dopo che la Fintecna, il 28 luglio scorso, aveva accettato l'offerta, per contrasti insorti successivamente tra Fintecna e la Mediterranea Holding (contrasti non chiariti, di cui non si sa nulla, perché tutto è avvenuto in una pratica poco trasparente), la procedura di privatizzazione è stata dichiarata chiusa senza esito.

Successivamente, con decreto ministeriale, la Tirrenia è stata posta in amministrazione straordinaria e ed è stato nominato il commissario straordinario. In seguito al fallimento dell'operazione di privatizzazione, il Governo ha approvato un decreto-legge con il quale ha autorizzato le società del gruppo Tirrenia, per far fronte a indifferibili esigenze di cassa, a utilizzare temporaneamente le risorse di rispettiva spettanza destinate all'ammodernamento e all'adeguamento della flotta.

È il caso di sottolineare come anche in questa vicenda, come abbiamo evidenziato in quella Fincantieri, nella vicenda FIAT e altro e, l'assenza di un responsabile del Ministero dello sviluppo economico si faccia sentire, perché sarebbe stato suo compito sovrintendere alla procedura di vendita e controllare i piani di sviluppo presentati dalle varie cordate di acquirenti. L'assenza di questo Ministro, peraltro ancora senza spiegazione, è un peso che grava sui conti degli italiani e sullo sviluppo del nostro Paese.

Ora si deve andare avanti, ma come si va avanti? Intanto, è indispensabile che il Governo dia serie garanzie per i lavoratori nel nuovo bando. Ieri, in Commissione trasporti alla Camera, si è svolta l'audizione del commissario straordinario della Tirrenia D'Andrea, il quale, da quanto abbiamo saputo, si è limitato a dichiarare che stanno lavorando per come la situazione richiede ed ha prefigurato la conclusione della vicenda tra marzo ed aprile 2011. Si farà un nuovo bando? Il commissario ha detto

di voler procedere, se economicamente vantaggioso, anche allo scorporo, con due distinti bandi per la Siremar e per la Tirrenia, dopo il fallimento dello scorso bando. Ci sarà effettivamente questo scorporo? Esso potrebbe anche essere positivo, visto che, per esempio, vi potrebbe essere una cordata di imprenditori, di armatori locali, interessata all'acquisto della Tirrenia e quindi vi potrebbe essere una reale apertura al mercato.

Voglio ricordare che in questa vicenda, come nelle altre vicende delle crisi industriali del nostro Paese, sono coinvolti tanti e tanti lavoratori e rammentare al Governo di adoperarsi per l'effettivo rispetto dell'ordine del giorno che è stato approvato all'unanimità in quest'Aula, quando abbiamo discusso precedentemente questo decreto, ordine del giorno che impegnava l'Esecutivo a tenere fede agli impegni assunti per salvaguardare i posti di lavoro, adottando tutte le misure necessarie a garantire che il processo di privatizzazione non produca nefaste conseguenze sui livelli occupazionali e contrattuali dei lavoratori. Questo è un impegno che, lo ribadiamo, deve essere mantenuto. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Garavaglia Massimo. Ne ha facoltà.

GARAVAGLIA Massimo *(LNP).* Signora Presidente, il provvedimento in esame affronta diversi temi, ma in particolare due, che sono abbastanza spinosi: la questione Tirrenia, la cosiddetta Alitalia del mare, fallimentare tanto quanto Alitalia (se non, probabilmente, di più), e la questione dei pedaggi, anch'essa spinosa, perché un TAR ha deciso di non curarsi del Parlamento mettendo in estrema difficoltà i conti dello Stato con una decisione di dubbia legittimità.

Con riferimento al primo punto, se andiamo a vedere i dati, ancora l'anno scorso, nel 2009, la Tirrenia finisce con il mangiarsi l'intero contributo statale in perdite. Di fatto, quindi, si tratta di una società che mangia risorse pubbliche e non produce ricchezza, fornendo servizi non sempre di qualità. Ci si deve allora chiedere come mai questa società pubblica funzioni così male. Funziona così male perché ha attrezzature vecchissime, visto che l'età media delle navi si avvicina ai 15 anni. È chiaro allora che, se si praticano alcune rotte già non particolarmente profittevoli con dei baracconi, diventa più difficile avere buoni risultati.

Ci si dovrebbe chiedere come mai questa società non abbia mai investito sulle navi. La risposta purtroppo è semplicissima: anziché spendere i quattrini pubblici per fare investimenti e comprare nuove navi ed attrezzature, si è preferita l'assunzione clientelare, gonfiando la società con spese per il personale. Ma il risultato a quel punto è inevitabile: il fallimento. Sarà quindi difficilissimo vendere questa società anche con una nuova gara, perché purtroppo ha in pancia tanti debiti, navi vecchie e troppo personale.

La responsabilità – bisogna dirlo ed ammetterlo – è del Parlamento: per 25 anni si è deciso – tutti, in maniera *bipartisan* – di tenere lo stesso amministratore delegato, e ciò vuol dire che al Parlamento andava bene

così, e adesso se ne pagano le conseguenze, anche se dispiace che a pagare saranno soprattutto quei poveri cristi dei dipendenti.

Come uscire da questa situazione? La soluzione secondo noi è semplice: bisognerebbe andare verso la liquidazione e, da un lato, mettere in gara le rotte profittevoli, assicurandosi in questo modo la possibilità che ci sia un privato che le faccia funzionare bene, mentre dall'altro occorrerebbe mettere all'asta le rotte non profittevoli – chiaramente necessitarie di un sostegno pubblico – in modo da limitare almeno i danni, chiedendo quindi di avere le condizioni migliori per poter gestire tali rotte. Questo sarebbe l'ideale, anche se, conoscendo come funziona il sistema Italia, abbiamo il timore che non si percorrerà questa strada, ma che si andrà invece verso un'ulteriore gestione che poi, nel tempo, si rivelerà ancora fallimentare.

La seconda questione sulla quale voglio soffermarmi riguarda il pedaggio autostradale. Qui siamo veramente al paradosso, all'assurdo. Succede infatti che, in uno slancio di buonsenso, si arriva a prevedere il pedaggio per una quota importante di autostrade oggi non pedaggiate. Fin qui tutto bene, è puro buonsenso: non esistono cittadini di serie A e di serie B: chiunque prende l'autostrada deve pagare. Perfetto, ma interviene il TAR e crea un danno ai contribuenti di circa 82 milioni di euro per il solo 2010. L'ammontare dei danni per il 2011 non è stato ancora quantificato correttamente, ma ci sarà poi il senatore Cicolani a dover spiegare la situazione, perché, altro che 2011! Se va bene, infatti, mettendo il Telepass, rischiamo di prendere quei quattrini tra due o tre anni.

La questione è molto complicata, lo dico sinceramente, da contribuente e da pendolare milanese che per una vita ha sempre pagato l'autostrada e la tangenziale: non ho mai visto un milanese andare in giro con il piattino perché paga l'autostrada, passando in tangenziale (come tutti sanno, infatti, se si percorre solo la tangenziale non si deve corrispondere alcun pedaggio, mentre il pagamento è previsto se dalla tangenziale ci si immette poi sull'autostrada). Non esistono milanesi che sono falliti per questo. Certo, Milano è una grande città, che come tale si assume le proprie responsabilità: pensiamo, ad esempio, al fatto che su quella tangenziale c'è anche l'inceneritore, ed infatti la grande Milano i suoi rifiuti se li gestisce e se li incenerisce. Purtroppo, invece, Roma Capitale più che una grande città rischia di diventare solo una città grande, se non si assume le sue responsabilità, tra cui anche quella di pagarsi il pedaggio per garantirsi gli investimenti e di farsi un inceneritore per bruciare i suoi rifiuti.

Sappiamo che si tratta di un tema complesso, ma noi della Lega cominciamo ad essere anche un po' stufi di questa situazione: se si va avanti così, come mettiamo a posto il 2011? Ci si dice che non è sicuro che si riuscirà entro aprile ad aggiudicare la gara per installare i Telepass, quando forse il buonsenso dovrebbe suggerire di vedere quello che si fa invece in città come Milano, Torino e Venezia, dove si paga un forfait. Invece no, la città grande Roma – non grande città – dice che non si può: qui ognuno deve pagare il suo e non esiste il forfait. «Ognuno

deve pagare il suo» significa quindi che i contribuenti tutti, da Canicattì alla Vetta d'Italia, devono assumersi il compito di pagare le buche sulla tangenziale di Roma e nelle altre aree del Paese. Questo sistema funziona e non funzionerà, perché se qualcuno pensa che in finanziaria si riescano a trovare i quattrini per pagare gli investimenti dell'ANAS sbaglia. Data la situazione economica di questo Paese, non sarà infatti possibile recuperare risorse così ingenti. L'unica soluzione seria sarebbe pedaggiare.

Se vivessimo in uno Stato responsabile e che funziona, se Roma Capitale fosse una grande città e non solo una città grande, il sindaco di Roma, anziché minacciare di spaccare il casello con la macchina, direbbe che anche nella Capitale ci si assume la responsabilità di pagare un po' gli investimenti di questo Paese.

Questo è ciò che la Lega da sempre vuole: cittadini, amministrazioni e uno Stato responsabili. Probabilmente c'è ancora qualcuno che pensa che possa funzionare come nel secolo scorso e che Pantalone paghi per tutti. Non ha capito che il mondo è cambiato. *(Applausi dal Gruppo LNP. Congratulazioni).*

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

CICOLANI *(PdL)*. Signora Presidente, molti aspetti di questo provvedimento sono stati, anche correttamente, spiegati da diversi colleghi prima di me. Cerco di riepilogarli in maniera tale da inquadrarli nell'ottica con cui a mio avviso, pure con qualche distorsione, sono stati esposti fin qui e di correggere il tiro su alcune questioni.

Parto dalla vicenda della Tirrenia. È chiaro che questo è un provvedimento emergenziale che arriva a valle del fallimento di una procedura iniziata con diciotto manifestazioni di interesse e conclusasi con una sola manifestazione di interesse. I concorrenti finali non sono stati in grado di presentare le garanzie per coprire gli oneri relativi all'acquisizione della Tirrenia e della Siremar, per cui la gara non ha avuto esito positivo. Poiché la Tirrenia è un *asset* assolutamente indispensabile e vitale per il Paese, soprattutto per il collegamento con le isole minori ma anche per tutta una serie di altre questioni, oltre che per le dimensioni e per i livelli occupazionali, il Governo ha giustamente emanato un decreto-legge per sostenere, nelle more di un riavvio della procedura di privatizzazione, gli oneri relativi al suo mantenimento in vita in questo periodo. Quindi, ha confermato l'amministratore unico e ha consentito l'uso delle risorse destinate all'ammodernamento della flotta – prevedendone anche il loro reintegro – in termini di cassa per poter continuare a gestire l'attività della Tirrenia stessa. Nello stesso tempo ha elevato, evidentemente già ipotizzando quali potessero essere – lo ha espresso molto bene il senatore Garavaglia – i momenti di difficoltà di un'ulteriore procedura di privatizzazione, i livelli delle garanzie che il Ministero dell'economia può coprire, passando da circa 360 milioni di euro (i vecchi 700 miliardi) a 500 milioni di euro, che probabilmente sono il livello di indebitamento della Tirrenia che veniva richiesto di coprire a chi voleva acquistarla. Quindi, è un prov-

vedimento di natura tecnica, che prelude ad una nuova fase di privatizzazione, assolutamente condivisibile nel momento in cui è stato assunto e per coprire il tempo necessario per gli ulteriori passaggi.

Il secondo elemento importantissimo di questo provvedimento è la questione dei pedaggi. Vorrei soprattutto sviluppare alcune considerazioni ed anche correggere il tiro dell'intervento del collega Massimo Garavaglia, per quanto riguardava perlomeno il Grande raccordo anulare. L'idea di finanziare la rete ordinaria attraverso il pedaggiamento della parte autostradale ha un'unica controindicazione, anche se mi rendo conto che per altri versi risolve tutta una serie di problemi. L'unica controindicazione – lo voglio dire perché altrimenti sembra l'uovo di Colombo che avrebbe potuto essere messo in atto chissà da quanto tempo e di cui soltanto oggi ci accorgiamo – è che si grava di un sovrappiù la tariffa legata all'investimento stretto. Pertanto, in una economia che ha quasi l'unica possibilità di tariffare gli investimenti per poter ammodernare l'impianto infrastrutturale, dobbiamo dare assolute certezze agli investitori; quindi, laddove si ricorre alla finanza di progetto il comportamento della pubblica amministrazione deve essere scandito in termini temporali, in maniera tale da dare certezze agli investitori. E su questo il Parlamento negli ultimi anni ha fatto passi in avanti e sforzi anche importanti. Dall'altro lato, dobbiamo evitare il più possibile, per agevolare questo percorso, di gravare le tariffe di ulteriori elementi, perché ogni fiscalità ulteriore va proprio a peggiorare una situazione che al contrario dobbiamo incentivare. Questo è l'unico elemento negativo. Per il resto, prevedere che attraverso il pedaggio si paga anche la rete di alimentazione ha una sua logica ed una sua congruenza.

Però, vorrei dire al collega Massimo Garavaglia che il problema non è soltanto del Grande raccordo anulare, perché in Italia il tema riguarda 26 tratte con caratteristiche autostradali, tra le quali la Salerno-Reggio Calabria, la Palermo-Catania, la Palermo-Mazara del Vallo, la Alcamo-Trapani, la Palermo-Punta Raisi, la Catania-Siracusa, la Salerno-Avellino, i raccordi autostradali Siena-Firenze e di Reggio Calabria, la tratta Chieti-Pescara, i raccordi autostradali di Trieste e di Trieste-diramazione Fernetti, e così via. Il tema è complesso da una serie di punti di vista, quindi non soltanto per la complessità della gara. Quando al senatore Garavaglia esprimo perplessità sui tempi, lo faccio semplicemente in relazione alla lettura di disposizioni legislative. Se applichiamo i tempi incomprimibili del codice degli appalti arriviamo al 30 aprile, probabilmente lo superiamo semplicemente con i tempi tecnici di gara; in più, vi è il tempo per la realizzazione, che il bando di gara emesso dall'ANAS prevede in due anni. Quindi, ovviamente esiste un tempo ragionevole che non può essere compresso più di tanto. Occorre trovare delle soluzioni che non riguardano soltanto la volontà di ottemperare a quello che può essere un impegno per il sistema Paese, non è questo il punto; in questo caso, il punto è squisitamente di natura tecnica, ma ne parleremo anche più avanti nel prosieguo della discussione.

Fatte queste considerazioni di equilibrio e tenuto conto che tutto il sistema di pedaggiamento va affrontato caso per caso,tenendo anche conto che per le strade non pedaggiate non sono previsti percorsi alternativi come invece per le strade soggette a pedaggio e che, quindi, il pedaggio quasi sempre presuppone, a carico del pedaggio stesso, degli investimenti che consentano la tutela del diritto di mobilità di tutti e che il processo vada gestito in questo modo, credo che l'argomento debba essere affrontato con serenità e serietà. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

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

RANUCCI *(PD)*. Signor Presidente, credo siamo tutti d'accordo su un fatto fondamentale, ovvero che la crescita di un Paese passa anche attraverso gli investimenti in infrastrutture. Di questo voi ne avete fatto un cavallo di battaglia in passato. Abbiamo sentito parlare di infrastrutture autostradali e ferroviarie, di autostrade del mare; abbiamo sentito parlare di portualità. Poco o niente di questo è stato fatto, e oggi ci ritroviamo a parlare di ANAS e di Tirrenia, che sono due cardini fondamentali per la crescita delle infrastrutture del nostro Paese e dei trasporti del nostro Paese.

Ho sentito parlare il senatore Massimo Garavaglia sul problema dei pedaggi. Vorrei rispondergli molto semplicemente con due osservazioni. La prima è che non è vero che quei pedaggi sarebbero serviti al territorio per mettere in sicurezza e per migliorare i raccordi di quei territori, ma sono soldi che servono all'ANAS per migliorare i suoi bilanci in quanto, come ha ricordato il senatore Marco Filippi, 1,2 miliardi di euro sono stati tagliati all'ANAS che, quindi, non ha più risorse per poter effettuare la normale manutenzione o, magari, lo sviluppo di quelle infrastrutture. Oggi i tratti di autostrade urbane sono sicuramente usati dai pendolari, da gente che lavora. Credo che dobbiamo porci con forza il problema di coloro che già sono tartassati e sono gli unici che pagano sicuramente le tasse; diventerebbero gli unici che pagano ancora una tassa per migliorare un'infrastruttura di cui il Governo centrale e l'ANAS dovrebbero farsi carico.

Per quanto riguarda gli investimenti abbiamo sentito parlare ultimamente solo del ponte di Messina. È un grande *bluff*; è un modo per prendere ancora una volta in giro il Sud e per dire che si pensa al Sud: quei soldi non ci sono e non ci saranno mai e, ahimè, il Governo continua a dire che investe nel Sud su qualcosa che non si realizzerà mai.

Sulla Tirrenia vorrei leggere soltanto due numeri che sono nei bilanci: i debiti ammontano a 646 milioni di euro, la liquidità a 18.560 euro; ma chi doveva controllare il bilancio? Dove sono coloro che hanno approvato i bilanci e gli organi di controllo? Dov'era l'azionista di maggioranza della Tirrenia? Siamo su un fallimento che dura in modo strisciante da almeno 24 mesi. Chi ha controllato gli investimenti? Il senatore Sanna ha detto giustamente che sono stati investiti centinaia di milioni in mezzi che dopo 12 mesi erano, e sono, fermi e che non sono serviti al

miglioramento del collegamento con le isole, soprattutto nel periodo invernale. Noi ci ricordiamo dei trasporti pubblici e della Tirrenia soltanto nel momento in cui andiamo in vacanza. Vorrei ricordare a tutti che quei trasporti sono la vita per le isole minori, mentre invece noi troppo spesso facciamo in modo che questi investimenti per il trasporto della continuità territoriale siano assolutamente secondari rispetto all'importanza economica che rivestono per quelle aree.

Tornando all'ANAS, vorrei anche ricordare che, anche in sede di Unione europea la destinazione dei proventi debba essere indirizzata al miglioramento della sostenibilità dei trasporti e ad interventi per la tutela dell'ambiente e della mobilità alternativa. Questi sono processi assolutamente assenti nel quadro del provvedimento adottato dal Governo, che invece opta per un aumento dei pedaggi stradali per sostenere ed aiutare esclusivamente le società interessate. Come abbiamo detto, si tratta ancora una volta di un atto di governo che serve soltanto per tamponare e non per costruire una vera rete infrastrutturale nel nostro Paese. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Signora Presidente, ringrazio i colleghi che sono intervenuti in discussione generale. Il tema Tirrenia è stato trattato, anche se vorrei ricordare che il decreto riguarda specificamente la questione del prestito-ponte, con l'autorizzazione all'utilizzo di fondi di conto capitale per la gestione ordinaria e con l'impegno a reintegrarli. Certamente, questa è stata anche l'occasione per rimarcare la necessità, per una struttura come la Tirrenia, di voltare pagina e di arrivare alla privatizzazione e ad una gestione più efficiente e meno onerosa per lo Stato, che certamente dovrà continuare a integrare per quanto riguarda la quota del servizio pubblico, così come vi è integrazione pubblica per il sistema dei trasporti pubblici.

Ringrazio anche per gli apprezzamenti da parte di colleghi dell'opposizione in merito all'incremento, previsto nel decreto, del fondo di garanzia e anche all'incremento *pro quota* degli interventi del Governo, così come la discussione sul sistema dell'ANAS, a seguito di vicissitudini di ordine amministrativo, ci ha indotto a intervenire modificando il decreto-legge n. 78 del 1º luglio del 2009, prevedendo il termine del 30 aprile. Da parte mia – mi sia permessa questa digressione – quello del 30 aprile è forse un termine stretto ma è anche uno stimolo che deve avere l'ANAS per l'accelerare le proprie procedure; poi, al limite il Parlamento e il Governo avranno la possibilità di valutare e intervenire.

Mi permetto di fare un'ultima considerazione. Mi sembra il collega Pertoldi abbia messo in evidenza come i tagli lineari non fossero indicati specificamente; in merito, vi era anche una richiesta del relatore e di diversi colleghi di maggioranza e opposizione in sede di Commissione, e

devo dire che in quella sede il Governo ha fornito l'elenco dettagliato delle riduzioni finanziarie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, onorevoli senatori, l'urgenza dei provvedimenti, come illustrato molto bene dal relatore senatore Pichetto Fratin e dagli interventi dei senatori Massimo Garavaglia e Cicolani, è relativa alle esigenze di cassa della Tirrenia, ad esigenze importanti dell'ANAS e alle iniziative del Ministero dell'economia per la salvaguardia del sistema bancario. I rilievi dell'opposizione, espressi autorevolmente dai senatori Marco Filippi, Sanna, De Toni, Pertoldi, Amato e Ranucci sono comprensibili ma non sono convincenti, a parte la legittima richiesta del coinvolgimento dell'8ª Commissione.

La carenza di risorse pubbliche con cui il Governo si trova a fare i conti nell'affrontare i due anni della crisi economica che sta cambiando gli equilibri economici e sociali del mondo non è colpa dell'attuale Governo, ma risale agli anni in cui si forma il debito pubblico, alle scelte sbagliate sull'energia e sulle infrastrutture, dalle quali nasce la minore crescita del Paese negli ultimi 15 anni, con le relative minori entrate pubbliche.

A proposito dell'operato del ministro Matteoli, rilevo dei giudizi ingenerosi. La pesante crisi economica, la peggiore degli ultimi 80 anni, ha gravato soprattutto sul sistema trasportistico del Paese, con un calo della domanda tra il 30 e il 40 per cento: un sistema trasportistico penalizzato da scelte sbagliate e dai mancati investimenti infrastrutturali. Il giudizio su come è stata affrontata la vicenda Alitalia è, ovviamente, opposto. L'Alitalia oggi funziona bene ed è nelle condizioni di affrontare il nuovo piano del sistema degli aeroporti, al quale sta lavorando intensamente il Ministro. Quanto alle autostrade, noi abbiamo pagato le scelte sbagliate del precedente Governo. Abbiamo sbloccato le concessioni e sono in corso lavori importanti di ristrutturazione della rete autostradale, che è il sistema portante della mobilità del nostro Paese.

Sulle autostrade del mare, senatore Ranucci, vorrei farle rilevare che io, che sono piemontese, ho l'onore di avere sbloccato le autostrade del mare in questa legislatura. Per tre anni noi daremo al sistema dell'autotrasporto siciliano e del Sud oltre 50 milioni di euro di contributi per spostare i trasporti dalla strada alle autostrade del mare e stiamo lavorando per proseguire in questo impegno, che è stato considerato dai Ministri dei trasporti d'Europa la migliore pratica trasportistica degli ultimi anni. Merito di questo Governo è aver sbloccato finalmente le autostrade del mare, su un'idea intelligente del precedente Governo Berlusconi.

La Tirrenia rappresenta un problema ventennale e, quindi, è perlomeno ingeneroso addossarne a questo Governo le responsabilità. Questo Governo sta facendo il possibile per affrontare questa situazione e non

possono essere sottovalutati i due impegni del ministro Matteoli sulla Tirrenia.

Vi è poi un altro aspetto del sistema trasportistico di cui sono a conoscenza, e sul quale mi impegno. Vorrei ricordare agli onorevoli senatori che l'Italia è l'unico Paese in Europa che, nei due anni della crisi economica peggiore del dopoguerra, non ha avuto un solo giorno di blocco dei Tir, laddove ogni giorno di blocco dei Tir ci costerebbe una perdita di produzione di un miliardo e mezzo di euro. Siamo l'unico Paese ad aver gestito il sistema dell'autotrasporto in questi due anni di crisi al meglio, nell'interesse del Paese e senza pesare sulla situazione economica del Paese.

Ora, il Governo lavora alla ripresa e io spero che, come si è fatto molto bene per il codice della strada, si lavori insieme, maggioranza e opposizione, nelle Commissioni e nelle Aule parlamentari, al rilancio dell'energia, al piano degli aeroporti, al rilancio degli investimenti infrastrutturali. Noi non pensiamo solo al ponte sullo stretto di Messina, senatore Ranucci, ma pensiamo alla TAV, al terzo valico ferroviario e alle altre infrastrutture essenziali per il nostro Paese, nell'elenco delle quali non mi dilungo.

Ora stiamo lavorando anche al Piano nazionale della logistica e, soprattutto, al Piano dei cinque punti che il Governo presenterà la prossima settimana al Parlamento.

Per questi motivi, chiedo un voto favorevole su questo decreto-legge.

PRESIDENTE. Chiedo ai colleghi di diminuire il brusìo, anche perché ho constatato che il rappresentante del Governo avrebbe potuto fare a meno di replicare, visto lo scarso interesse che c'è in Aula.

Invito il senatore Segretario a dare lettura del parere espresso dalla 1ª Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti.

BAIO, *segretario*. «La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo e gli emendamenti ad esso riferiti, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo».

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Procediamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

FILIPPI Marco *(PD)*. Signor Presidente, desidero illustrare gli emendamenti 1.1, 1.100 e 1.101.

Quanto all'emendamento 1.1, mi limito semplicemente a segnalare che esso è volto a cambiare la natura delle risorse con cui si chiede a Tirrenia di far fronte alle necessità nelle attuali condizioni di crisi di liqui-

dità, salvaguardandone l'aspetto patrimoniale, che a nostro avviso viene invece pregiudicato con l'impiego di risorse fondamentali per l'ammodernamento della flotta.

Per quanto riguarda gli emendamenti 1.100 e 1.101, chiedo un minimo di attenzione da parte del relatore. *(Brusìo).*

PRESIDENTE. Colleghi, per cortesia, fate silenzio, altrimenti sospendo la seduta. A tutto c'è un limite.

FILIPPI Marco *(PD)*. Relatore, le chiedo un minimo di garbata attenzione perché le questioni che illustro le ho già rappresentate al sottosegretario Giachino e non vorrei che, nella valutazione del parere, esse fossero liquidate soltanto come la volontà da parte nostra di ripristinare l'istituto dell'IPSEMA, perché non si tratta di questo soltanto.

Per illustrare l'emendamento prendo spunto da una nota. Sia le organizzazioni datoriali Confitarma, Fedarlinea e Federpesca che tutte le organizzazioni sindacali - CGIL, CISL, UIL e UGL – concordano sul fatto che la norma contenuta nella manovra estiva che ha disposto l'immediata soppressione dell'istituto dell'IPSEMA con l'attribuzione delle funzioni all'INAIL non comporti di fatto significativi effetti positivi sul bilancio dello Stato, determinando però per contrario, per le procedure che erano in atto da parte dell'IPSEMA, pesanti e negativi effetti per tutto il settore marittimo e della pesca. Credo non ci sia bisogno di ricordare che l'IPSEMA è il risultato di un accorpamento delle casse marittime Adriatica, Meridionale e Tirrenia, assumendone gli stessi compiti. È stata, in qualche modo, la manifestazione dell'attenzione che il legislatore ha sempre avuto per la specificità del settore marittimo. Ovviamente l'IPSEMA rispondeva già a un principio di razionalizzazione.

Si ricorda, tra l'altro, che, con effetto dal 1° gennaio 2006, è stata disposta dal consiglio di amministrazione dell'IPSEMA una riduzione delle aliquote contributive, dato il positivo andamento della gestione. Ricordo al relatore e al Sottosegretario che il bilancio di esercizio 2008 dell'IPSEMA si è chiuso con un avanzo di esercizio di oltre cinque milioni e che i bilanci di esercizio degli ultimi sette anni hanno determinato un avanzo di oltre 29 milioni. Anche per il bilancio 2009 è previsto un avanzo di gestione di previsione, ovviamente più contenuto in conseguenza delle riduzioni delle quote. Quindi, intendiamo sottolineare che con la recente manovra finanziaria estiva non sono stati tagliati o razionalizzati soltanto i rami secchi; anzi, l'unico effetto è stato quello di togliere l'assistenza e la sicurezza ai lavoratori marittimi.

Noi sosteniamo la necessità – questo è il punto essenziale – di ripristinare l'IPSEMA perché anche nella vicenda relativa a Tirrenia tale istituto potrebbe gestire un sistema di ammortizzatori sociali (su cui vi è stata segnalata una nota da parte del consiglio di amministrazione) che potrebbe realizzare subito risparmi riguardanti la gestione e la prestazione per complessivi 10,5 milioni di euro. Non vogliamo prendere per oro colato quanto affermato dall'IPSEMA, che ovviamente abbiamo cercato di tra-

durre in norme specifiche. Con l'emendamento 1.101 sostanzialmente chiediamo di mettere alla prova l'Istituto di previdenza per il settore marittimo, di verificare che quanto afferma di poter fare subito effettivamente venga compiuto entro due mesi. L'IPSEMA ritiene che si potrebbero recuperare 20 milioni di euro; probabilmente saranno 15 milioni, ma anche se fossero 10 milioni di euro questi sarebbero comunque utili alla gestione della cassa integrazione per quanto riguarda Tirrenia. Se, invece, l'IPSEMA non sarà in grado di realizzare subito tutto ciò, il 31 dicembre 2010 verrà soppresso. Credo che un buon Governo sia anche in grado di ascoltare le istanze avanzate da chi si propone di gestire provvedimenti non facili ma necessari, in funzione di un risanamento difficile ma ovviamente possibile.

Ho chiesto un po' di attenzione al relatore e al rappresentante del Governo perché ritengo che soprattutto gli emendamenti 1.100 e 1.101 meritino la necessaria considerazione e non vadano liquidati ritenendo che rappresentino semplicemente una richiesta di reistituzione dell'IPSEMA, cosa che – come si può verificare – non ci interessa o ci interessa limitatamente al conseguimento degli obiettivi che spero siano comuni. *(Applausi dal Gruppo PD).*

DE TONI *(IdV)*. Signora Presidente, il Gruppo Italia dei Valori intende illustrare gli emendamenti 1.7, 1.13 ed 1.15. L'emendamento 1.7 è volto a sopprimere la disposizione contenente il termine del 30 aprile 2011. Infatti, al di là della non condivisibilità dello strumento del pedaggio e di quanto affermato dalla giurisprudenza amministrativa, si rileva che le decisioni sui meccanismi di pedaggiamento, riguardanti sia la fase transitoria che quella a regime, continuano a restare – come ho già anticipato – slegate dalle decisioni di investimento sulle infrastrutture.

L'emendamento 1.13 prevede di inserire un'aggiunta al comma 4 dell'articolo 1 ed è volto ad escludere i raccordi autostradali e i tratti interessati da traffico urbano dall'applicazione del sistema di pedaggiamento elettronico: lo abbiamo già evidenziato e lo ribadiamo con questo emendamento, che speriamo venga approvato, perché l'obiettivo è quello di bloccare un insostenibile balzello che penalizza in modo particolare chi vive, lavora e studia nei territori metropolitani interessati.

L'emendamento 1.15 è volto a coprire gli effetti in conto minori entrate. Noi chiediamo che venga aumentato il limite ulteriore alla deducibilità degli interessi passivi delle banche, anziché tagliare in modo lineare gli stanziamenti ai vari Ministeri. Questi sono i tre emendamenti che il Gruppo Italia dei Valori propone all'articolo 1.

D'ALÌ *(PdL)*. Signor Presidente, l'emendamento 1.20 interpreta fedelmente il contenuto di un ordine del giorno accolto dal Governo nella seduta del 4 agosto 2010 presso la Camera. È un emendamento indispensabile perché possano proseguire con aderenza alla normativa nazionale le attività delle società di gestione aeroportuale nel nostro Paese. Il decreto ministeriale 12 novembre 1997, n. 521, riguardante norme prescrittive

per le società di gestione degli aeroporti, prevede che le stesse debbano costantemente adeguare il loro capitale a parametri, che peraltro sono stabiliti dalla legge nazionale, ma in ossequio alle direttive della normativa comunitaria. La legge in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica approvata nello scorso mese di luglio prevede che le amministrazioni locali non possano effettuare aumenti di capitale in società partecipate che abbiano registrato perdite nell'ultimo triennio.

È chiaro che il combinato disposto di queste due norme fa entrare in palese contraddizione l'intero complesso della normativa. Da un lato, vi è una norma specifica per il settore aeroportuale che impone l'effettuazione degli aumenti di capitale; dall'altro, vi è una norma che impedisce agli enti locali di parteciparvi. Il risultato di questa miscela micidiale sarebbe che gli enti locali, pur avendo il controllo o significative partecipazioni nelle società aeroportuali, dovrebbero comunque varare le operazioni di aumento di capitale, così come previsto dalla norma imperativa nazionale, ma non potrebbero sottoscrivere la loro quota e si verificherebbe una surrettizia privatizzazione, perché i soci privati – piccoli, grandi, non di controllo o anche con limitazione di partecipate – potrebbero usufruire degli spazi che il divieto di sottoscrizione per gli enti locali lascerebbe liberi al rimanente azionariato. Ciò comporterebbe un evidente impoverimento del patrimonio degli enti locali, che nel tempo hanno investito cospicue risorse in queste società di gestione e configurerebbe anche una surrettizia privatizzazione, quando la legge prevede che per la cessione di quote pubbliche in qualsiasi genere di società bisogna attivare una procedura di evidenza pubblica.

È materia sulla quale penso che il relatore ed il Governo debbano riflettere profondamente prima di dare una risposta contraria, ma sono certo che ciò non accadrà in quanto il Governo ha già accolto un ordine del giorno in questo senso presso la Camera dei deputati. Inoltre, voglio precisare che questa situazione riguarda tutte le società di gestione aeroportuale nazionali ove vi siano partecipazioni pubbliche che siano in capo a Comuni o Province. In questo divieto sono già ricomprese molte società importanti, come quelle degli aeroporti di Verona, di Cagliari, di Palermo, di Ancona o di Albenga. Anzi, sarebbe meglio dire che vi sono 20 Province o Comuni che, avendo partecipazioni in queste società, rischiano di vedere molto sminuito il valore della loro quota, perché obbligate a votare l'aumento di capitale ma impossibilitate poi ad esercitarlo, a tutto vantaggio della componente privata.

Credo peraltro che questo argomento potrebbe estendersi anche ad altre importanti società perché, essendo la norma a regime, si potrebbe verificare che altre importanti società di gestione aeroportuale incappino nel triennio di perdita e quindi vi sia l'impossibilità per gli enti locali soci di sottoscrivere l'aumento di capitale, cosicché tutto il sistema aeroportuale nazionale andrebbe progressivamente e surrettiziamente privatizzandosi, senza procedure di evidenza pubblica e con grave detrimento delle proprietà in capo agli enti pubblici partecipanti.

Vi è da dire, tra l'altro, che l'emendamento 1.20 non necessita di alcuna copertura in quanto questi aumenti di capitale dovrebbero essere sottoscritti con risorse libere degli enti locali. Quindi, non vi è la necessità di sforare il Patto di stabilità né, tanto meno, di ulteriori erogazioni, ma solo la possibilità per gli enti locali di esercitare il loro diritto di azionisti con risorse che sono già nella disponibilità degli enti locali, che andrebbero destinate a investimenti sicuramente proficui e nell'interesse dei territori piuttosto, forse, che ad altre attività più estemporanee e meno strutturali perché, essendo nella disponibilità degli enti, potrebbero liberamente essere destinate – come si suol dire sempre con un minimo di dileggio – alla fiera del carciofo o della patata, mentre la norma prevede che non possano essere destinate alla sottoscrizione di capitale prevista – ripeto – tra l'altro per obbligo di legge.

Credo dunque che buon senso e necessità importante per la salvaguardia del patrimonio di molti enti locali e per la stabilità degli assetti gestionali di molte società aeroportuali dovrebbero suggerire l'approvazione di questa norma che – ripeto – è anche interpretativa perché la stessa finanziaria prevede le deroghe per quanto riguarda l'articolo 2447 del codice civile. Ora, se quella è una deroga (quando una società scende al di sotto del minimo di capitale), il decreto ministeriale del 1997 è assimilabile all'articolo 2447 del codice civile perché impone per legge di effettuare l'aumento di capitale. Quindi, si tratta di fattispecie assolutamente simili in quanto obbligate dalla legge. Non si tratta di un atto discrezionale della società aeroportuale quella di deliberare l'aumento di capitale: è un atto dovuto per legge, per l'adeguamento ai parametri della legge nazionale che – come ho detto in precedenza – riflettono anche i parametri stabiliti con direttive comunitarie.

Credo in conclusione che il relatore e il rappresentante del Governo, in coerenza tra l'altro con quanto già approvato nell'ordine del giorno della Camera, non possano non dare parere favorevole e invito comunque i colleghi a verificare con seria attenzione il contenuto di questo emendamento che – ripeto – è essenziale ai fini della stabilità delle partecipazioni pubbliche nelle gestioni aeroportuali di tutti gli aeroporti d'Italia. Le conseguenze negative sarebbero veramente devastanti. Quindi, se il Governo fosse disposto a riflettere e a valutare ulteriormente la norma, non ho difficoltà, signora Presidente, a che l'emendamento venga accantonato per essere trattato successivamente, anche a fine seduta.

* SANNA *(PD)*. Signora Presidente, all'inizio di quest'anno, in occasione della conversione in legge del decreto-legge milleproroghe, molto opportunamente si diede uno strumento al sistema portuale italiano, che deve ancora fronteggiare un fortissimo crollo del traffico marittimo derivante dalla crisi globale. Soprattutto i porti di *transhipment* italiani sono sottoposti ad una concorrenza durissima da parte di un sistema di porti-*container* che si affacciano sul Mediterraneo, quali Malta, Tangeri e Algeciras.

La competizione si gioca sull'efficienza, ma anche sui costi e noi abbiamo costi del lavoro più alti, ma anche un sistema di tasse, di imposte, semplicemente per entrare, senza godere di alcun servizio, nei nostri porti, che è il sistema con cui si finanziano le autorità portuali. Ebbene, si consentiva per due anni, gli anni più duri della crisi, alle autorità portuali, a spese loro e senza oneri per lo Stato, di modulare queste tasse di ancoraggio. Purtroppo – dico «purtroppo» perché il testo fu sottoposto a mozione di fiducia e non fu possibile modificarlo – c'è una interpretazione della legge per cui questa norma è rimasta sostanzialmente inattuata.

Le autorità portuali dovrebbero sopperire con nuove entrate agli sconti che fanno agli operatori internazionali, che se non entrano quasi gratis nei nostri porti se ne vanno da altre parti. Però tali autorità si trovano oggi ad avere in cassa piccoli tesoretti, basati sulle operazioni di rigore finanziario e di risparmio che hanno realizzato in questi ultimi due anni.

L'emendamento 1.21, molto semplicemente, punta a rendere utilizzabili – ripeto, senza nuovi oneri per lo Stato – questi risparmi, avanzi di bilancio di parte corrente, che oggi invece, per una interpretazione direi più rigida che rigorosa delle disposizioni di legge, non possono essere utilizzati.

Vorrei su questo emendamento un'opinione e un parere di buon senso da parte del relatore e del Governo. Da questo voto e dall'approvazione di questo emendamento dipendono il mantenimento e l'apertura di porti importanti nel sistema del *transhipment* italiano come Gioia Tauro, Taranto e soprattutto Cagliari: se non apportiamo questa modifica questi porti rischiano di chiudere e non sappiamo se, finita la crisi, riusciranno a riaprire. Vorrei un'opinione e un parere di buon senso e rivolgo a tutti i colleghi la richiesta di approvare questa disposizione che, ripeto, non comporta nuovi oneri per lo Stato e, intelligentemente, reimmette nella competizione internazionale il nostro sistema portuale. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. I restanti emendamenti e ordini del giorno si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti e sugli ordini del giorno in esame.

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Signora Presidente, esprimo parere contrario agli emendamenti 1.1, 1.100, 1.101 e 1.2. Il parere è altresì contrario sugli emendamenti 1.102, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.103, 1.9, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.16 e 1.17.

Il parere è favorevole all'emendamento 1.18, mentre chiedo l'accantonamento dell'emendamento 1.20, affinché possa essere ancora valutato. Esprimo invece parere contrario all'emendamento 1.21.

Per quanto riguarda poi gli ordini del giorno G1.100, G1.101, G1.102, G1.103 e G1.104, propongo al rappresentante del Governo ad accoglierli come raccomandazione.

Infine, esprimo parere contrario sugli emendamenti 1.0.3 e 1.0.4.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Non è approvato.

INCOSTANTE *(PD)*. Chiediamo la controprova.

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

Per favore colleghi, ognuno prenda posto. Invito i senatori Segretari a procedere alle opportune verifiche, in modo da evitare perdite di tempo.

PERDUCA *(PD)*. Tra i banchi del Gruppo Misto c'è qualcosa che non va!

PRESIDENTE. Sarebbe molto più semplice se ognuno votasse per sé.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione della prima parte dell'emendamento 1.100.

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 prima parte dell'emendamento 1.100, presentato dal senatore Filippi Marco, fino alle parole «sono soppresse».

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 1.100 e l'emendamento 1.101.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.2.

MURA *(LNP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURA *(LNP)*. Signora Presidente, vorrei chiedere che l'emendamento 1.2 venga accantonato.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunziarsi al riguardo.

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Esprimo parere favorevole all'accantonamento.

PRESIDENTE. L'emendamento 1.2 è dunque accantonato.

Metto ai voti l'emendamento 1.102, presentato dal senatore Musso.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.4, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.5.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUBBICO *(PD)*. Signora Presidente, intervengo per segnalare come sarebbe importante che questo emendamento venisse approvato, perché è vero che non abbiamo un Ministro dello sviluppo economico da molti mesi, ma non vorremmo credere che questo Governo e questa maggioranza non vogliano occuparsi dei problemi dello sviluppo produttivo del nostro Paese e delle difficoltà nelle quali le nostre aziende operano.

Ebbene, il fondo finanza d'impresa è stato azzerato, è stato depauperato. Le risorse per lo sviluppo vengono utilizzate spesso per finanziare le partite correnti. Noi riteniamo importante mettere a disposizione delle aziende gli strumenti finanziari per guardare ad una ripresa che prima o poi ci sarà e che noi vorremmo potesse essere sostenuta da politiche consapevoli da parte del nostro Governo.

Per questo convintamente votiamo a favore dell'emendamento 1.5. Vorremmo anche che la maggioranza si occupasse di queste questioni e

desse un segnale anche per aprire una fase di maggiore incoraggiamento per affrontare le difficoltà e per superare i problemi che abbiamo di fronte.

INCOSTANTE *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.5, presentato dal senatore Bubbico e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PERDUCA *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERDUCA *(PD)*. Signora Presidente, ieri abbiamo avuto una discussione abbastanza ampia, con tanti, tanti, tanti ordini del giorno relativamente al modo con cui viene guadagnata la diaria da parte dei senatori. Molti di questi venivano dal Gruppo dell'Italia dei Valori. Bene, se qualcuno dell'Italia dei Valori si alzasse e si girasse noterebbe che c'è qualche assente in Aula che continua a votare. Un conto è fare sempre la campagna contro, la grande e forte opposizione, un conto è praticare... *(Commenti dal Gruppo IdV)*. Non sto dicendo a voi.

LANNUTTI *(IdV)*. Ti sbagli!

PERDUCA *(PD)*. Alzati e girati: vedrai che c'è qualcuno che, in virtù dei tuoi ordini del giorno, oggi non dovrebbe portare a casa un

euro e che invece incassa la diaria. Va bene fare l'opposizione, ma vediamo di praticare le proprie convinzioni, se tali queste sono. *(Applausi dai Gruppi PdL e LNP e delle senatrici Incostante e Sbarbati).*

PRESIDENTE. Colleghi, vi invito cortesemente a votare ognuno per sé. Invito al contempo i senatori Segretari (non vorrei aprire un dibattito su questo) a fare le verifiche.

GIAMBRONE *(IdV)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIAMBRONE *(IdV)*. Senatore Perduca, poiché non siamo riusciti a capirlo, vorremmo capire qual è il problema. Cosa dovremmo fare noi dell'Italia dei Valori? Noi siamo qui e votiamo esclusivamente per noi stessi. Dobbiamo fare noi le sentinelle rispetto a colleghi che votano per altre persone, o non è piuttosto compito dei senatori Segretari? *(Applausi dal Gruppo IdV).*

PRESIDENTE. Senatori Perduca e Giambrone, adesso non vorrei che si aprisse un dibattito tra voi due. Senatore Perduca, se ha qualcosa da segnalare lo segnali direttamente ai senatori Segretari.

PERDUCA *(PD)*. Signora Presidente, per segnalare, l'ho segnalato. Dicevo soltanto che quando si fanno determinate denunce pubbliche nessuno poi esime il denunciante da praticare le proprie convinzioni. Non sempre i Segretari possono vedere. Allora, se si vede che accanto, sopra, sotto, qualcuno, specie di un altro Gruppo, magari perché vota contro una propria proposta, non è presente ma risulta che continua votare, si alza la mano e si dice al senatore Segretario che avviene qualcosa che non dovrebbe avvenire. *(Commenti del senatore Lannutti).*

Se il senatore Lannutti si alzasse e si girasse, si accorgerebbe di cosa sto parlando.

LANNUTTI *(IdV)*. Dobbiamo fare le sentinelle degli altri?

PRESIDENTE. Per cortesia, è già stato dedicato abbastanza tempo alla questione.

RUSSO *(Misto-ApI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSSO *(Misto-ApI)*. Signora Presidente, vorrei rassicurare il collega Perduca del fatto che io non faccio più parte dell'Italia dei Valori e ho chiesto ripetutamente, anche agli uffici della Presidenza, di cambiare posto. Vi è un problema che non è mio, ma degli uffici: pare che non si sap-

pia dove metterci. Non è colpa mia: spesso sono in piedi, ma sempre presente.

Voglio quindi rassicurare il senatore Perduca che non siamo ascari, non cerchiamo collocazione. Abbiamo chiesto di essere sistemati dignitosamente, ma ci è stato risposto che il problema non è ancora risolvibile. Sono due mesi che stiamo aspettando, se non di più.

PRESIDENTE. Grazie della precisazione.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.6.

CICOLANI *(PdL)*. Signora Presidente, chiedo l'accantonamento di questo emendamento.

PRESIDENTE. Dispongo l'accantonamento dell'emendamento 1.6. Risultano conseguentemente accantonati i successivi emendamenti 1.7, 1.8, 1.103, 1.9, 1.10 e 1.11.

IZZO *(PdL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IZZO *(PdL)*. Signora Presidente, vorrei aggiungere la mia firma insieme a quella del collega Nessa all'emendamento 1.6 e confermare la richiesta di accantonamento.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.12.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.12, presentato dal senatore Legnini e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.13.

DE TONI *(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 De Toni, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.13, presentato dal senatore De Toni e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.14.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARMATO *(PD)*. Signora Presidente, con questo emendamento su cui vi invitiamo a riflettere vogliamo evitare il pedaggiamento delle tratte autostradali che versano in condizioni disagiate o che sono ancora in fase di ammodernamento o messa in sicurezza e, i cui lavori non risultino ancora ultimati. È chiaro che l'esempio più eclatante è quello dell'autostrada A3, la Salerno-Reggio Calabria. Il pedaggiamento dovrebbe presupporre una rete adeguata e funzionale di viabilità, caratteristiche assolutamente carenti nella ben nota e disagiata autostrada Salerno-Reggio Calabria che ancora oggi, dopo tanti e tanti anni, con responsabilità anche comuni, è un pezzo di strada assolutamente difficile da praticare. Sarebbe per questo assolutamente incomprensibile per le comunità, in particolare anche per quelle comunità che tra l'altro hanno anche altri problemi di

condizioni economiche e sociali difficili, imporre anche un pedaggiamento.

INCOSTANTE *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.14, presentato dalla senatrice Armato e da altri senatori.
Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.15.

DE TONI *(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 De Toni, 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, dell'emendamento 1.15, presentato dal senatore De Toni e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.16, presentato dal senatore Latronico.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.17, presentato dal senatore Tancredi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.18, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Dispongo l'accantonamento dell'emendamento 1.20.
Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.21.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MERCATALI *(PD)*. Signora Presidente, vorrei chiedere al sottosegretario Giachino se l'intenzione di questo Governo è davvero di chiudere i porti o di continuare a lasciarli aperti, perché sono tre anni che ai porti non arrivano finanziamenti e anche i fondi deliberati dall'ultimo Governo Prodi sono stati bloccati. Sono tre anni che subiamo la concorrenza, anzi non la subiamo nemmeno più perché ormai i porti del Nord Africa ci stanno portando via gran parte delle merci, mentre noi continuiamo a stare fermi e immobili su una delle questioni sulle quali si gioca tanta parte della competitività del nostro Paese.

Abbiamo perso 30 punti di competitività, ma ogni volta che arriva un provvedimento negate anche la possibilità di utilizzare i fondi che fanno parte dell'avanzo delle amministrazioni delle autorità portuali. Stiamo arrivando allo scandalo e alla vergogna. State mortificando in maniera incredibile un Paese come l'Italia che dovrebbe avere nel proprio sistema portuale uno dei punti di riferimento per il proprio sviluppo.

Mi chiedo quanto può durare questa storia. Noi vi aspettiamo, perché prima o poi anche voi dovrete prendere atto della situazione e decidere di fare qualcosa per i porti. *(Applausi dal Gruppo PD).*

DE FEO *(PdL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE FEO *(PdL)*. Signora Presidente, desidero sottolineare che a Napoli c'è il gravissimo problema dell'insabbiamento del porto che impedisce l'ingresso delle grandi navi. La Regione Campania ha stanziato una somma importante, con precedenza su qualunque altra spesa, per dragare la sabbia dal porto e consentire finalmente l'approdo delle grandi navi. È una notizia di qualche giorno fa.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Senatore Mercatali, sulla questione dei porti siamo convinti in modo coerente che essi rappresentino la porta logistica per i trasporti del Paese. Ne siamo talmente convinti che nel Piano nazionale per la logistica lavoreremo sui porti, sul collegamento tra di loro, con il resto del Paese e con l'Europa. *(Commenti del senatore Mercatali).*

Senatore Mercatali, le chiedo umilmente scusa, le faccio un esempio a noi vicino, relativo al porto di Genova. Il porto di Genova non prende tutti i *container* possibili e quindi molti dei *container* diretti verso il nostro Paese, in questo caso verso la pianura Padana, invece di arrivare ai nostri porti fanno sei giorni di viaggio in più e arrivano ai porti del Nord Europa. Stiamo lavorando per recuperare i ritardi e il *gap* logistico – che ci costano 40 miliardi all'anno – causati dai mancati investimenti in infrastrutture e da chi ha bloccato i dragaggi ai porti.

Alla senatrice De Feo vorrei dire che per intervento del Ministero delle infrastrutture – mio in particolare – e del Ministero dell'ambiente sono stati sbloccati i dragaggi al porto di Napoli.

Per quanto riguarda i porti, la situazione nella quale ci troviamo è evidente: da un lato, esiste una difficoltà nei conti pubblici con la quale dobbiamo pesantemente fare i conti (e ho detto prima quali sono le cause); dall'altro, vi è la necessità di far partire la ripresa. Il Governo troverà nei prossimi giorni una sintesi utile, non solo per non «uccidere» i porti ma per rivitalizzarli e basare su di essi la ripresa economica del nostro Paese. *(Applausi del senatore Longo),*

PINOTTI *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINOTTI *(PD)*. Signora Presidente, non abbiamo dubbi che i porti potrebbero essere molto importanti per la ripresa economica del nostro Paese; quello che trovo curioso è che i membri del Governo, che sono tali da molto tempo, perché questa compagine politica sta governando il

Paese, con alcune interruzioni, da molto tempo, parlino dei problemi dei porti come se loro non c'entrassero.

Io sono di Genova e conosco i problemi del suo porto. Vorrei dire per inciso che all'interno di un accordo di programma sottoscritto con il ministro Scajola c'è scritto che al porto di Genova andrebbero 70 milioni di euro, che questo Governo non sta dando. L'autorità portuale e il presidente del Porto sono pronti per partire con dei lavori anche per quello che riguarda le infrastrutture, ma il problema sono i finanziamenti. Qui più volte si è detto, per esempio nella revisione della legge n. 84 del 1994, che il tema dell'autonomia finanziaria è fondamentale per consentire ai porti di sviluppasi, ma risposte da questo punto di vista non ce ne sono assolutamente, mentre si parla di federalismo! *(Commenti dai banchi del centrodestra. Applausi dai Gruppi PD e IdV).*

Da questo punto di vista penso allora che sarebbe necessario non prendersi in giro. I problemi dei porti, di cui lei ha detto vi state occupando, signor Sottosegretario, senza un discorso di autonomia finanziaria e possibilità di intervento sono bloccati, e in proposito oggi, con tutti gli sforzi e le promesse che sono venuti anche dalla vostra parte politica, non si è visto un euro. *(Applausi dal Gruppo PD).*

CICOLANI *(PdL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI *(PdL)*. Signora Presidente, intervengo solo per portare a conoscenza dell'Assemblea, ove non lo sapesse, che l'8ª Commissione di questo ramo del Parlamento, dopo un lavoro che definirei molto lungo e serio, ha portato a compimento il lavoro di approntamento di un testo di riforma e riordino della legge n. 84 del 1994 che prevede l'autonomia finanziaria dei porti. Questo disegno di legge comincerà il suo *iter* conclusivo nei prossimi giorni, e l'8ª Commissione del Senato sarà la sede per intavolare una discussione con il Governo proprio relativamente all'autonomia finanziaria dei porti, che riteniamo anche noi sia un elemento molto rilevante.

Non esiste da parte del Governo una contrarietà di principio su questi punti e sul nostro testo, caratterizzato da molti – credo quasi tutti – elementi condivisi da centrodestra e centrosinistra. Esiste tuttavia, non possiamo mai dimenticarlo e dovremo abituarci anche a parlarne in modo non strumentale, un problema generale di risorse con cui tutti ci dobbiamo confrontare.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.21, presentato dal senatore Sanna e da altri senatori.

Non è approvato.

Il rappresentante del Governo ha manifestato la disponibilità ad accogliere come raccomandazione gli ordini del giorno G1.100, G1.101, G1.102, G1.103 e G1.104. I presentatori insistono per la votazione?

DE TONI *(IdV)*. Signora Presidente, noi accettiamo l'accoglimento dei nostri ordini del giorno G1.100, G1.103 e G1.104 come raccomandazione, purché questa sia intesa in maniera forte.

FILIPPI Marco *(PD)*. Signora Presidente, io mi rivolgo soprattutto al relatore e al Governo. Nei nostri ordini del giorno abbiamo formulato concetti che sono pienamente condivisibili, proprio perché abbiamo lasciato agli emendamenti, e ancor più alla discussione generale, gli spunti (ovviamente polemici) che ci dividono in termini di valutazione e di giudizio.

Pertanto, siccome, secondo il vecchio adagio, le raccomandazioni non si negano a nessuno e siccome abbiamo strutturato questi ordini del giorno proprio perché siano comprensibili e fondati su principi assolutamente condivisibili, noi insistiamo per la loro votazione e ne chiediamo l'approvazione perché rappresentino un riferimento dal punto di vista degli atti assunti da questo Senato.

PRESIDENTE. Poiché i presentatori non insistono, l'ordine del giorno G1.100 non sarà posto in votazione.

Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G1.101.

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, dell'ordine del giorno G1.101, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G1.102.

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, dell'ordine del giorno G1.102, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323.

PRESIDENTE. Poiché i presentatori non insistono, gli ordini del giorno G1.103 e G1.104 non saranno posti in votazione.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.0.3.

BONFRISCO *(PdL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONFRISCO *(PdL)*. Signora Presidente, intervengo in merito alle questioni sollevate dall'intervento puntuale del senatore Mercatali che ha posto in evidenza, anche se in termini generici, il quadro di riferimento dentro il quale l'attività del Governo pone, con particolare impegno, il tema della fiscalità dei porti.

Come tutti sappiamo, e il senatore Mercatali lo sa meglio di me, dal punto di vista della fiscalità non tutto ciò che riusciamo a fare può essere, se non condiviso con l'Unione europea, deliberato in modo così rapido. Certo, questo è uno dei temi centrali di una leva come quella della fisca-

lità, che può essere utilizzata per ridare impulso e slancio all'attività dei nostri porti.

Le considerazioni svolte dal senatore Mercatali sulla concorrenza spesso sleale dei porti del Nord Africa sono da me totalmente condivise, come da me totalmente condiviso è l'impegno che questo Governo sta ponendo al servizio più in generale della logistica, che anche io considero essere in futuro – come già sostenuto dal sottosegretario Giachino, ma come noi tutti pensiamo – forse la vera grande partita economica sulla quale si gioca la nostra ripresa.

A questo proposito, vorrei segnalare come il tema dell'autonomia delle autorità portuali debba potersi connettere rapidamente, in modo efficace oltre che efficiente, con le linee guida e l'azione del Governo verso la logistica più in generale e, in particolare, verso i porti.

Ritengo che i temi posti negli emendamenti 1.0.3 e 1.0.4 possano essere oggetto di approfondite riflessioni dal punto di vista soprattutto del bilancio e della copertura finanziaria.

Vede, senatrice Pinotti, le cose che ha detto prima, oltre ad essere imprecise, sono anche frutto di una visione che non è quella corretta. La visione corretta, dal punto di vista sia sostanziale che formale, è quella di inquadrare ogni nostra iniziativa, in particolare questa che ha dei riflessi economici e gioca sul tavolo delle partite economiche un ruolo importante, guardando alla copertura finanziaria: ciò vuol dire non venire mai meno a quel principio sacrosanto che ogni giorno affermiamo in queste Aule e nell'attività del nostro Governo, ovvero quello della tenuta dei conti pubblici.

Sulla tenuta dei conti pubblici e sulle attività dei porti forse abbiamo bisogno di guardare meglio, senza pregiudizi da parte di nessuno, cosa c'è da salvare e cosa – forse – c'è da non salvare e, soprattutto, interrogarci su quale autocritica, dal punto di vista dell'autonomia (soprattutto locale), possiamo fare in modo costruttivo per guardare avanti, per andare oltre e per superare questa situazione. Che il centrosinistra abbia sempre gestito e gestisca da decenni il tema dei porti mi pare assolutamente evidente e lo sanno anche i bambini.

La senatrice De Feo, in un suo estemporaneo intervento, ha prima ricordato come, grazie all'attività del Governo, sia stato possibile il dragaggio del porto di Napoli per ripulirne l'attività quanto meno dai fondamentali. Penso che qui nessuno possa dare lezioni. Mentre accolgo con favore l'appello del senatore Mercatali, tutto il resto mi sembra oggettivamente meno significativo, perché non basta essere di Genova per conoscere le realtà portuali e le implicazioni che queste hanno nella logistica nazionale, che è uno dei fiori all'occhiello della nostra economia. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

Ritengo invece che l'attività di questo Governo sia positiva, come già dimostrato nel settore dell'autotrasporto: noi siamo l'unico Paese europeo che non ha corso il rischio di blocchi autostradali da parte degli autotrasportatori, e ci sarà ben un motivo. Sono certa che l'attività del Governo

affronterà il tema dei porti, che non è meno importante per lo sviluppo del nostro settore.

Invito quindi il senatore Mercatali, con cui abbiamo condiviso in Commissione bilancio valutazioni analoghe, a proseguire questa nostra discussione e propongo al Governo la trasformazione dei due emendamenti in oggetto in ordini del giorno vincolanti e impegnativi, proprio per proseguire su questa strada. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Senatrice Bonfrisco, quindi lei propone di trasformare gli emendamenti 1.0.3 e 1.0.4 in ordini del giorno?

BONFRISCO *(PdL)*. Sì. Ovviamente invito il senatore Mercatali e i rappresentanti dell'opposizione che lo volessero a sostenerli con me.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Propongo al rappresentante del Governo di accogliere gli ordini del giorno G1.0.3 e G1.0.4.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il parere è favorevole.

MERCATALI *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MERCATALI *(PD)*. Signora Presidente, avevo chiesto la parola per sottoscrivere l'emendamento 1.0.3 perché, come già detto in Commissione, lo condivido. Non sottoscriverò l'ordine del giorno, che ci sembra una cosa molto riduttiva rispetto all'emendamento, ma ci esprimiamo a favore.

SANNA *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANNA *(PD)*. L'emendamento 1.0.3 della senatrice Bonfrisco ha esattamente gli stessi effetti giuridici dell'emendamento 1.21 che la maggioranza ha precedentemente bocciato.

La sua trasformazione in ordine del giorno, senatrice Bonfrisco, purtroppo è un pannicello caldo su una situazione che può scoppiare da un giorno all'altro. Non mancherà il voto di indirizzo al Governo, ma l'Esecutivo sarà costretto a tornare qui, quando avrà un momento di resipiscenza, per non avere accettato una correzione ad un proprio errore formale. Se accettasse questa correzione, domani non dovrebbe venire a raccontarci che magari qualche centinaio di cassaintegrati in più in questo

Paese potevano essere evitati, con un minimo di accortezza e senza costi a carico del bilancio dello Stato. *(Applausi della senatrice Sbarbati).*

FILIPPI Marco *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco *(PD)*. Signora Presidente, intervengo per sottolineare che avremmo sottoscritto volentieri l'emendamento 1.0.3 presentato dalla senatrice Bonfrisco. In realtà, come ordine del giorno, esso rappresenta una mera dichiarazione di principio, su cui ci esprimiamo in senso favorevole; tuttavia con le dichiarazioni di principio non si risolve il problema dei porti.

Vorrei piuttosto raccogliere l'invito rivoltoci dal senatore Cicolani. Dalla prossima settimana inizieremo l'*iter* di approvazione della riforma della legge sui porti, di cui è in discussione l'autonomia finanziaria per volontà del Governo e segnatamente del ministro Tremonti nonostante sia un provvedimento finalizzato a lasciare ai porti le risorse che essi stessi producono. Si tratta, quindi, di un provvedimento cardine del federalismo fiscale. Pertanto, chiediamo un impegno all'Assemblea del Senato affinché si riconduca a sistema il settore dei porti che nelle risorse attribuite dal 2002 ad oggi è stato estremamente mortificato. Ovviamente non si possono risolvere i problemi con dichiarazioni ed ordini del giorno di principio, che comunque voteremmo.

PINOTTI *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINOTTI *(PD)*. Signora Presidente, nonostante il tono usato nel suo intervento dalla senatrice Bonfrisco, che ha voluto spiegarmi (per questo parlo un po' anche per fatto personale) l'universo mondo e come si interviene in Parlamento, oltre al fatto che ha inteso dare voti all'opposizione (è bravo il senatore Mercatali, mentre è cattiva la senatrice Pinotti), sono favorevole all'ordine del giorno da lei presentato. Anch'io, però, sottolineo quanto sia diverso un emendamento da un ordine del giorno.

CARDIELLO *(PdL)*. Senatrice Pinotti, lei sta parlando con le mani in tasca.

PINOTTI *(PD)*. Chiedo scusa, ha ragione. Comunque, non credo sia fondamentale. In ogni caso, ringrazio per la segnalazione. *(Commenti dai banchi del PD).*

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi prego di non interrompere.

PINOTTI *(PD)*. Non ho voluto offendere l'Assemblea mettendo le mani in tasca; purtroppo è un vezzo. Mi scuso se con questo atteggiamento posso avere offeso qualcuno, ma credo vi siano altre cose che offendono questa Assemblea.

Proseguo il ragionamento sottolineando che conosco benissimo il lavoro svolto in Commissione; ritengo assai positivo quanto è stato previsto rispetto all'autonomia finanziaria. Il problema che ho posto riguarda il passato e riguarda le preoccupazioni che nutro sul futuro in merito all'effettiva esistenza della copertura finanziaria di quanto previsto dalla Commissione.

Ciò detto, anche rispetto ai nostri rapporti, credo che dovremmo evitare di fare le maestrine dalla penna rossa. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G1.0.3 e G1.0.4 non verranno posti in votazione.

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 2 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

BARBOLINI *(PD)*. Signora Presidente, il senso della norma che si riferisce alle problematiche creditizie è quello di offrire, prolungando i termini di utilizzo dei cosiddetti Tremonti *bond* fino al 31 dicembre 2010, un contributo di rassicurazione e di fiducia ai mercati ed un possibile aiuto a quelle banche che ne possano avere necessità per rafforzare i propri dati patrimoniali e le *performance* gestionali.

Tra l'altro, nella prospettiva di Basilea 3, il sistema bancario sarà chiamato a patrimonializzarsi e a consolidare i suoi profili di affidabilità e di prudente gestione. Tutto ciò è positivo (ci aspettiamo anche di poter svolgere un confronto ed una discussione in Aula su tali prospettive), ma si accompagna ad una preoccupazione crescente per le ricadute che l'allineamento ai nuovi criteri potrebbe riverberare sulle condizioni dell'economia in generale (la nostra economia non sta così bene di salute, come il Governo vuole sempre raccontarci); inoltre, si potrebbero accentuare ulteriormente gli elementi di difficoltà delle piccole e medie imprese nell'accesso al credito, fattore essenziali per mantenere la competitività sui mercati e costruire prospettive di permanenza di attività e di capacità di contribuire ad incrementare e sostenere la crescita e lo sviluppo del nostro Paese, oltre che ovviamente l'occupazione.

Sulla base di queste considerazioni, abbiamo cercato di arricchire quella norma, riprendendo anche osservazioni e contributi che già avevamo esplicitato in precedenti occasioni di confronto, e proponendo un pacchetto di emendamenti, tra cui in particolare l'emendamento 2.2. Con tale proposta si chiede alle banche che eventualmente utilizzeranno l'opportunità data dai Tremonti *bond* di assumere piani rigorosi di governo della gestione aziendale e principi di responsabilità e di efficiente gestione, di provvedere ad una pulizia di eventuali titoli problematici, anche e soprattutto consentendo la ricontrattazione con i clienti che eventualmente ne siano stati approvvigionati, di avere un atteggiamento di rigore

nei criteri di remunerazione del *management* e quant'altro. Sono principi che in parte il sistema del credito sta già assumendo in proprio, anche se mi sembra con eccessiva timidezza rispetto a quanto sarebbe necessario.

L'emendamento 2.3 si propone di risolvere alla radice l'iniquità del principio della commissione di massimo scoperto e delle varianti che in sostituzione sono state introdotte, con effetti anche peggiorativi rispetto alla norma originaria che un provvedimento del Governo ha cercato di correggere.

Infine, ricordo l'emendamento aggiuntivo 2.0.1, che prevede di affrontare una questione che il Governo e la maggioranza non possono continuare ad eludere. Nella situazione attuale il sistema delle piccole e medie imprese conosce una difficoltà enorme nell'accesso al credito e le prospettive dell'allineamento ai parametri di Basilea 3 creano i presupposti perché queste norme rigide, che impediscono l'accesso al credito, possano ulteriormente rafforzarsi e, quindi, rendere ancora più difficoltoso per le imprese avere quelle boccate di ossigeno che consentono di costruire piani e programmi di medio termine e di rafforzare la capacità competitiva.

Sotto questo profilo, l'emendamento affronta il tema del sostegno all'accesso al credito e al consolidamento del debito proponendo di usare come parametro di riferimento, come strumento efficace e virtuoso, la Cassa depositi e prestiti, per la quale si chiede di istituire un fondo *ad hoc* con una dotazione di 1 miliardo e mezzo di euro per ciascun anno dal 2010 al 2013, con modalità che nell'emendamento sono indicate nel dettaglio e che rinviano anche all'assunzione di provvedimenti da parte del Ministero dell'economia e delle finanze. In questo modo è possibile porre il sistema delle piccole e medie imprese nella condizione di avere un elemento di facilitazione nel rapporto imprese-banche; inoltre, si creano le condizioni per offrire garanzie che possono permettere alle banche di affrontare meglio la valutazione del rischio di merito di credito per i soggetti ai quali si deve erogare un sostegno, coinvolgendo in quest'operazione anche il sistema dei confidi. Sarebbe una misura importantissima per l'economia, per il rilancio o comunque il mantenimento dell'attività di tante imprese, per le prospettive di sviluppo occupazionale.

Da ultimo, signora Presidente, illustro anche l'ordine del giorno G2.100 che affronta una vicenda ormai annosa. Nel governo complessivo delle problematiche del sistema del credito, tra cui rientrano il sostegno al suo rafforzamento e in generale all'economia, non ci si può dimenticare di quei risparmiatori che hanno conosciuto grandi delusioni in quanto oggetto di operazioni discutibili e di frodi di natura contabile. Mi riferisco in particolare a chi ha sottoscritto azioni Parmalat o ai soci che hanno subito le conseguenze del fallimento dell'Alitalia, e così via.

Era stato predisposto un provvedimento che prevedeva la costituzione di un fondo per poter, in qualche modo, ristorare i danni subiti da questi risparmiatori attraverso i cosiddetti depositi dormienti; questi ultimi dovevano essere quantificati ad una certa data, e lo sono stati. Quel fondo si alimenta sistematicamente, ogni anno, di ulteriori aggiornamenti, perché le misure vengono a scadenza. Dovevano esserci i comitati di gestione.

Ebbene, non ne sappiamo più nulla: tutto questo è stato azzerato. Il Ministero dell'economia aveva avocato a sé la gestione di queste risorse, ma non sono stati adottati gli strumenti attuativi per definire il riparto tra i vari soggetti da ristorare; quindi, quei soldi non svolgono la funzione a cui erano stati destinati. Ovviamente sarebbe necessario fare un po' di luce su una vicenda di cui non si parla più.

L'ordine del giorno G2.100 chiede semplicemente al Governo di riferire al Parlamento sulla consistenza delle risorse del Fondo dei depositi dormienti e, in secondo luogo, di attivarsi per emanare provvedimenti volti al ristoro dei risparmiatori che non hanno avuto alcun risarcimento. Mi auguro che da parte del relatore vi sia l'attenzione necessaria a cogliere il senso e l'importanza di questa proposta. Sarei pertanto disponibile a modificare parzialmente il dispositivo dell'ordine del giorno G2.100, nel senso di impegnare il Governo a fornire dati al Parlamento e a valutare i provvedimenti che devono essere adottati per poter dare seguito a quanto ho cercato di evidenziare, nell'interesse dei risparmiatori che sono stati in qualche modo fraudolentemente ingannati.

Mi auguro pertanto che con tale nuova formulazione, contenente una parziale modifica, il parere del relatore e del rappresentante del Governo possa essere favorevole. Diversamente manterrei il testo originario.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti e ordine del giorno si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti e sull'ordine del giorno in esame.

PICHETTO FRATIN, *relatore*. Signora Presidente, esprimo parere contrario sugli emendamenti 2.1, 2.2, 2.3 e 2.4 e parere favorevole sugli emendamenti della Commissione 2.5, 2.6, 2.7 (testo 2) e 2.9 (testo 3). Esprimo altresì parere favorevole sull'emendamento 2.10.

Esprimo, inoltre, parere favorevole sull'ordine del giorno G2.100, con la modifica proposta dal primo firmatario, senatore Barbolini, concernente il secondo capoverso del dispositivo, che dovrebbe così a recitare: «impegna il Governo (...) a valutare, entro brevi termini, gli appositi provvedimenti necessari per il ristoro dei risparmiatori vittime di frodi finanziarie».

Infine, esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G2.101.

Per quanto riguarda gli emendamenti aggiuntivi, esprimo parere contrario sugli emendamenti 2.0.1 e 2.0.2.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.1.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.1, presentato dal senatore Casson e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.2.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.2, presentato dal senatore Barbolini e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.3.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.3, presentato dal senatore Barbolini e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.4.

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 la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.4, presentato dal senatore Casson e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

INCOSTANTE *(PD)*. Senatori Segretari!

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Invito i colleghi senatori a votare ognuno per sé: ci sono alcune segnalazioni che adesso verificheremo.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.5.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VITA *(PD)*. Signora Presidente, desidero annunciare il voto favorevole sull'emendamento 2.5, già del senatore Latronico, sul tema delle tariffe postali, in merito al quale ho appreso con piacere che anche la Commissione ha votato a favore.

Sia chiaro che il voto a questo emendamento evoca una lacuna che più volte abbiamo sollecitato di sanare nel settore delle tariffe postali.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.5, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.6, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.7 (testo 2), presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.9 (testo 3), presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.10.

SCARPA BONAZZA BUORA *(PdL)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCARPA BONAZZA BUORA *(PdL)*. Signora Presidente, desidero manifestare il più vivo compiacimento per la decisione del Governo e

del relatore di esprimere parere favorevole su questo importante emendamento presentato dalla senatrice Bonfrisco, al quale ho chiesto di poter aggiungere la mia firma come Presidente della Commissione agricoltura del Senato. Si tratta infatti di un emendamento con il quale di fatto si supera una discriminazione inaccettabile tra i Fondi strutturali europei e gli altri fondi, che non vengono più considerati alla stregua dei Fondi strutturali, come nella fattispecie il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e il Fondo europeo per la pesca. Questo significa in buona sostanza poter recuperare alle possibilità di spesa del Ministero delle politiche agricole un 20 per cento relativo all'IVA che, diversamente, andrebbe perduto.

Si tratta quindi di un atto di giustizia e di intelligenza compiuto da parte del relatore, del Governo e della Commissione bilancio ma, prima di tutti, da parte della senatrice Bonfrisco che ha presentato l'emendamento, e di questo mi compiaccio molto. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTUZZI *(PD)*. Signora Presidente, ho chiesto anch'io, a nome del Gruppo del Partito Democratico, di poter aggiungere la firma all'emendamento 2.10, presentato dalla senatrice Bonfrisco. Riteniamo infatti che sia una proposta molto importante, che va anche a riequilibrare un trattamento diversificato nell'utilizzo delle risorse dei Fondi europei in generale.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.10, presentato dalla senatrice Bonfrisco e da altri senatori.

È approvato.

Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G2.100 (testo 2) e G2.101 non verranno posti in votazione.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.0.1.

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, dell'emendamento 2.0.1, presentato dal senatore Barbolini e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Colleghi, invito fortemente ciascuno a votare per sé! Per cortesia, non è possibile continuare così, è da questa mattina che ve lo chiedo. A tutto c'è un limite!

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.0.2.

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, dell'emendamento 2.0.2, presentato dal senatore Bubbico e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2323

PRESIDENTE. Colleghi, a questo punto, apprezzate le circostanze, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, interpellanze e interrogazioni pervenute alla Presidenza saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta *(ore 12,29).*

Licenziato per la composizione e la stampa dall'Ufficio dei Resoconti parlamentari alle ore 20

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria (2323)

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 1.

(Disposizioni in materia di trasporto)

1. Al solo scopo di consentire alle società di cui all'articolo 19-*ter* del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n.166, di fare fronte ad indifferibili esigenze di cassa necessarie per garantire la loro gestione corrente, le predette società sono autorizzate a utilizzare temporaneamente le risorse di rispettiva spettanza destinate all'ammodernamento e adeguamento della flotta, di cui all'articolo 19, comma 13-*bis*, del decreto-legge 1º luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, nonché al comma 19 del predetto articolo 19-*ter*, fermo restando il relativo ripristino tale da consentire gli interventi di ammodernamento e adeguamento nel rispetto degli obblighi convenzionali.

2. All'articolo 2-*bis*, secondo comma, del decreto-legge 30 gennaio 1979, n. 26, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 aprile 1979,

n. 95, come modificato dall'articolo 3 della legge 31 marzo 1982, n. 119, le parole: «settecento miliardi di lire» sono sostituite dalle seguenti: «cinquecento milioni di euro».

3. Lo stanziamento iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione competitività e sviluppo delle imprese, programma incentivi alle imprese, destinato a fare fronte agli oneri derivanti dalle garanzie assunte dallo Stato, è incrementato di 140 milioni di euro per l'anno 2010. Al relativo onere si provvede mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e successive modificazioni, relativa al Fondo per le aree sottoutilizzate nell'ambito delle risorse assegnate dal CIPE con delibera n. 36 del 26 giugno 2009, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 302 del 30 dicembre 2009, per un importo di euro 140 milioni di euro per l'anno 2010. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 15 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, al comma 1, dopo le parole: «modalità per l'applicazione», sono inserite le seguenti: «entro il 30 aprile 2011».

5. Per garantire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 2, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, pari a 83 milioni di euro per l'anno 2010, si provvede mediante corrispondente riduzione lineare delle dotazioni finanziarie di parte corrente, nell'ambito delle spese rimodulabili di cui all'articolo 21, comma 5, lettera *b)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, delle missioni di spesa di ciascun Ministero, per gli importi indicati nell'allegato 1 al presente decreto; dalle predette riduzioni sono escluse le spese indicate nell'articolo 2, comma 1, del predetto decreto-legge n. 78 del 2010. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

1.1

FILIPPI Marco, MERCATALI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MILANA, MORANDO, ROSSI Nicola

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole da: «le predette società» *fino a:* «degli obblighi convenzionali» *con le seguenti:* «sono stanziati 150 milioni di euro per l'anno 2010».

Conseguentemente, dopo il comma 5, aggiungere i seguenti:

«5-*bis*. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 150 milioni di euro per l'anno 2010, si provvede mediante quota parte delle maggiori entrate di cui ai commi 5-*ter* e 5-*quater*.

5-*ter*. All'articolo 82, comma 11, del decreto-legge 25 giugno 2008, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: "0,30 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "0,25 per cento",

5-*quater*. All'articolo 82 del decreto legge n. 112 del 2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 133 del 2008, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento"».

1.100

FILIPPI Marco

Le parole da: «*Dopo il comma*» a: «sono soppresse» respinte; seconda parte preclusa

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-*bis*. All'articolo 7, comma 1, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, le parole: "l'IPSEMA" sono soppresse.

1-*ter*. AI comma 7, dell'articolo 3 del decreto legislativo 30 giugno 1994, n. 479, la lettera c) è sostituita dalla seguente: *c)* per l'IPSEMA da tre membri, di cui due in rappresentanza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e uno del Ministero dell'economia e delle finanze».

1-*quater*. Il comma 1 dell'articolo 10 del regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918, è sostituito dal seguente:

"1. L'indennità giornaliera è calcolata sulla base della retribuzione percepita dall'assicurato nel mese immediatamente precedente a quello in cui si è verificato, l'evento di malattia. Nel caso in cui l'evento si e verificato nei primi trenta giorni dalla decorrenza del rapporto di lavoro, l'indennità giornaliera è calcolata dividendo l'ammontare della retribuzione percepita nel periodo di riferimento per il numero di giorni retribuiti".

1-*quinquies*. Il comma 4 dell'articolo 10 del regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918, è abrogato».

1.101
FILIPPI Marco
Precluso

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-*bis*. All'articolo 7, comma 1, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, le parole: "l'IPSEMA" sono soppresse.

1-*ter*. AI fine di assicurare la razionalizzazione delle funzioni assicurative e di prevenzione connesse alla materia della salute e sicurezza dei lavoratori marittimi, ottimizzando le risorse, l'Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo (IPSEMA) di cui al decreto legislativo 30 giugno 1994, n. 479, deve adottare, entro il 30 novembre 2010, misure idonee a garantire, con decorrenza immediata, risparmi di spesa complessivi non inferiori a 650.000 euro annui. In mancanza dell'adozione di tali misure di risparmio, l'IPSEMA si intenderà soppresso a far data dal 31 dicembre 2010 e le relative funzioni saranno attribuite all'INAIL».

1.2
MURA, STIFFONI, GARAVAGLIA Massimo
Accantonato

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1-*bis*. Al fine di aumentare la sicurezza nei trasporti, è incentivato il trasporto fluviale di GPL (Gas Petrolio Liquefatto) - con le modalità stabilite dalla Direttiva 2008/68/CE e dall'accordo ADN 2007 - attraverso un contributo, ai soggetti che effettuano questo trasporto, di euro 30 per tonnellata al netto dello scafo. Entro 6 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e trasporti stabilisce gli aspetti tecnici della materia, nonché le modalità per la formazione e la certificazione professionale di addetti per la sicurezza per il trasporto di merci pericolose per vie navigabili. Per l'attribuzione degli incentivi di cui al presente comma sono stanziati 10 milioni di euro per l'anno 2010 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011 e 2012 a valere sulle risorse assegnate al Fondo strategico per il Paese a sostegno dell'economia reale, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *b-bis*) del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2».

1.102
MUSSO
Respinto

Sopprimere i commi 2 e 3.

1.4
FILIPPI Marco, MERCATALI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MILANA, MORANDO, ROSSI Nicola
Respinto

Al comma 3, sostituire le parole da: «riduzione dell'autorizzazione» *fino a:* «le occorrenti variazioni di bilancio» *con le seguenti:* «le maggiori entrate di cui ai commi 5-*bis* e 5-*ter*».

Conseguentemente, dopo il comma 5, aggiungere i seguenti:

«5-*bis*. All'articolo 82, comma 11, del decreto-legge 25 giugno 2008, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: "0,30 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "0,25 per cento".

5-*ter*. All'articolo 82 del decreto legge n. 112 del 2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 133 del 2008, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "88 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "88 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento"».

1.5
BUBBICO, ARMATO, CRISAFULLI, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, SANGALLI, TOMASELLI, MERCATALI
Respinto

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-*bis*. Al fine di garantire la prosecuzione delle operazioni di concessione di garanzie su finanziamenti e di partecipazione al capitale di rischio delle imprese, al Fondo finanza d'impresa di cui all'articolo 1,

comma 847, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, sono assegnati ulteriori 250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012. Tali risorse sono destinate in via prioritaria al finanziamento di interventi mirati a facilitare operazioni di concessione di garanzie su finanziamenti e di partecipazione al capitale di rischio delle imprese e al finanziamento di programmi di investimento per la nascita ed il consolidamento delle imprese operanti in comparti di attività ad elevato contenuto tecnologico, nonché al rafforzamento patrimoniale delle piccole e medie imprese localizzate nelle aree dell'obiettivo convergenza individuate dal Regolamento CE n. 1083 dell'11 luglio 2006, nonché a programmi di sviluppo posti in essere da piccole e medie imprese e per sostenere la creazione di nuove imprese femminili ed il consolidamento aziendale di piccole e medie imprese femminili».

Conseguentemente, dopo il comma 5, aggiungere i seguenti:

«5-*bis*. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012, si provvede mediante quota parte delle maggiori entrate di cui ai commi 5-*ter* e 5-*quater*.

5-*ter*. All'articolo 82, comma 11, del decreto legge 25 giugno 2008, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: "0,30 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "0,25 per cento".

5-*quater*. All'articolo 82 del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 133 del 2008, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capo verso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento"».

1.6

CICOLANI (*)

Accantonato

Sopprimere il comma 4.

Conseguentemente al comma 5 aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Per garantire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 2 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, pari a 200 milioni di euro per l'anno

2011, nel medesimo articolo 15, del decreto-legge 31 maggio 2010 n. 78, dopo il comma 5, è inserito il seguente comma:

«5-*bis.* Per l'anno 2011 la misura del canone annuo corrisposto direttamente ad Anas S.p.A. ai sensi del comma 1020 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e del comma 9-*bis* dell'articolo 19 del decreto-legge 1º luglio 2009 n. 102 è integrata di un importo, ulteriore rispetto a quello previsto dal comma 4, calcolato sulla percorrenza chilometrica, pari a 2 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e 6 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5. Le entrate derivanti dall'attuazione del presente periodo hanno la destinazione prevista dal comma 3».

(*) Aggiungono la firma in corso di seduta i senatori Izzo e Nessa.

1.7

DE TONI, MASCITELLI, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, PARDI, PEDICA

Accantonato

Sopprimere il comma 4.

1.8

FILIPPI Marco, MILANA, MERCATALI, COSENTINO, DI GIOVAN PAOLO, D'UBALDO, GASBARRI, MARINARO, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MORANDO, ROSSI Nicola, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI, VITA, DEL VECCHIO, MARINO Ignazio

Accantonato

Al comma 4, sostituire le parole da: «al comma 1» *fino a:* «entro il 31 aprile 2011» *con le seguenti:* «i commi da 1 a 5 sono soppressi».

Conseguentemente:

1) *al comma 5, alle parole:* «Per garantire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 2» *premettere il seguente periodo:* «5. Per conseguire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si provvede per un ammontare pari a 128 milioni di euro per l'anno 2010, a 520 milioni di euro per l'anno 2011 e a 635 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 a valere su quota parte delle maggiori entrate di cui al comma 5-*bis*»;

2) *dopo il comma 5, aggiungere il seguente:*

«5-*bis*. All'articolo 82 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

e) al comma 11, lettera al sostituire le parole: "0,30 per cento" con le seguenti: "0,25 per cento"».

1.103

MUSSO

Accantonato

Al comma 4 sostituire la parola: «aprile» *con la seguente:* «ottobre».

1.9

MILANA, FILIPPI Marco, MERCATALI, COSENTINO, DI GIOVAN PAOLO, D'UBALDO, GASBARRI, MARINARO, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MORANDO, ROSSI Nicola, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA, DEL VECCHIO, MARINO Ignazio, RANUCCI, VITA

Accantonato

Al comma 4, aggiungere, in fine, le seguenti parole:«e le parole: "e sui raccordi autostradali" sono soppresse».

Conseguentemente:

1) *al comma 5, alle parole:* «Per garantire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 2» *premettere il seguente periodo:* «5. Per conseguire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si provvede per un ammontare pari a 100 milioni di euro per l'anno 2010, a 400 milioni di euro per l'anno 2011 e a 450 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 a valere su quota parte delle maggiori entrate di cui al comma 5-*bis*»;

2) *dopo il comma 5, aggiungere il seguente:*

«5-*bis*. All'articolo 82 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

e) al comma 11, lettera *a)*, sostituire le parole: "0,30 per cento" con le seguenti: "0,25 per cento"».

1.10

MILANA, FILIPPI Marco, MERCATALI, COSENTINO, DI GIOVAN PAOLO, D'UBALDO, GASBARRI, MARINARO, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MORANDO, ROSSI Nicola, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI, VITA, DEL VECCHIO, MARINO Ignazio

Accantonato

Al comma 4, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e dopo le parole: "e sui raccordi autostradali in gestione diretta di Anas Spa" sono inserite le seguenti: ", con esclusione del Grande Raccordo Anulare di Roma"».

Conseguentemente:

1) *al comma 5, alle parole:* «Per garantire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 2» *premettere il seguente periodo:* «5. Per conseguire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si provvede per un ammontare pari a 100 milioni di euro per l'anno 2010, a 400 milioni di euro per l'anno 2011 e a 450 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 a valere su quota parte delle maggiori entrate di cui al comma 5-*bis*»;

2) *dopo il comma 5, aggiungere il seguente:*

«5-*bis*. All'articolo 82 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

e) al comma 11, lettera *a)*, sostituire le parole: "0,30 per cento" con le seguenti: "0,25 per cento"».

1.11

MILANA, LEGNINI, FILIPPI Marco, MERCATALI, COSENTINO, DI GIOVAN PAOLO, D'UBALDO, GASBARRI, MARINARO, CARLONI, GIARETTA, LUMIA, LUSI, MORANDO, ROSSI Nicola, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA, DEL VECCHIO, MARINO Ignazio, RANUCCI, VITA

Accantonato

Al comma 4, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e dopo le parole: "e sui raccordi autostradali in gestione diretta di Anas Spa" sono inserite le seguenti: ", con esclusione dei raccordi autostradali e le tangenziali, a diretta gestione dell'Anas, interessate da traffico prevalentemente urbano e con caratteristiche pendolari».

Conseguentemente:

1) *al comma 5, alle parole:* «Per garantire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 2» *premettere le seguenti:* «5. Per conseguire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si provvede per un ammontare pari a 100 milioni di euro per l'anno 2010, a 400 milioni di euro per l'anno 2011 e a 450 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 a valere su quota parte delle maggiori entrate di cui al comma 5-*bis*»;

2) *dopo il comma 5, aggiungere il seguente:*

«5-*bis*. All'articolo 82 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

e) al comma 11, lettera *a)*, sostituire le parole: "0,30 per cento" con le seguenti: "0,25 per cento"».

1.12

LEGNINI, MILANA, FILIPPI Marco, MERCATALI, COSENTINO, DI GIOVAN PAOLO, D'UBALDO, GASBARRI, MARINARO, CARLONI, GIARETTA, LUMIA, LUSI, MORANDO, ROSSI Nicola, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA, DEL VECCHIO, MARINO Ignazio, RANUCCI, VITA

Respinto

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-*bis*. L'Anas Spa, d'intesa con il Ministero per le infrastrutture e i trasporti, entro il 30 novembre 2010, provvede alla riclassificazione dei raccordi autostradali allo scopo di escludere dalle tratte da sottoporre a pedaggio ai sensi del comma 1 dell'articolo 15, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, quelle che svolgono prevalentemente la funzione di collegamento fra centri urbani ed interessate da traffico prevalentemente urbano e con caratteristiche pendolari».

Conseguentemente:

1) *al comma 5, alle parole:* «Per garantre gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 2» *premettere il seguente periodo:* «5. Per conseguire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si provvede per un ammontare pari a 100 milioni di euro per l'anno 2010, a 400 milioni di euro per l'anno 2011 e a 450 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 a valere su quota parte delle maggiori entrate di cui al comma 5-*bis*»;

2) *dopo il comma 5, aggiungere il seguente:*

«5-*bis*. All'articolo 82 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

e) al comma 11, lettera *a)*, sostituire le parole: "0,30 per cento" con le seguenti: "0,25 per cento"».

1.13

DE TONI, MASCITELLI, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, PARDI, PEDICA

Respinto

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-*bis*. Sono comunque esclusi dal pedaggio di cui al comma 1 dell'articolo 15 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, i raccordi autostradali e le tangenziali, a diretta gestione dell'Anas, interessate da traffico prevalentemente urbano e con caratteristiche pendolari».

Conseguentemente, all'articolo 2, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-*bis*. All'articolo 82, comma 11, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: "0,30 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "0,25 per cento"».

1.14

ARMATO, ANDRIA, CARLONI, CHIAROMONTE, DE LUCA, INCOSTANTE, FILIPPI Marco, MERCATALI, GIARETTA, MILANA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MORANDO, ROSSI Nicola, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI

Respinto

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-*bis*. All'articolo 15 del decreto-legge 31 maggio 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1-*bis*. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano alle tratte autostradali direttamente gestite dall'Anas che siano disagiate, in fase di ammodernamento e messa in sicurezza, fino a totale completamento dei lavori e previa verifica di un'adeguata e funzionale rete di viabilità ordinaria alternativa, tenuto anche conto delle condizioni economiche e sociali delle comunità e dei territori interessati"».

Conseguentemente:

1) *al comma 5, alle parole:* «Per garantire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 2» *premettere il seguente periodo:* «5. Per conseguire gli effetti derivanti dall'articolo 15, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si provvede per un ammontare pari a 100 milioni di euro per l'anno 2010, a 400 milioni di euro per l'anno 2011 e a 450 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012 a valere su quota parte delle maggiori entrate di cui al comma 5-*bis*»;

2) *dopo il comma 5, aggiungere il seguente:*

«5-*bis*. All'articolo 82 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "90 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

e) al comma 11, lettera *a)*, sostituire le parole: "0,30 per cento" con le seguenti: "0,25 per cento"».

1.15

DE TONI, MASCITELLI, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, PARDI, PEDICA

Respinto

Al comma 5, sostituire le parole da: «corrispondente riduzione lineare» *fino alla fine del comma, con le seguenti:* «utilizzo delle maggiori entrate derivanti dal comma 2-*bis* dell'articolo 2».

Conseguentemente, all'articolo 2, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-*bis*. All'articolo 82 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "86 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "87 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "86 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "87 per cento"».

1.16

LATRONICO

Respinto

Al comma 5, primo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, nonché, per il Ministero della difesa le spese di parte corrente rimodulabili recanti le seguenti classificazioni economiche "Armi e materiale bellico per usi militari", "Manutenzione ordinaria e riparazioni" e "Corsi di formazione" e gli stanziamenti di cui alla Missione "Fondi da ripartire" del medesimo Ministero».

Conseguentemente la riduzione recata dalla tabella riferita al Ministero della difesa, di cui all'allegato 1, è rideterminata in complessivi 3.603 milioni di euro.

1.17

TANCREDI

Respinto

Dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:

«5-*bis*. All'articolo 1, comma 10, primo periodo del decreto-legge 21 febbraio 2005, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2005, n. 58, dopo le parole: "Per i soggetti di cui all'articolo 5, commi 1 e 2, del decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16" sono aggiunte le seguenti: "e per le imprese esercenti servizi di noleggio autobus con conducente ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218".

5-*ter*. All'articolo 2, comma 58 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, dopo le parole: "Per i soggetti di cui all'articolo 5, commi 1 e 2, del decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16" sono aggiunte le seguenti: "e per le imprese esercenti servizi di noleggio autobus con conducente ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218".

5-*quater*. All'articolo 6, comma 2 del decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26 dopo le parole: "Per i soggetti di cui all'articolo 5, commi 1 e 2, del decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 452, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2002, n. 16" sono aggiunte le seguenti: "e per le imprese esercenti servizi di noleggio autobus con conducente ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218"».

1.18
LA COMMISSIONE
Approvato

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-*bis*. Al fine di assicurare il conseguimento degli obiettivi di privatizzazione di cui all'articolo 19-*ter* del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, garantendo la continuità del servizio pubblico di trasporto marittimo e la continuità territoriale con le isole nel rispetto dei limiti delle risorse finanziarie di cui ai commi da 16 a 18 del medesimo articolo 19-*ter*, tenuto conto della intervenuta ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria della Tirrenia di navigazione Spa e della Siremar-Sicilia regionale marittima Spa:

a) i compendi aziendali di Tirrenia di navigazione Spa, in amministrazione straordinaria, e di Siremar-Sicilia regionale marittima Spa, in amministrazione straordinaria, che nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria saranno definiti necessari alla gestione del servizio pubblico previsto dalle convenzioni di cui alla lettera *f)*, possono essere ceduti dal Commissario straordinario anche separatamente;

b) il Commissario straordinario contiene nei tempi minimi consentiti dalla procedura di amministrazione straordinaria, e con la stessa comunque coerenti, la procedura competitiva, trasparente e non discriminatoria occorrente per le cessioni di cui alla lettera *a)*;

c) le regioni Sardegna, Toscana, Lazio e Campania completano le rispettive procedure di privatizzazione nel più breve tempo ed in ogni caso non oltre la conclusione della procedura competitiva di cui alla lettera *b)*;

d) le convenzioni di cui al comma 6 del predetto articolo 19-*ter* del decreto-legge n. 135 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge 166 del 2009, sono conseguentemente prorogate dal 1° ottobre 2010 fino al completamento della procedura competitiva di cui alla lettera *b)* limitatamente alle clausole necessarie alla gestione del servizio pubblico per assicurare la continuità territoriale;

e) fino al completamento delle procedure di cui alla lettera *b)*, gli eventuali finanziamenti attivati dal Commissario straordinario assistiti dalla garanzia di cui all'articolo 2-*bis*, secondo comma, del decreto-legge 30 gennaio 1979, n. 26, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 aprile 1979, n. 95, e successive modificazioni, sono impiegati per fare fronte alle esigenze necessarie alla gestione del servizio pubblico per assicurare la continuità territoriale per tutto il periodo di svolgimento della procedura competitiva di cui alla lettera *b)*;

f) gli schemi di convenzione di Tirrenia di navigazione Spa e Siremar-Sicilia regionale marittima Spa, approvati in data 10 marzo 2010, ai sensi dell'articolo 19-*ter*, comma 9, del decreto-legge n. 135 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge 166 del 2009, con decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di con-

certo con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono fatti salvi e le relative convenzioni saranno stipulate dal Ministero concedente con i soggetti che risulteranno aggiudicatari dei compendi aziendali di cui alla lettera *a)*, a seguito delle procedure di cui alla lettera *b)*;

g) all'articolo 19-*ter* del decreto-legge n. 135 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, dopo il comma 24 è inserito il seguente:

"24-*bis*. Gli atti e le operazioni posti in essere per i trasferimenti e i conferimenti di cui ai commi da 1 a 15 sono esenti da imposizione fiscale".

5-*ter*. Per fare fronte alla gestione di criticità del settore del trasporto marittimo, legate all'esigenza di garantire la continuità territoriale e per favorire la conclusione dei processi di privatizzazione in atto, le Regioni possono utilizzare le risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate relative ai programmi di interesse strategico regionale di cui alla delibera del CIPE n. 1/2009 del 6 marzo 2009, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 137 del 16 giugno 2009».

1.20
D'ALÌ
Accantonato

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-*bis*. All'articolo 6, comma 19, al secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni della legge 30 luglio 2010, n.122, dopo le parole "investimenti" sono aggiunte le seguenti: "e gli aumenti di capitale derivanti da obblighi contemplati dal decreto ministeriale 12 novembre 1997, n. 521, per le società dì gestione aeroportuale"».

1.21
SANNA, CABRAS, SCANU, MERCATALI
Respinto

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-*bis*. All'articolo 5, comma 7-*terdecies,* del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, dopo le parole: "corrispondente riduzione delle spese correnti", sono aggiunte le parole: "o una utilizzazione degli avanzi di parte corrente, presenti nel proprio bilancio"».

G1.100

DE TONI, MASCITELLI, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, PARDI, PEDICA

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 5 agosto 2010, n 125, recante misure urgenti per il settore dei Trasporti e disposizioni in materia finanziaria»,

premesso che:

il comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 5 agosto 2010, n, 125 modifica l'articolo 13, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, recante «misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica», fissa al 30 aprile 2011 il limite entro il quale il Governo disciplinerà l'applicazione del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di ANAS S.p.a., in relazione ai costi di investimento e di manutenzione straordinaria oltre che quelli relativi alla gestione, nonché l'elenco delle tratte da sottoporre a pedaggio;

l'articolo 15, comma 2, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010 n. 122, prevede una fase transitoria decorrente dal primo giorno del secondo mese successivo a quello di entrata in vigore del decreto-legge stesso (cioè dal mese di luglio 2010) e fino alla data di applicazione dei pedaggi prevista al comma 1, e comunque non oltre il 31 dicembre 2011, durante la quale ANAS S.p.A. è autorizzata ad applicare una maggiorazione tariffaria forfettaria di un euro per le classi di pedaggio A e B e di due euro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, presso le stazioni di esazione delle autostrade a pedaggio assentite in concessione che si interconnettono con le autostrade e i raccordi autostradali in gestione diretta ANAS. Le stazioni di esazione sono individuate con il medesimo D.P.C.M. di cui al comma 1 dell'articolo 15;

il predetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è stato oggetto di ricorsi al giudice amministrativo che ha accolto le domande di sospensione cautelare, affermando che sembra fondato il motivo di ricorso circa la necessità che il pedaggio sia riscosso per l'effettiva percorrenza delle infrastrutture autostradali gestite da ANAS e non mediante una stima della loro utilizzazione basata sul fatto che si attraversa una stazione di esazione di autostrade in concessione che si interconnette con un'autostrada in gestione ANAS;

sulla *Gazzetta Ufficiale* del 13 settembre 2010, n. 106, 5º Serie Speciale - Contratti pubblici, la direzione generale dell'Anas S.p.A. ha pubblicato il bando di gara per la fornitura e messa in opera di un sistema di pedaggiamento senza barriere sulle autostrade ed i raccordi autostradali Anas, e correlati servizi di manutenzione, gestione operativa del sistema di esazione e riscossione dei pedaggi,

impegna il Governo:

a sospendere l'iter dei provvedimenti attuativi del sistema di pedaggiamento senza barriere fino alla definitiva pronuncia del giudice amministrativo, evitando così di inasprire ulteriormente ed unilateralmente il contenzioso in atto, nonché alla luce del pregiudizio per il bilancio dello Stato che ne deriverebbe soprattutto in una fase di crisi economica e sociale come l'attuale, in seguito all'attuazione di disposizione che, poiché potrebbero essere sottoposte a censura vedrebbero vanificare l'impiego di ingenti risorse necessarie per la loro attuazione.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

G1.101

FILIPPI Marco, GIARETTA, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI, MERCATALI

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del decreto legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria (A.S. 2323)

premesso che,

il sistema delle infrastrutture del Paese costituisce l'elemento portante del sistema economico ed è pertanto necessario che vengano portate a termine o messe in sicurezza tutte le opere la cui importanza strategica è stata riconosciuta prioritaria;

numerose analisi e valutazioni sono state elaborate sia da esponenti del mondo economico e produttivo, sia da esperti nel settore della logistica e dei trasporti, che hanno individuato chiare priorità di intervento;

in particolare sono stati giudicati non più rinvia bili gli interventi relativi alla realizzazione, al completamento o alla messa in sicurezza delle seguenti opere: completamento dell'Alta velocità e dei collegamenti con aeroporti e porti, con particolare riguardo all'AV/AC Milano-Genova, Milano-Verona e nodo di Verona e la prosecuzione fino a Trieste;

Considerato che,

con il comma 4 dell'articolo 1 del provvedimento al nostro esame si fissa il termine ultimo, in origine non previsto dall'articolo 15, comma 1, del decreto-legge n. 78/2010, per l'effettiva applicazione del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali direttamente gestiti dall'Anas;

i nuovi oneri posti a carico dei cittadini, prevalentemente a carico dei pendolari, sono stati previsti dall'esecutivo in modo del tutto non condivisibile allo scopo di compensare i tagli previsti a carico dei capitoli di bilancio relativi all'Anas;

impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative volte a reperire le risorse necessarie per la prosecuzione degli interventi infrastruttura!i elencati in premessa e che rivestono carattere prioritario ed indifferibile per la crescita economica del Paese;

a prevedere, in sede di discussione della prossima sessione di bilanciai un adeguato rifinanziamento dei capitoli di bilancio di competenza dell'ANAS, al fine di garantire i necessari interventi di manutenzione e modernizzazione della rete autostradale italiana in gestione;

ad evitare di porre a carico dei cittadini nuovi oneri, sottoforma di pedaggio su tratte autostradali, raccordi e tangenziali gestite direttamente dall'Anas, allo scopo di compensare le riduzioni degli stanziamento statali in favore dell'Anas;

ad individuare nuove risorse a favore degli interventi previsti dalla legge 1° agosto 2002, n. 166, recante «Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti».

G1.102

FILIPPI Marco, MERCATALI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, SIRCANA, VIMERCATI, ZANDA, RANUCCI, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MILANA, MORANDO, ROSSI Nicola

Respinto

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2323 di conversione del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria,

premesso che:

il recente fallimento delle trattative per la privatizzazione delle compagnie dell'ex gruppo Tirrenia destano forti preoccupazioni fra i lavoratori che rischiano di perdere il proprio posto di lavoro e i cittadini, in particolare i pendolari, che rischiano di vedere compromesso un 'importante servizio di trasporto pubblico;

il decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, convertito dalla legge 4 agosto 2010, n. 127, conteneva una serie misure finalizzate a stabilizzare la situazione finanziaria delle compagnie dell'ex Gruppo della Tirrenia e a consentire Fintecna di concludere nei tempi previsti il processo di privatizzazione in corso;

il suddetto decreto legge ha previsto, tra l'altro, la decadenza dell'organo di amministrazione in carica e la conseguente nomina, mediante decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con quello delle infrastrutture e dei trasporti, di un amministratore unico delle suddette società al quale è affidato il compito di gestire tale complessa fase;

l'operazione di cessione di tali compagnie marittime dovrebbe concludersi, in coerenza con il quadro normativo comunitario che ha posto vincoli in materia anche con riguardo alla scadenza delle convenzioni già prorogate per legge, entro il 30 settembre 2010;

il mancato rispetto del termine del 30 settembre 2010, fissato dalla legge, unitamente al venir meno delle convenzioni per scaduta proroga determinerebbe l'impossibilità per le società concessionarie di svolgere servizi pubblici di cabotaggio con evidenti gravissime conseguenze prima di tutto sul piano del pubblico servizio;

considerato che,

il 4 agosto 2010 con una propria nota Fintecna ha comunicato «che non essendo intervenuta la sottoscrizione del contratto da parte di Mediterranea Holding, convocata all'uopo in data odierna, viene conseguentemente dichiarata la chiusura senza esito della procedura di dismissione»;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 marzo 2009, che definisce le modalità e i termini di realizzazione dell'operazione di privatizzazione del Gruppo Tirrenia, stabilisce altresì l'impegno del Governo ad adottare «adeguate misure di salvaguardia dei livelli occupazionali e di tutela nei confronti dei dipendenti del Gruppo Tirrenia;

lo stesso vice ministro dell'economia Vegas ha affermato in sede di audizione che, per quanto riguarda l'adeguatezza del piano industriale, anche sotto il profilo sociale, [a gara è ancora in corso e che Fintecna sta svolgendo le opportune verifiche;

impegna il Governo:

a garantire la continuità del servizio universale di continuità territoriale ed in particolare quello rivolto ai residenti delle piccole isole;

ad adottare tutte le iniziative necessarie affinché l'operazione di privatizzazione delle compagnie marittime dell'ex Gruppo Tirrenia possa effettivamente concludersi entro il 30 settembre 2010, evitando che il venir meno delle convenzioni per scaduta proroga determini l'impossibilità per le società concessionarie di svolgere i servizi pubblici di cabotaggio;

a tenere fede agli impegni assunti in merito alla salvaguardia dell'occupazione per i dipendenti delle compagnie dell'ex Gruppo Tirrenia, adottando tutte le misure necessarie a garantire che il processo di privatizzazione non produca nefaste conseguenze sui livelli occupazionali e contrattuali dei lavoratori;

ad adottare, in caso di fallimento delle procedure di privatizzazione, tutte le iniziative negozia li e legislative necessarie al fine, rispettivamente, di favorire la soluzione delle singole situazione di crisi aziendale e di garantire, in via generale, ai lavoratori e alle loro famiglie forme peculiari di sostegno al reddito in caso di perdita o discontinuità del salario.

G1.103

DE TONI, CARLINO, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 5 agosto 2010, n 125, recante misure urgenti per il settore dei Trasporti e disposizioni in materia finanziaria»,

premesso che:

il decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante «Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti» ha previsto la nomina di un amministratore unico delle società Tirrenia di Navigazione s.p.a. e Siremar s.p.a., entro il termine di cinque giorni dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto-legge;

il Governo ha proceduto alla nomina ma, con istanza avanzata il 4 agosto 2010, la Società Tirrenia di Navigazione S.p.A. ha richiesto, a norma del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, recante «Misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza», l'ammissione alla procedure di amministrazione straordinaria, adducendo lo stato di insolvenza e la sussistenza dei requisiti dimensionali previsti dall'articolo 1 del citrato decreto-legge n. 347/2003. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 agosto 2010, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 182 del 6 agosto 2010, la Società Tirrenia di Navigazione S.p.A., è stata ammessa, con decorrenza immediata, alla procedura di amministrazione straordinaria;

la procedura di privatizzazione, avviata a seguito della pubblicazione del bando da parte di Fintecna il 23 dicembre 2009, è stata dunque dichiarata chiusa senza esito. Il 15 settembre 2010, con un annuncio sui principali quotidiani nazionali, il commissario straordinario D'Andrea ha pubblicato un invito a presentare manifestazioni d'interesse per l'acquisto di Tirrenia - separatamente verrà disposta la partecipazione azionaria in Siremar - entro il 29 settembre 2010, avviando una nuova procedura di privatizzazione;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 marzo 2009, che definisce le modalità e i termini di realizzazione dell'operazione di privatizzazione del Gruppo Tirrenia, stabilisce altresì l'impegno del Governo ad adottare «adeguate misure di salvaguardia dei livelli occupazionali e di tutela nei confronti dei dipendenti del Gruppo Tirrenia»;

considerato inoltre che:

in sede di esame presso l'Aula del Senato del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante «Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità

del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti», convertito in legge 4 agosto 2010, n. 127, il Governo ha accolto gli ordini del giorno G1 (De Toni ed altri) e G2 (Filippi ed altri), che impegnano il Governo a salvaguardare i livelli occupazionali e la continuità contrattuale;

impegna il Governo:

a tenere fede agli impegni assunti in merito alla salvaguardia dell'occupazione per i dipendenti di Tirrenia e Siremar, adottando tutte le misure necessarie a garantire che il processo di privatizzazione non produca conseguenze negative sul rispetto delle condizioni contrattuali e sui livelli occupazionali dei lavoratori;

a verificare che i futuri piani industriali presentati dalle società interessate al nuovo bando di privatizzazione pubblicato il 15 settembre 2010 siano effettivamente funzionali al miglioramento del servizio, evitando che si producano conseguenze negative quali la riduzione dei servizi offerti, mettendo così a rischio la garania del servizio di trasporto e della continuità territoriale con le isole, nonché ulteriori talig di personale.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

G1.104

DE TONI, MASCITELLI, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, PARDI, PEDICA

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 5 agosto 2010, n 125, recante misure urgenti per il settore dei Trasporti e disposizioni in materia finanziaria»,

premesso che:

il tribunale fallimentare di Roma ha dichiarato il 12 agosto 2010 lo stato di insolvenza per Terrenia. Le motivazioni indicate dal tribunale fallimentare di Roma per ritenere sussistente lo stato di insolvenza sono le seguenti: il «grave e irreversibile stato di crisi finanziaria, determinante l'attuale assoluta illiquidità della società» e «la conseguente impossibilità, per la stessa, di far fronte ad obbligazioni, già scadute e viepiù alle obbligazioni a scadere». I debiti ammontano complessivamente a 646.600.000 euro. A fronte di ciò, la liquidità è praticamente azzerata, in quanto corrisponde a 18.506 euro;

dopo l'ammissione della società alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, recante «Misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza», è stato pubblicato un nuovo bando di privatizzazione relativo alla sola società Tirrenia S.p.A.. La manifestazioni di interesse dovranno essere presentate all'advisor Rothschild entro il 29 settembre 2010. Il 30 settembre 2010 scadranno le convenzioni tra lo Stato e il gruppo di navigazione e, allo stato attuale, non è pervenuta ancora alcuna conferma da parte della Commissione europea in merito ad un'eventuale proroga delle convenzioni stesse;

considerato che:

sussiste il rischio che la procedura di dismissione di Tirrenia possa avere un esito analogo a quello già visto in passato per la compagnia aerea Alitalia,

impegna il Governo:

ad adottare ogni iniziativa utile affinché, in caso di fallimento del processo di privatizzazione, non si proceda alla creazione di una «bad company» che assorbirebbe l'ingente massa debitoria della Tirrenia Spa.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 1 E ORDINI DEL GIORNO

1.0.3
BONFRISCO
Ritirato e trasformato nell'odg G1.0.3

*Dopo l'***articolo 1***, inserire il seguente:*

«Art. 1-*bis*.

(Tasse e diritti marittimi)

All'articolo 5, comma 7-*terdecies,* del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, dopo il primo periodo, inserire il seguente: "Qualora impossibilitata ad operare riduzioni di spese o aumenti di entrate, ciascuna Autorità portuale, può far ricorso, sino al 31 dicembre 2010, all'avanzo

di parte corrente non vincolato, dandone adeguata illustrazione nei documenti indicati nel periodo precedente"».

G1.0.3 (*già* em. 1.0.3)

BONFRISCO

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2323

impegna il Governo ad affrontare e risolvere le problematiche di cui all'emendamento 1.0.3

(*) Accolto dal Governo.

1.0.4

BONFRISCO

Ritirato e trasformato nell'odg G1.0.4

*Dopo l'***articolo 1,** *inserire il seguente:*

«Art. 1-*bis*.

1. Il dipendente delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 nominato presidente di una Autorità portuale è posto in aspettativa senza assegni con diritto al mantenimento del posto per tutta la durata dell'incarico. Il periodo di aspettativa è utile ai fini del trattamento di quiescenza e di previdenza. A tal fine le amministrazioni di appartenenza provvedono ad effettuare il versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali, comprensivi della quota a carico del dipendente, calcolati sul trattamento economico corrisposto per l'incarico conferito. Gli oneri complessivamente sostenuti sono integralmente rimborsati dall'Autorità portuale presso la quale il dipendente svolge l'incarico, la quale provvede altresì al recupero della quota posta a carico dell'interessato».

G1.0.4 (*già* em. 1.0.4)

BONFRISCO

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2323

impegna il Governo ad affrontare e risolvere le problematiche di cui all'emendamento 1.0.4.

(*) Accolto dal Governo.

ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 2.

(Disposizioni in materia finanziaria)

1. Al comma 1 dell'articolo 12 del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, sono apportate le seguenti modifiche:

a) le parole: «31 dicembre 2009» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2010»;

b) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, si procede all'eventuale proroga del predetto termine in conformità alla normativa comunitaria in materia.».

2. Alla regione Puglia che avendo, ai sensi dell'articolo 2, comma 97, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, presentato entro il 30 aprile 2010 richiesta di sottoscrivere un Accordo, di cui all'articolo 1, comma 180, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, corredato del relativo Piano di rientro, e che non ha effettivamente sottoscritto tale Accordo entro i successivi novanta giorni, è concessa, al fine di contrastare l'aggravamento della situazione economico finanziaria del settore sanitario pugliese, la possibilità di integrare, entro il 30 settembre 2010, la documentazione già trasmessa, al fine di procedere alla stipula del predetto Accordo entro il 15 ottobre 2010. Per la regione Puglia la disposizione contenuta nell'ultimo periodo dell'articolo 2, comma 97, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, è sospesa fino alla data del 15 ottobre 2010. In caso di mancata sottoscrizione dell'Accordo entro il 15 ottobre 2010 la quota di maggior finanziamento si intende definitivamente sottratta alla competenza della Regione.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

2.1

CASSON, PEGORER, ADRAGNA, AMATI, ANTEZZA, BARBOLINI, BASSOLI, BIONDELLI, BOSONE, BUBBICO, CARLONI, CHIAROMONTE, D'AMBROSIO, DELLA SETA, DONAGGIO, FILIPPI Marco, FONTANA, GARRAFFA, LUMIA, MARCENARO, MARINO Ignazio, MARITATI, MICHELONI, MONGIELLO, MUSI, NEGRI, NEROZZI, ROILO, STRADIOTTO, VIMERCATI, MERCATALI, BLAZINA

Respinto

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-*bis*. All'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, i commi da 241 a 246 sono sostituiti dai seguenti:

"241. È istituito presso l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), con contabilità autonoma e separata, un Fondo per le vittime dell'amianto, in favore di tutte le vittime che hanno contratto patologie asbestocorrelate per esposizione all'amianto in situazioni, lavorative, domestiche o ambientali e in caso di premorte in favore degli eredi.

242. Il diritto di cui al comma 241 non esclude e si cumula agli altri diritti di cui alle norme generali e speciali dell'ordinamento.

243. Il Fondo eroga una prestazione economica, aggiuntiva alla rendita, diretta o in favore di superstiti, liquidata ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, e/o ex articolo 13, comma 7, della legge 27 marzo 1992, n. 257, e successive modificazioni ed integrazioni, fissata in una misura percentuale della rendita stessa definita dall'INAIL.

244. Il Fondo eroga la prestazione economica di cui al comma 2433 a favore delle vittime e in caso di premorte degli eredi che hanno contratto patologie asbesto correlate in situazioni domestiche o ambientali pari a quella che riceverebbero complessivamente le vittime delle esposizioni all'amianto negli ambienti di lavoro.

245. Il Fondo eroga la prestazione economica di cui al comma 243 a tutti coloro che sono stati colpiti da mesotelioma della pleura, del peritoneo, del pericardio, della vagina, nonché a tutti i colpiti da asbestosi e ispessimenti pleurici. Per coloro che sono stati colpiti da altre malattie asbesto correlate, il riconoscimento, su richiesta degli interessati, è effettuato dalla A-USL competente per territorio.

246. Il finanziamento del Fondo è a carico, per tre quarti, delle imprese e, per un quarto, del bilancio dello Stato. La quota a carico dello Stato deve comunque assicurare l'equilibrio finanziario del Fondo. L'onere a carico dello Stato è valutato in 150 milioni di euro a decorrere dall'anno 2010. Agli oneri a carico delle imprese si provvede con una addizionale sui premi assicurativi".

1-*ter*. Per la gestione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, come modificato dal comma 1-*bis* del presente articolo è istituito, senza maggiori oneri a carico della finanza pubblica, un comitato amministratore la cui composizione, la cui durata in carica e i cui compiti sono determinati con decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

1-*quater*. L'organizzazione e il finanziamento del Fondo di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, come modificato dal comma 1-*bis* del presente articolo, nonché le procedure e le modalità di erogazione delle prestazioni, sono disciplinate da un regolamento adottato con decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

1-*quinquies*. All'articolo 82, comma 11, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: "0,30 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "0,20 per cento"».

2.2

BARBOLINI, AGOSTINI, BAIO, D'UBALDO, FONTANA, LEDDI, MUSI, ROSSI Paolo, STRADIOTTO

Respinto

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-*bis*. La sottoscrizione di cui al comma 1 del presente articolo in favore di banche italiane è subordinata all'osservanza delle seguenti condizioni:

a) presentazione da parte della Banca di un piano di ristrutturazione societaria, valutato dalla Banca d'Italia, che preveda la riduzione del numero dei componenti degli organi di amministrazione e direzione e degli importi dei compensi ad essi corrisposti, compresi i piani di ripartizione di azioni stock option connessi a risultati di breve periodo;

b) rinegoziazione, in termini più favorevoli alla clientela, e in particolare alle imprese che hanno già in essere rapporti economico-finanziari con il promotore, dei contratti con i quali sono stati collocati strumenti finanziari derivati o *swap* o qualunque altro prodotto che ha le caratteristiche di opzione o di scommessa sul futuro andamento dei mercati, qualora gli stessi abbiano prodotto il pagamento di oneri non prevedibili ed esorbitanti in relazione al rischio prospettato o sopportabile da parte della clientela, ovvero comportino il pagamento di commissioni occulte o siano costituiti in tutto o in parte da prodotti finanziari già in perdita o in rela-

zione ai quali il promotore si sia reso responsabile dell'indeterminata o dell'errata comunicazione al cliente del prezzo dei prodotti collocati o del costo effettivo dell'operazione;

c) miglioramento delle condizioni di accesso al credito da parte della clientela ed in particolare delle piccole e medie imprese».

2.3

BARBOLINI, MERCATALI, BUBBICO, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MILANA, MORANDO, ROSSI Nicola, AGOSTINI, BAIO, D'UBALDO, FONTANA, LEDDI, MUSI, ROSSI Paolo, STRADIOTTO, ARMATO, CRISAFULLI, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, SANGALLI, TOMASELLI

Respinto

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-*bis*. L'articolo 2-*bis* del decreto-legge 29 novembre 2008 n. 185, convertito con modificazioni dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2 è abrogato.

1-*ter*. Fatto salvo quanto previsto dal comma successivo, sono nulle le clausole di massimo scoperto e le clausole comunque denominate che prevedono una remunerazione accordata alla banca per la messa a disposizione di fondi a favore del correntista indipendentemente dall'effettivo prelevamento della somma ovvero che prevedono una remunerazione accordata alla banca indipendentemente dalla effettiva durata del prelevamento della somma.

1-*quater*. La Banca d'Italia assicura, con propri provvedimenti, la vigilanza sull'osservanza delle prescrizioni del presente articolo e stabilisce criteri e modalità ispirate a principi di trasparenza e corretta informazione con cui gli istituti di credito fissano le condizioni economiche per i servizi offerti ai clienti, ivi comprese le aperture di credito e gli affidamenti relativi ai conti correnti».

2.4

CASSON, PEGORER, ADRAGNA, AMATI, ANTEZZA, BARBOLINI, BASSOLI, BIONDELLI, BOSONE, BUBBICO, CARLONI, CHIAROMONTE, D'AMBROSIO, DELLA SETA, DONAGGIO, FILIPPI Marco, FONTANA, GARRAFFA, LUMIA, MARCENARO, MARINO Ignazio, MARITATI, MICHELONI, MONGIELLO, MUSI, NEGRI, NEROZZI, ROILO, STRADIOTTO, VIMERCATI, MERCATALI, BLAZINA

Respinto

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-*bis*. Le disposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 1 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, non si applicano al Fondo vittime dell'amianto di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 24 dicembre 2007, n. 244».

*Conseguentemente, dopo l'***articolo 2,** *inserire il seguente:*

«Art. 2-*ter*.

1. All'articolo 82, comma 11, del decreto legge 25 giugno 2008, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: "0,30 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "0,25 per cento"».

2.5

LA COMMISSIONE

Approvato

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-*bis*. In considerazione della specificità del settore, a decorrere dal 1° settembre 2010 e fino al 31 dicembre 2012, per le spedizioni dei prodotti editoriali effettuate dalle imprese editrici di quotidiani e periodici iscritte al Registro degli operatori di comunicazione (ROC) e dalle imprese editrici di libri non si applica l'articolo 3, comma 1 del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 353 convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 46, e le tariffe massime applicabili sono determinate, senza oneri a carico del bilancio dello Stato, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Presidenza del Consiglio dei Ministri, da adottare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto».

2.6

LA COMMISSIONE

Approvato

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-*bis*. L'articolo 45, comma 1, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, si interpreta nel senso che l'incarico onorario di esperto del Servizio consultivo ed ispettivo tributario si intende in ogni caso cessato ad ogni effetto, sia giuridico sia economico, a decorrere dalla data di entrata in vigore della predetta disposizione».

2.7 (testo 2)
LA COMMISSIONE
Approvato

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-*bis.* All'articolo 8, comma 2, del decreto legislativo 19 giugno 1997, n. 218, dopo le parole: "e per il versamento di tali somme" sono inserite le seguenti: ", se superiori a 50.000 euro,".

1-*ter.* All'articolo 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dopo il comma 4 aggiungere il seguente:

"4-*bis.* Il presente articolo non si applica alle attività economiche a prevalente carattere finanziario, ivi comprese quelle regolate dal testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, e dal testo unico in materia di intermediazione finanziaria di cui al decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58".

1-*quater.* All'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

"5-*bis.* Ogni controversia relativa all'applicazione del presente articolo è devoluta alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo"».

2.9 (testo 3)
LA COMMISSIONE
Approvato

All'articolo 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) nel comma 2, aggiungere alla fine il seguente periodo: «Al fine di consentire il completamento degli accertamenti tecnici preordinati alla compiuta definizione degli adempi menti procedurali previsti ai sensi del presente comma, i termini ivi stabiliti possono essere differiti fino al 15 dicembre 2010 con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro della salute e il Ministro per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale.»;

b) dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-*bis.* Nelle regioni sottoposte ai piani di rientro dai disavanzi sanitari ai sensi dell'articolo 1, comma 180, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, nelle quali siano scattati, nell'anno 2010, gli incrementi automatici nella misura fissa di 0,15 e di 0,30 punti percentuali rispettivamente per l'aliquota dell'imposta regionale sulle attività produttive e per l'addizionale regionale all'IRPEF ai sensi dell'articolo 2, comma 86, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, il blocco automatico del *turn over* e il divieto di effettuare spese non obbligatorie, ai sensi dell'articolo 1, comma 174, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, nel caso in cui i competenti Tavoli tecnici di verifica dell'attuazione dei Piani accertino, entro il 31 ottobre

2010, il venir meno delle condizioni che hanno determinato l'applicazione delle citate misure, le predette misure non operano. La disapplicazione delle stesse è disposta con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro della salute e il Ministro per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale».

2.10
BONFRISCO, SCARPA BONAZZA BUORA (*)
Approvato

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-*bis*. L'onere derivante dall'applicazione dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) ai pagamenti relativi ad operazioni cofinanziate per il periodo 2007-2013 dal Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e dal Fondo europeo per la pesca (FEP), nonché dai regolamenti (CE) n. 1543/2000 e n. 861/2006 inserite nell'ambito di interventi a titolarità del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, pari a 25,5 milioni di euro fa carico sulle disponibilità del Fondo di rotazione di cui alla legge 16 aprile 1987 n. 183».

(*) Aggiungono la firma in corso di seduta i senatori Bertuzzi e Mercatali.

G2.100
BARBOLINI, MERCATALI, BUBBICO, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MILANA, MORANDO, ROSSI Nicola, AGOSTINI, BAIO, D'UBALDO, FONTANA, LEDDI, MUSI, ROSSI Paolo, STRADIOTTO
V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria (A.S. 2323),

premesso che:

il comma 343 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria per il 2006), al fine di indennizzare i risparmiatori che, investendo sul mercato finanziario, sono rimasti vittime di frodi finanziarie e che hanno sofferto un danno ingiusto non altrimenti risarcito, ha stabilito l'istituzione di uno speciale fondo nello stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze alimentato dai cosiddetti depositi «dormienti» derivanti dai seguenti rapporti contrattuali: *a)* deposito di somme di denaro, con l'obbligo di rimborso; *b)* deposito di strumenti finanziari in custodia ed amministrazione; *c)* contratto di assicurazione di cui all'arti-

colo 2, comma 1, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in tutti i casi in cui l'assicuratore si impegna al pagamento di una rendita o di un capitale al beneficiano ad una data prefissata;

i rapporti si considerano «dormienti» se non è effettuata alcuna operazione o movimentazione ad iniziativa del titolare del rapporto o di terzi da questo delegati, per un periodo di tempo di 10 anni decorrenti dalla data di libera disponibilità delle somme e degli strumenti finanziari;

il 5 dicembre 2008, il Ministero dell'economia e delle finanze ha reso noto il primo gettito finanziario dei cosiddetti «conti dormienti», costituito da oltre 1.070.000 conti correnti inattivi da più di un decennio alla data del 17 agosto 2007, che ammonta ad oltre 798 milioni di euro;

in tale occasione è stato comunicato, inoltre, che entro il 31 maggio di ciascun anno, a partire dal 2009, il Ministero avrebbe comunicato le ulteriori risorse provenienti dai conti correnti divenuti nel frattempo «dormienti»;

con nuovi interventi normativi, culminati con le modifiche apportate dalla legge 4 dicembre 2008, n. 190, alla disciplina di riferimento, si è previsto che nel Fondo di cui all'articolo 1, comma 343, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, confluiscano, oltre ai rapporti definiti come dormienti, anche gli importi degli assegni circolari non riscossi entro il termine di prescrizione, gli importi delle polizze assicurative prescritte e gli importi dovuti ai beneficiari di buoni postali fruttiferi, emessi dopo il 14 aprile 2001, e non reclamati entro il termine di prescrizione del relativo diritto;

ai sensi dell'articolo 2952 del codice civile, il termine di prescrizione dei diritti del contratto di assicurazione è di due anni e, come stabilito dal decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2008, n. 166, decorso tale termine i relativi indennizzi confluiscono automaticamente nello speciale fondo dei depositi «dormienti»;

considerato che:

non si hanno notizie recenti sull'ammontare complessivo delle risorse recuperate dai depositi dormienti e, soprattutto, non si riesce a comprendere quale sia stata l'utilizzazione di tali ingenti risorse;

la definizione delle modalità di utilizzo delle risorse derivanti dai conti correnti «dormienti» sono state demandate ad appositi decreti applicativi, ma allo stato attuale non risulta che gli stessi siano stati adottati;

la mancata adozione dei predetti decreti applicativi rischia di compromettere l'originaria finalità della norma, ovvero il ristoro dei risparmiatori vittime di frodi finanziarie,

impegna il Governo:

a rendere noto al Parlamento, entro brevi termini, l'ammontare complessivo delle risorse provenienti dai conti dormienti versate dagli intermediari al Fondo dei depositi «dormienti» e come siano state finora utilizzate tali risorse;

ad adottare, entro brevi termini, gli appositi provvedimenti necessari per il ristoro dei risparmiatori vittime di frodi finanziarie non altrimenti risarcite, avvalendosi a tal fine delle risorse disponibili del Fondo depositi dormienti.

G2.100 (testo 2)

BARBOLINI, MERCATALI, BUBBICO, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MILANA, MORANDO, ROSSI Nicola, AGOSTINI, BAIO, D'UBALDO, FONTANA, LEDDI, MUSI, ROSSI Paolo, STRADIOTTO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto legge 5 agosto 2010, n. 125, recante misure urgenti per il settore dei trasporti e disposizioni in materia finanziaria (A.S. 2323),

premesso che:

il comma 343 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria per il 2006), al fine di indennizzare i risparmiatori che, investendo sul mercato finanziario, sono rimasti vittime di frodi finanziarie e che hanno sofferto un danno ingiusto non altrimenti risarcito, ha stabilito l'istituzione di uno speciale fondo nello stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze alimentato dai cosiddetti depositi «dormienti» derivanti dai seguenti rapporti contrattuali: *a)* deposito di somme di denaro, con l'obbligo di rimborso; *b)* deposito di strumenti finanziari in custodia ed amministrazione; *c)* contratto di assicurazione di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, in tutti i casi in cui l'assicuratore si impegna al pagamento di una rendita o di un capitale al beneficiano ad una data prefissata;

i rapporti si considerano «dormienti» se non è effettuata alcuna operazione o movimentazione ad iniziativa del titolare del rapporto o di terzi da questo delegati, per un periodo di tempo di 10 anni decorrenti dalla data di libera disponibilità delle somme e degli strumenti finanziari;

il 5 dicembre 2008, il Ministero dell'economia e delle finanze ha reso noto il primo gettito finanziario dei cosiddetti «conti dormienti», costituito da oltre 1.070.000 conti correnti inattivi da più di un decennio alla data del 17 agosto 2007, che ammonta ad oltre 798 milioni di euro;

in tale occasione è stato comunicato, inoltre, che entro il 31 maggio di ciascun anno, a partire dal 2009, il Ministero avrebbe comunicato le ulteriori risorse provenienti dai conti correnti divenuti nel frattempo «dormienti»;

con nuovi interventi normativi, culminati con le modifiche apportate dalla legge 4 dicembre 2008, n. 190, alla disciplina di riferimento, si è previsto che nel Fondo di cui all'articolo 1, comma 343, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, confluiscano, oltre ai rapporti definiti come dor-

mienti, anche gli importi degli assegni circolari non riscossi entro il termine di prescrizione, gli importi delle polizze assicurative prescritte e gli importi dovuti ai beneficiari di buoni postali fruttiferi, emessi dopo il 14 aprile 2001, e non reclamati entro il termine di prescrizione del relativo diritto;

ai sensi dell'articolo 2952 del codice civile, il termine di prescrizione dei diritti del contratto di assicurazione è di due anni e, come stabilito dal decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2008, n. 166, decorso tale termine i relativi indennizzi confluiscono automaticamente nello speciale fondo dei depositi «dormienti»;

considerato che:

non si hanno notizie recenti sull'ammontare complessivo delle risorse recuperate dai depositi dormienti e, soprattutto, non si riesce a comprendere quale sia stata l'utilizzazione di tali ingenti risorse;

la definizione delle modalità di utilizzo delle risorse derivanti dai conti correnti «dormienti» sono state demandate ad appositi decreti applicativi, ma allo stato attuale non risulta che gli stessi siano stati adottati;

la mancata adozione dei predetti decreti applicativi rischia di compromettere l'originaria finalità della norma, ovvero il ristoro dei risparmiatori vittime di frodi finanziarie,

impegna il Governo:

a rendere noto al Parlamento, entro brevi termini, l'ammontare complessivo delle risorse provenienti dai conti dormienti versate dagli intermediari al Fondo dei depositi «dormienti» e come siano state finora utilizzate tali risorse;

a valutare, entro brevi termini, gli appositi provvedimenti necessari per il ristoro dei risparmiatori vittime di frodi finanziarie non altrimenti risarcite, avvalendosi a tal fine delle risorse disponibili del Fondo depositi dormienti.

(*) Accolto dal Governo.

G2.101
LATRONICO
Non posto in votazione (*)

Il Senato,

premesso che in data 30 luglio 2010, il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto legislativo recante «Attuazione della direttiva 2008/48/CE relativa ai contratti di credito ai consumatori, coordinamento del Titolo VI del Testo unico bancario con altre disposizioni legislative in tema di trasparenza, revisione della disciplina dei soggetti operanti nel set-

tore finanziario, degli agenti in attività finanziaria e dei mediatori creditizi», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 207 del 4 settembre 2010, supplemento ordinario, con lo scopo di incrementare i presidi a tutela dei clienti consumatori dei settori finanziario e del credito e, conseguentemente, di dettare una disciplina di maggior rigore per i soggetti operanti in tali settori, per gli agenti in attività finanziaria ed i mediatori, mediante, tra l'altro, la creazione di un elenco di agenti e mediatori nonché di Organismi per la gestione degli elenchi in parola, che provvedono alla formazione professionale degli iscritti, alla relativa vigilanza e all'applicazione delle sanzioni;

rilevato che l'articolo 26 del predetto decreto prevede una disciplina transitoria e l'articolo 28, comma 5, prevede che le disposizioni contenute nel titolo IV (Disciplina degli agenti in attività finanziaria e dei mediatori creditizi) si applicano a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto;

rilevato che tra le disposizioni contenute nel titolo IV, alcune sono immediatamente applicabili a decorrere dal termine in esame, ma altre non possono trovare immediata applicazione anche dopo il sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto, senza che siano compiuti gli adempimenti necessari previsti, preliminari alla concreta operatività delle disposizioni stesse, tanto che l'articolo 26, comma 3, prevede che a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto e fino alla costituzione dell'Organismo sono sospese nuove iscrizioni nell'albo dei mediatori creditizi e nell'elenco degli agenti in attività finanziaria ad eccezione degli agenti di cui al comma 6 dell'articolo 128-*quater* del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 385. Ai mediatori e agenti già iscritti continuano ad applicarsi il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 13 dicembre 2001, n. 485, in materia di agenti in attività finanziaria, e il decreto del Presidente della Repubblica 28 luglio 2000, n. 287, in materia di mediatori nonché le relative disposizioni di attuazione;

considerato che la disciplina transitoria di cui all'articolo 26, comma 3, deve integrarsi con le norme direttamente precettive, che non sono subordinate al compimento dei nuovi adempimenti previsti per l'esercizio dell'attività di agente;

considerato che tra le disposizioni immediatamente applicabili sembra rientrare sicuramente l'articolo 12, comma 2, che disciplina l'esercizio dell'attività di incasso di fondi su incarico di istituti di pagamento o di istituti di moneta elettronica, per l'esercizio della quale, si prevede, non è necessaria l'iscrizione nel!'elenco degli agenti in attività finanziaria, a condizione che detta attività sia svolta sulla base di un contratto di esternalizzazione. Gli agenti, pertanto, devono attenersi alla disposizione in parola indipendentemente dall'applicabilità delle disposizioni di cui agli articoli 128-*quater* (Agenti in attività finanziaria) e 128-*quinquies* (Requisiti per l'iscrizione nell'elenco degli agenti in attività finanziaria), che disciplinano le nuove condizioni di esercizio dell'attività di agente e che, in-

vece, presuppongono necessariamente l'adozione preventiva di misure attuative;

considerato che disposizioni immediatamente precettive ed autonomamente applicabili, indipendentemente dal compimento dei nuovi adempimenti previsti per l'esercizio dell'attività di agente, sono, altresì, quelle di cui all'articolo 11, capoverso articolo 128-*novies.* comma 4, che prevede la responsabilità solidale degli agenti e dei mediatori per i danni causati nell'esercizio dell'attività dai dipendenti e collaboratori di cui si essi si avvalgono, anche in relazione a condotte penalmente sanzionate; all'articolo 12. comma 1, che contempla una serie di attività che non costituiscono esercizio di agenzia in attività finanziaria, né di mediazione creditizia e che, pertanto, sono esercitabili dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto, senza attendere la costituzione degli elenchi e dell'Organismo; all'articolo 13, che prevede, tra l'altro, il divieto per i mediatori di concludere contratti, nonché effettuare, per conto di banche o di intermediari finanziari, l'erogazione di finanziamenti e ogni forma di pagamento o di incasso di denaro contante, di altri mezzi di pagamento o di titoli di credito; all'articolo 17, commi 2, 3, e 4, che prefigura cause di incompatibilità immediatamente applicabili ai soggetti ivi indicati; all'articolo 28. comma 3,che fa salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato;

ritenuto, quindi, che tale scenario è confermato anche dall'unica interpretazione consentita legittimamente dell'articolo 26, comma 3, ultimo periodo, rispettosa dei principi in tema di gerarchia delle fonti e di successione delle norme nel tempo, in quanto il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 13 dicembre 2001, n. 485, in materia di agenti in attività finanziaria, e il decreto del Presidente della Repubblica 28 luglio 2000, n. 287, in materia di mediatori, nonché le relative disposizioni di attuazione, ivi richiamati. a tutta evidenza possono legittimamente considerarsi applicabili fino al compimento degli adempimenti previsti per l'esercizio delle attività in parola, solo in quanto compatibili con il quadro normativo sopra delineato, nei termini descritti;

ritenuto che quanto illustrato costituisce pacifica e necessitata conseguenza del quadro normativo sommariamente riportato e che, pertanto, a tutela delle ragioni di certezza degli operatori e dei consumatori, gli esiti descritti possono considerarsi acquisiti, in mancanza di ipotetiche modifiche al suddetto contesto normativo, anche in assenza di eventuali espliciti diversi pronunciamenti delle amministrazioni chiamate a garantire la puntuale applicazione delle citate disposizioni, prima della scadenza dei termini ivi indicati,

impegna il Governo:

ad adottare ogni utile provvedimento, anche di natura interpretativa, volto ad assicurare certezza applicativa per gli operatori del settore

e per i consumatori, nei termini indicati nelle premesse, confermandone la condivisibilità anche nelle forme sopra descritte.

(*) Accolto dal Governo.

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 2

2.0.1

BARBOLINI, MERCATALI, BUBBICO, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MILANA, MORANDO, ROSSI Nicola, AGOSTINI, BAIO, D'UBALDO, FONTANA, LEDDI, MUSI, ROSSI Paolo, STRADIOTTO, ARMATO, CRISAFULLI, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, SANGALLI, TOMASELLI

Respinto

*Dopo l'***articolo 2***, inserire il seguente:*

«Art. 2-*bis*.

(Fondo di garanzia interbancario)

1. All'articolo 3, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, dopo il comma 4-*bis*, sono aggiunti i seguenti:

"4-*ter*. Per le finalità di cui al comma 4-*bis*, e allo scopo di intervenire tempestivamente a sostegno del sistema produttivo nazionale per facilitarne l'accesso al credito e il consolidamento del debito, è istituito presso la presso la gestione separata della Cassa depositi e prestiti S.p.A. il Fondo temporaneo di garanzia interbancario, di seguito denominato "Fondo". La dotazione del Fondo è stabilita in 1,5 miliardi di euro per gli anni 2010, 2011, 2012 e 2013, a valere sulle risorse del risparmio postale, nonché su quota delle risorse del Fondo rotativo per il sostegno alle imprese di cui all'articolo 1, commi 354-366, della legge 30 dicembre 2004, n. 311.

4-*quater*. Il fondo è destinato alla prestazione di garanzie a prima richiesta alle banche iscritte all'albo di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, prioritariamente su finanziamenti a medio e lungo termine, anche garantiti da consorzi di garanzia collettiva fidi (Confidi) di cui all'articolo 13 del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, concessi dalle banche alle micro, piccole e medie imprese, nonché a favorire le operazioni finalizzate al consolidamento a medio termine dei debiti a breve. Gli interventi del Fondo possono essere finalizzati anche a

operazioni di cogaranzia effettuate dalle Regioni e finalizzate al consolidamento a medio termine dei debiti a breve.

4-*quinquies*. Entro il 1° settembre 2010, la Cassa depositi e prestiti S.p.A. istituisce un comitato di esperti con funzioni consultive ai fini del funzionamento del Fondo composto da un massimo di dieci membri in rappresentanza del Ministero dell'economia e delle finanze, dell'Associazione bancaria italiana e degli organismi maggiormente rappresentativi dei Confidi.

4-*sexies*. Entro il 1° settembre 2010, il Ministro dell'economia e delle finanze, con proprio decreto, previo parere del comitato di cui al comma 4-*quinquies*, definisce criteri, condizioni e modalità di funzionamento del Fondo. Il decreto stabilisce le operazioni ammesse alla garanzia, in via prioritaria privilegiando le operazioni di consolidamento e quelle che prevedono una congiunta componente di patrimonializzazione delle imprese.

4-*septies*. In caso di inadempimento delle imprese finanziate le banche possono rivalersi a "prima richiesta" sul Fondo per gli importi da esso garantiti, anziché perseguire il debitore principale. In tal caso, il Fondo acquisisce il diritto di rivalersi sulle imprese per le somme pagate, ai sensi dell'articolo 1203 del codice civile, beneficiando altresì del privilegio di cui all'articolo 2776 del codice civile, attraverso la procedura esattoriale di cui all'articolo 67 decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1988 n. 43, così come sostituita dall'articolo 17 decreto legislativo 26 febbraio 1999, n. 46.

4-*octies*. Se il finanziamento concesso dalla banca è garantito anche parzialmente da un Confidi, la garanzia del fondo è gestita dal Confidi in cogaranzia. In tal caso, il Confidi deve essere iscritto all'elenco speciale di cui all'articolo 107 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385. Se il Confidi è iscritto all'elenco generale di cui all'articolo 106 del decreto legislativo 1° settembre 1993 n. 385, la cogaranzia del Fondo è gestita dal Confidi solo qualora esso si impegni ad adottare le misure previste con il medesimo decreto di cui al comma 4-*sexies* finalizzate all'iscrizione all'elenco speciale di cui all'articolo 107.

4-*novies*. Le perdite registrate dal Fondo a fronte dei finanziamenti accordati alle imprese dalle banche sono assistite da garanzia dello Stato, quale garanzia di ultima istanza. AI 31 dicembre di ciascuno degli anni 2010, 2011, 2012 e 2013 le perdite accertate del Fondo a seguito di escussione sono ripianate limitatamente alla parte dei finanzia menti non recuperata all'esito delle procedure esecutive. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuate le risorse necessarie per finanziare la garanzia di cui al presente comma.

4-*decies*. Gli schemi dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 4-*novies*, corredati di relazione tecnica, sono trasmessi alle Camere per l'espressione del parere delle Commissioni competenti per i profili di carattere finanziario. I pareri sono espressi entro quindici giorni dalla data di trasmissione. Il Governo, ove non intenda conformarsi alle condizioni formulate con riferimento ai profili finanziari, ritra-

smette alle Camere gli schemi di decreto, corredati dei necessari elementi integrativi di informazione, per i pareri definitivi delle Commissioni competenti per i profili finanziari, da esprimere entro dieci giorni dalla data di trasmissione. Decorsi inutilmente i termini per l'espressione dei pareri, i decreti possono essere comunque adottati. I decreti di cui al comma 4-*nonies* e i correlati decreti di variazione di bilancio sono trasmessi con immediatezza al Parlamento e comunicati alla Corte dei conti.

4-*undecies*. Una quota del Fondo è destinata a garantire operazioni di posticipazione delle scadenze di pagamento dei mutui in essere concesse dalle banche alle imprese. Il debitore può chiedere la sospensione del pagamento delle rate in scadenza nel periodo intercorrente tra il 1º gennaio 2010 e 31 dicembre 2013 per non più di dodici mesi complessivi. In tal caso, la durata del finanziamento è prorogata di un periodo eguale alla durata della sospensione. AI termine della sospensione, il pagamento delle rate riprende secondo gli importi e con la periodicità originariamente previsti, salvo diverso patto eventualmente intervenuto fra le parti per la rinegoziazione delle condizioni del contratto medesimo. Con il medesimo decreto di cui al comma 4-*nonies* sono stabilite le modalità e i criteri operativi e la quota del Fondo destinata alle operazioni di cui al presente comma, nonché le modalità con cui il debitore deve dimostrare di non essere in grado di provvedere al pagamento delle rate per le quali chiede la sospensione.

4-*duodecies*. Entro il 31 gennaio i ciascuno degli anni 2010, 2011, 2012 e 2013 il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce al Parlamento, con propria relazione, sull'attività svolta dal Fondo, anche al fine dell'eventuale proroga dell'operatività dello stesso».

*Conseguentemente, dopo l'***articolo 2-*bis*,** *aggiungere il seguente:*

«Art. 2-*ter*.

1. All'articolo 82, comma 11, del decreto legge 25 giugno 2008, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: "0,30 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "0,20 per cento".

2. All'articolo 82 del decreto legge n. 112 del 2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 133 del 2008, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "88 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "88 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento"».

2.0.2

BUBBICO, BARBOLINI, MERCATALI, CARLONI, GIARETTA, LEGNINI, LUMIA, LUSI, MILANA, MORANDO, ROSSI Nicola, AGOSTINI, BAIO, D'UBALDO, FONTANA, LEDDI, MUSI, ROSSI Paolo, STRADIOTTO, ARMATO, CRISAFULLI, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, SANGALLI, TOMASELLI

Respinto

*Dopo l'***articolo 2***, inserire il seguente:*

«Art. 2-*bis*.

1. Entro l'11 gennaio 2011, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dello sviluppo economico, l'Associazione bancaria italiana e le Associazioni imprenditoriali definiscono con apposita convenzione, le modalità ed i criteri di rinegoziazione dei finanziamenti accordati da banche e società di *leasing* ad imprese anteriormente al 31 dicembre 2009, anche mediante accordi negoziati tra imprese, singole banche creditrici o sindacati di banche, nell'ipotesi di pluriaffidamento, allo scopo di consolidare e dilazionare il debito a medio e lungo termine e di ridurre il tasso di interesse sui prestiti concessi alle medesime imprese.

2. Nell'ambito del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese di cui all'articolo 2, comma 100, lettera *a)*, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, di seguito Fondo, è costituita una Sezione speciale per la rinegoziazione dei prestiti, di seguito denominata Sezione (SERIPRE), con una dotazione pari a 200 milioni di euro per l'anno 2011, a 100 milioni di euro per gli anni 2012 e 2013, riservata alla concessione di garanzie a titolo gratuito dirette, esplicite, incondizionate e irrevocabili su rinegoziazione di prestiti accordati a imprese, di qualsiasi settore, situate sul territorio nazionale, anche di dimensione superiore ai parametri dimensionali di cui alla vigente disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato alle piccole e medie imprese, come definita dal decreto del ministro delle attività produttive del 18 aprile 2005, pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* n. 238 del 12 ottobre 2005, ed alla raccomandazione della commissione europea 2003/361/CE del 6 maggio 2003.

3. La Sezione di cui al comma 2, è destinata alla prestazione di garanzie a prima richiesta a titolo gratuito alle banche iscritte all'albo di cui all'articolo 13 del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia di cui al decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 385, su rinegoziazioni, in particolare destinate al consolidamento del debito a breve, relative a finanziamenti anche controgarantiti da consorzi di garanzia collettiva fidi di cui all'articolo 13 del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, e controgarantiti o cogarantiti da fondi di garanzia gestiti da banche, finanziarie regionali, in-

termediari o soggetti iscritti nell'elenco generale di cui agli articoli 106 e 107 del citato Testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia.

4. La rinegoziazione è concessa dalle banche e dalle società di *leasing*.

5. La garanzia sulle rinegoziazioni accordate è a titolo gratuito ed è diretta, esplicita, incondizionata e irrevocabile ed è concessa in misura pari al 100 per cento dell'importo di ciascuna operazione per capitale, interessi anche moratori e ogni altro onere o spesa, comprese le spese di istruttoria dell'operazione. Nei limiti di tale importo, la garanzia copre fino al 100 per cento dell'importo dell'esposizione.

6. In caso di inadempimento delle imprese che hanno ottenuto la rinegoziazione le banche possono rivalersi a «prima richiesta» sulla Sezione per gli importi da essa garantiti, anziché perseguire il debitore principale. In tal caso, la Sezione acquisisce il diritto di rivalersi sulle imprese per le somme pagate, ai sensi dell'articolo 1203 del codice civile, beneficiando altresì del privilegio di cui all'articolo 2776 del codice civile, attraverso la procedura esattoria le di cui all'articolo 67 del decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1988 n. 43, così come sostituita dall'articolo 17 del decreto legislativo 26 febbraio 1999, n. 46.

7. Le perdite registrate dalla Sezione a fronte dei finanziamenti rinegoziati sono assistite da garanzia dello Stato, quale garanzia di ultima istanza. AI 31 dicembre le perdite accertate dalla Sezione a seguito di escussione sono ripianate limitatamente alla parte dei finanzia menti non recuperata all'esito delle procedure esecutive.

8. La garanzia di cui al comma 5-*ter* resta in vigore fino al termine di rimborso del finanziamento garantito rinegoziato e copre l'obbligo di rimborso del capitale e degli interessi, anche moratori, e di ogni altro onere o spesa, comprese te spese di istruttoria dell'operazione. Il Ministro dell'economia e delle finanze, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, definisce criteri, condizioni e modalità di funzionamento della Sezione e per l'operatività della garanzia statale di ultima istanza sulle rinegoziazioni relative a finanzia menti erogati da banche a imprese.

9. Le operazioni di rinegoziazione dei prestiti sono esenti da imposte e tasse; gli oneri di rinegoziazione, stabiliti in cifra fissa e per un ammontare definito nel Protocollo d'intesa di cui al comma l, sono a carico della Sezione speciale».

*Conseguentemente, dopo l'***articolo 2-*bis***, aggiungere il seguente:**

«Art. 2-*ter*.

1. All'articolo 82, comma 11, del decreto-legge 25 giugno 2008, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: "0,30 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "0,20 per cento".

2. All'articolo 82 del decreto legge n. 112 del 2008, convertito con modificazioni dalla legge n. 133 del 2008, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso "5-*bis*", primo periodo, sostituire le parole: "96 per cento" con le seguenti: "88 per cento";

b) al comma 2, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento";

c) al comma 3, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: "96 per cento" con le seguenti: "88 per cento";

d) al comma 4, secondo periodo, sostituire le parole: "97 per cento" con le seguenti: "91 per cento".

Allegato B

Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
001	Nom.	Disegno di legge n. 2323. Prima parte em. 1.100, Filippi Marco	250	249	004	114	131	125	RESP.
002	Nom.	DDL n. 2323. Em. 1.5, Bubbico e altri	254	251	003	116	132	126	RESP.
003	Nom.	DDL n. 2323. Em. 1.12, Legnini e altri	253	251	003	117	131	126	RESP.
004	Nom.	DDL n. 2323. Em. 1.13, De Toni e altri	251	248	003	115	130	125	RESP.
005	Nom.	DDL n. 2323. Em. 1.14, Armato e altri	254	252	005	115	132	127	RESP.
006	Nom.	DDL n. 2323. Em. 1.15, De Toni e altri	255	253	003	116	134	127	RESP.
007	Nom.	DDL n. 2323. ODG G1.101, Filippi Marco e altri	258	255	005	117	133	128	RESP.
008	Nom.	DDL n. 2323. ODG G1.102, Filippi Marco e altri	255	254	004	116	134	128	RESP.
009	Nom.	DDL n. 2323. Em. 2.1, Casson e altri	255	253	004	117	132	127	RESP.
010	Nom.	DDL n. 2323. Em. 2.2, Barbolini e altri	250	249	003	114	132	125	RESP.
011	Nom.	DDL n. 2323. Em. 2.3, Barbolini e altri	245	243	003	114	126	122	RESP.
012	Nom.	DDL n. 2323. Em. 2.4, Casson e altri	252	249	003	114	132	125	RESP.

- Le Votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate

Pag. 2 Seduta N. 0426 del 22/09/2010 8.38.33

Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
013	Nom.	DDL n. 2323. Em. 2.0.1, Barbolini e altri	254	253	004	118	131	127	RESP.
014	Nom.	DDL n. 2323. Em. 2.0.2, Bubbico e altri	253	252	003	117	132	127	RESP.

- Le Votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate

Seduta N. 0426 del 22/09/2010 8.38.33 Pagina 1

Totale votazioni 14

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000014													
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014
ADAMO MARILENA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ADERENTI IRENE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
ADRAGNA BENEDETTO														
AGOSTINI MAURO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ALBERTI CASELLATI MARIA E.	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
ALICATA BRUNO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
ALLEGRINI LAURA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
AMATI SILVANA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
AMATO PAOLO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
AMORUSO FRANCESCO MARIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
ANDREOTTI GIULIO														
ANDRIA ALFONSO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ANTEZZA MARIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ARMATO TERESA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ASCIUTTI FRANCO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
ASTORE GIUSEPPE	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
AUGELLO ANDREA	C	C	C	C	C	C								
AZZOLLINI ANTONIO	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C	C	C
BAIO EMANUELA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BALBONI ALBERTO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BALDASSARRI MARIO														
BALDINI MASSIMO	C	C	C	C	C	C	C	C				C	C	C
BARBOLINI GIULIANO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BARELLI PAOLO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BASSOLI FIORENZA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BASTICO MARIANGELA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BATTAGLIA ANTONIO	C	C	C	C	C	C	C	C		C		C		
BELISARIO FELICE														
BENEDETTI VALENTINI DOMENICO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BERSELLI FILIPPO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
BERTUZZI MARIA TERESA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BETTAMIO GIAMPAOLO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		
BEVILACQUA FRANCESCO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BIANCHI DORINA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BIANCO ENZO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BIANCONI LAURA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BIONDELLI FRANCA	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F
BLAZINA TAMARA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BODEGA LORENZO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BOLDI ROSSANA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BONDI SANDRO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BONFRISCO ANNA CINZIA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BONINO EMMA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BORNACIN GIORGIO	C	C		C	C	C			C	C	C	C		
BOSCETTO GABRIELE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Seduta N. 0426 del 22/09/2010 8.38.33 Pagina 2

Totale votazioni 14

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000014													
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014
BOSONE DANIELE	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BRICOLO FEDERICO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
BRUNO FRANCO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BUBBICO FILIPPO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
BUGNANO PATRIZIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BURGARETTA APARO SEBASTIANO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BUTTI ALESSIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CABRAS ANTONELLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CAFORIO GIUSEPPE		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
CAGNIN LUCIANO	C	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CALABRO' RAFFAELE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CALDEROLI ROBERTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CALIENDO GIACOMO	M	M	M	M	M	M	M	M	C	C	C		C	C
CALIGIURI BATTISTA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CAMBER GIULIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CANTONI GIANPIERO CARLO	M	M	M	M	M	M	M	M	C	C	C	C	C	C
CARDIELLO FRANCO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CARLINO GIULIANA	F	F	F	F		F	F	F	F	F	F	F	F	F
CARLONI ANNA MARIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CAROFIGLIO GIOVANNI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
CARRARA VALERIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CARUSO ANTONINO														
CASELLI ESTEBAN JUAN	C							C						
CASOLI FRANCESCO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CASSON FELICE	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
CASTELLI ROBERTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CASTRO MAURIZIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CECCANTI STEFANO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
CENTARO ROBERTO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CERUTI MAURO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
CHIAROMONTE FRANCA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
CHITI VANNINO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CHIURAZZI CARLO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
CIAMPI CARLO AZELIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CIARRAPICO GIUSEPPE	C	C	C	C	C	C	C							
CICOLANI ANGELO MARIA	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C
COLLI OMBRETTA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
COLOMBO EMILIO														
COMINCIOLI ROMANO		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	A	C
COMPAGNA LUIGI	C	C	C	C	A	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CONTI RICCARDO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CONTINI BARBARA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CORONELLA GENNARO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
COSENTINO LIONELLO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F

Seduta N. 0426 del 22/09/2010 8.38.33 Pagina 3

Totale votazioni 14

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000014													
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014
COSTA ROSARIO GIORGIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CRISAFULLI VLADIMIRO									F	F	F	F	F	F
CUFFARO SALVATORE	A		A	A	A	A	A	A	A					
CURSI CESARE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
CUTRUFO MAURO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
D'ALI' ANTONIO	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C	C	C
D'ALIA GIANPIERO		F							F	F	F			
D'AMBROSIO GERARDO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
D'AMBROSIO LETTIERI LUIGI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DAVICO MICHELINO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DE ANGELIS CANDIDO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DE ECCHER CRISTANO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DE FEO DIANA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DE GREGORIO SERGIO														
DE LILLO STEFANO	C	C	C	C	C	C	C	C			C	C	C	C
DE LUCA VINCENZO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DE SENA LUIGI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
DE TONI GIANPIERO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
DEL VECCHIO MAURO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
DELLA MONICA SILVIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
DELLA SETA ROBERTO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
DELL'UTRI MARCELLO														
DELOGU MARIANO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DI GIACOMO ULISSE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DI GIOVAN PAOLO ROBERTO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
DI NARDO ANIELLO	F	F	F	F	F	F	F	F					F	F
DI STEFANO FABRIZIO	C	C	C	C	C	C	C	C					C	C
DIGILIO EGIDIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DINI LAMBERTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DIVINA SERGIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
DONAGGIO CECILIA														
D'UBALDO LUCIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ESPOSITO GIUSEPPE	C	C	C	C	C	C	C	C					C	C
FANTETTI RAFFAELE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
FASANO VINCENZO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
FAZZONE CLAUDIO			C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
FERRANTE FRANCESCO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
FERRARA MARIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
FILIPPI ALBERTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
FILIPPI MARCO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
FINOCCHIARO ANNA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
FIORONI ANNA RITA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
FIRRARELLO GIUSEPPE	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C
FISTAROL MAURIZIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F

Seduta N. 0426 del 22/09/2010 8.38.33 Pagina 4

Totale votazioni 14

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000014													
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014
FLERES SALVO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
FLUTTERO ANDREA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
FOLLINI MARCO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
FONTANA CINZIA MARIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
FOSSON ANTONIO	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
FRANCO PAOLO		C				C	C	C	C	C	C	C	C	C
FRANCO VITTORIA	F	F	F	F	F	F	F	F						
GALIOTO VINCENZO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GALLO COSIMO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
GALLONE MARIA ALESSANDRA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GALPERTI GUIDO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GAMBA PIERFRANCESCO E. R.	C	C	C	C	C	C	C	C	C					
GARAVAGLIA MARIAPIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GARAVAGLIA MASSIMO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GARRAFFA COSTANTINO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GASBARRI MARIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GASPARRI MAURIZIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GENTILE ANTONIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GERMONTANI MARIA IDA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GHEDINI RITA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GHIGO ENZO GIORGIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GIAI MIRELLA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GIAMBRONE FABIO	F	F	F	F	F	F	F	F					F	
GIARETTA PAOLO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GIORDANO BASILIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GIOVANARDI CARLO	C				C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GIULIANO PASQUALE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GRAMAZIO DOMENICO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GRANAIOLA MANUELA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GRILLO LUIGI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
GUSTAVINO CLAUDIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F
ICHINO PIETRO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
INCOSTANTE MARIA FORTUNA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
IZZO COSIMO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
LANNUTTI ELIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LATORRE NICOLA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LATRONICO COSIMO	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
LAURO RAFFAELE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
LEDDI MARIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LEGNINI GIOVANNI														
LENNA VANNI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
LEONI GIUSEPPE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
LEVI MONTALCINI RITA														
LI GOTTI LUIGI	F	F	F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F

Seduta N. 0426 del 22/09/2010 8.38.33 Pagina 5

Totale votazioni 14

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000014													
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014
LICASTRO SCARDINO SIMONETTA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
LIVI BACCI MASSIMO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
LONGO PIERO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
LUMIA GIUSEPPE		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LUSI LUIGI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MAGISTRELLI MARINA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MALAN LUCIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MANTICA ALFREDO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MANTOVANI MARIO	M	M	M	M	M	M	C			C	C	C		
MARAVENTANO ANGELA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MARCENARO PIETRO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MARCUCCI ANDREA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MARINARO FRANCESCA MARIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MARINI FRANCO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		
MARINO IGNAZIO ROBERTO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MARINO MAURO MARIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MARITATI ALBERTO														
MASCITELLI ALFONSO	F	F	F	F	F	F			F	F	F	F	F	F
MASSIDDA PIERGIORGIO							C	C	C	C	C	C	C	C
MATTEOLI ALTERO	M	M	M	M	M	M	M	M	C	C	M	M	C	C
MAURO ROSA ANGELA	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
MAZZARACCHIO SALVATORE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
MAZZATORTA SANDRO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
MAZZUCONI DANIELA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MENARDI GIUSEPPE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
MERCATALI VIDMER	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MESSINA ALFREDO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
MICHELONI CLAUDIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MILANA RICCARDO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MOLINARI CLAUDIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MONGIELLO COLOMBA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MONTANI ENRICO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
MONTI CESARINO	C	C	C		C	C	C	C	C	C		C	C	C
MORANDO ENRICO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F
MORRA CARMELO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
MORRI FABRIZIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MUGNAI FRANCO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
MURA ROBERTO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
MUSI ADRIANO														
MUSSO ENRICO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
NANIA DOMENICO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
NEGRI MAGDA	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F
NEROZZI PAOLO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
NESPOLI VINCENZO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Seduta N. 0426 del 22/09/2010 8.38.33 Pagina 6

Totale votazioni 14

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000014													
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014
NESSA PASQUALE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
OLIVA VINCENZO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
ORSI FRANCO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
PALMA NITTO FRANCESCO														
PALMIZIO ELIO MASSIMO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
PAPANIA ANTONINO							F	F	F	F	F	F	F	F
PARAVIA ANTONIO	C	C	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C
PARDI FRANCESCO			F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
PASSONI ACHILLE	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F			F	F
PASTORE ANDREA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
PEDICA STEFANO									F	F	F	F	F	F
PEGORER CARLO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
PERA MARCELLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
PERDUCA MARCO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
PERTOLDI FLAVIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
PETERLINI OSKAR	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
PICCIONI LORENZO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
PICCONE FILIPPO	C	C	C	C	C	C	C	C	C					C
PICHETTO FRATIN GILBERTO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
PIGNEDOLI LEANA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
PININFARINA SERGIO														
PINOTTI ROBERTA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
PINZGER MANFRED	A	A					A	A	A	A	A	A	A	A
PISANU BEPPE							C	C	C	C	C	C	C	C
PISCITELLI SALVATORE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
PISTORIO GIOVANNI														
PITTONI MARIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
POLI BORTONE ADRIANA	F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
PONTONE FRANCESCO														
PORETTI DONATELLA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
POSSA GUIDO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
PROCACCI GIOVANNI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
QUAGLIARIELLO GAETANO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
RAMPONI LUIGI	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C	C	C	C
RANDAZZO NINO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
RANUCCI RAFFAELE	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
RIZZI FABIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
RIZZOTTI MARIA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
ROILO GIORGIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ROSSI NICOLA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ROSSI PAOLO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
RUSCONI ANTONIO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
RUSSO GIACINTO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
RUTELLI FRANCESCO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F

Seduta N. 0426 del 22/09/2010 8.38.33 Pagina 7

Totale votazioni 14

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000014													
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014
SACCOMANNO MICHELE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
SACCONI MAURIZIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
SAIA MAURIZIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SALTAMARTINI FILIPPO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SANCIU FEDELE		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SANGALLI GIAN CARLO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
SANNA FRANCESCO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
SANTINI GIACOMO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SARO GIUSEPPE	C	C	C	C	C	C	C	C	C			C		
SARRO CARLO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SBARBATI LUCIANA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
SCALFARO OSCAR LUIGI														
SCANU GIAN PIERO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
SCARABOSIO ALDO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SCARPA BONAZZA BUORA PAOLO	C	C	C	C	C	C	A	C	C	C	C	C	C	C
SCHIFANI RENATO														
SCIASCIA SALVATORE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SERAFINI ANNA MARIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
SERAFINI GIANCARLO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SERRA ACHILLE	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
SIBILIA COSIMO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SIRCANA SILVIO EMILIO	F	F	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F
SOLIANI ALBERTINA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
SPADONI URBANI ADA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
SPEZIALI VINCENZO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
STANCANELLI RAFFAELE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
STIFFONI PIERGIORGIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
STRADIOTTO MARCO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
TANCREDI PAOLO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
TEDESCO ALBERTO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F
THALER AUSSERHOFER HELGA	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
TOFANI ORESTE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
TOMASELLI SALVATORE	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F
TOMASSINI ANTONIO	C	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
TONINI GIORGIO	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F	F	F
TORRI GIOVANNI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
TOTARO ACHILLE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
TREU TIZIANO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
VACCARI GIANVITTORE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
VALDITARA GIUSEPPE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
VALENTINO GIUSEPPE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C			C	C
VALLARDI GIANPAOLO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
VALLI ARMANDO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
VERONESI UMBERTO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F

Seduta N. 0426 del 22/09/2010 8.38.33 Pagina 8

Totale votazioni 14

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000014													
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014
VICARI SIMONA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
VICECONTE GUIDO	M	M	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
VIESPOLI PASQUALE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
VILLARI RICCARDO														
VIMERCATI LUIGI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
VITA VINCENZO MARIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
VITALI WALTER	F	F	F	F	F		F	F					F	F
VIZZINI CARLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
ZANDA LUIGI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ZANETTA VALTER	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
ZANOLETTI TOMASO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
ZAVOLI SERGIO														

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Augello, Battaglia, Burgaretta Aparo, Caliendo, Caselli, Castelli, Chiti, Ciampi, Colli, Davico, Fantetti, Giovanardi, Longo, Malan, Mantica, Mantovani, Nania, Oliva, Pera, Piccioni, Saccomanno, Viceconte, Viespoli e Vizzini.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Dini, Bonino, Cabras, Alberto Filippi e Livi Bacci, per attività della 3ª Commissione permanente; Cantoni, *a partire dalle ore 10,30,* per attività della 4ª Commissione permanente; Bianchi e Mazzuconi, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti; Bugnano, Carloni, De Luca, Maraventano e Tofani, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro; Marcenaro, per attività della Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani; Santini, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa-UEO; Amoruso, per attività dell'Unione interparlamentare.

Interpellanze, apposizione di nuove firme

Il senatore Mascitelli ha aggiunto la propria firma all'interpellanza 2-00260, del senatore Lannutti.

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

Il senatore Di Giovan Paolo ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-01540 della senatrice Mongiello ed altri.

Interrogazioni

CECCANTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

in data 5 maggio 2010 sono state accolte le dimissioni del Ministro dello sviluppo economico con la conseguente assunzione *ad interim* da parte del Presidente del Consiglio dei ministri della responsabilità di tale dicastero; sono quindi passati circa quattro mesi dall'inizio dell'*interim*;

il Presidente del Consiglio dei ministri, pur avendo il giorno 23 luglio, anche in risposta all'autorevole sollecitazione del Presidente della Repubblica, affermato che nella stessa settimana avrebbe proceduto a porre termine all'*interim*, si è astenuto dal fare ciò; d'altronde è da ricordare che lo stesso Presidente del Consiglio sin dal 6 maggio 2010 ha fatto

varie e ripetute dichiarazioni di imminente cessazione dell'*interim*, sempre smentite dai fatti;

il 21 settembre 2010 si apprende dalle agenzie di stampa che sui temi relativi a piano industriale e occupazione di Indesit il Ministero dello sviluppo economico ha convocato tre riunioni, delle quali la prima in agenda per il 28 settembre,

si chiede di sapere se ciò significhi che il Presidente del Consiglio dei ministri, vista l'importanza della richiamata riunione ed il concomitante impegno alla Camera dei deputati per il voto di fiducia, ritenga di procedere alla proposta di nomina entro quella data, nella speranza che anche tale nomina contribuisca a far raggiungere la soglia di 316 deputati e se a tal fine si pensi di individuare il candidato tra parlamentari appartenenti a liste diverse da quelle della coalizione che ha vinto le elezioni.

(3-01579)

DI GIOVAN PAOLO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

come si apprende da organi di stampa a detta del Sindaco di Roma Alemanno ogni campo nomade è stato sottoposto a stretti controlli di vigilanza;

è stato sancito l'obbligo di identificare chiunque entri: sia i residenti, ai quali è stato rilasciato un tesserino con fotografia e dati anagrafici, sia i visitatori occasionali per i quali c'è l'obbligo di annotare tutti gli ingressi su registri appositi;

si apprende, sempre dalle dichiarazioni del sindaco Alemanno, che tutti i campi nomadi sono stati dotati di un ferreo dispositivo di vigilanza, rafforzato sia dall'uso di telecamere sia, per l'esterno, dal pattugliamento delle Forze dell'ordine e, nell'interno del campo, da un presidio fisso di vigili urbani o di guardie giurate preposte a garantire la sicurezza e compilare il registro interno delle presenze, verificare l'identità dei visitatori e annotare ogni ingresso;

è stato inoltre emanato il divieto di ospitare parenti ed amici nei campi nomadi dopo le ore 22.00;

a quanto risulta all'interrogante, il 30 agosto 2010 una ragazzina quattordicenne, che ha tentato la fuga per amore con un ragazzo rom, è entrata nel campo di Salone senza che il personale preposto ai controlli si accorgesse della sua presenza;

la ragazza è stata ritrovata dopo quattro giorni dalle Forze dell'ordine che hanno rintracciato il fidanzato risalendo al suo numero di telefono,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quale sia il motivo per cui il personale preposto ai suddetti controlli non si sia accorto della presenza della quattordicenne per quattro giorni e se il personale fosse effettivamente in servizio durante quei giorni;

se tutti i campi nomadi siano effettivamente dotati di sistemi di vigilanza e controllo e come questi siano organizzati;

se tale vigilanza non si sia dimostrata meno efficiente della vigilanza precedentemente attuata attraverso la prevenzione e la presenza di cooperative sociali.

(3-01580)

DI GIOVAN PAOLO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

la «questione nomadi» sta diventando un problema sempre più urgente, sia per le condizioni di precarietà in cui questi si trovano sia per questioni di riorganizzazione urbana soprattutto delle aree metropolitane;

l'attenzione sulla «questione rom» è alta sia a livello locale che a livello europeo ed internazionale;

il problema della collocazione dei campi nomadi (per i quali sarebbe doveroso prospettare una soluzione con campi permanenti e con condizioni di abitabilità migliori di quelle attuali), dovrebbe essere affrontato in maniera concertata e partecipata;

negli ultimi due anni molte e varie sono state le dichiarazioni da parte del Sindaco di Roma per quanto riguarda il « piano nomadi» nella capitale;

come si apprende da organi di stampa, l'operazione del censimento è stata avviata per cinque volte, ma ancora non si riesce ad avere il corretto numero delle persone di etnia rom presenti sul territorio capitolino;

stando alle dichiarazioni il piano prevede la distruzione di oltre 100 insediamenti e il trasferimento di 6.000 persone in appena 13 campi tra quelli esistenti o da ampliare o di una nuova costruzione situata nella periferia di Roma;

il suddetto piano è destinato a lasciare senza alloggio oltre 1.000 persone se è corretta la valutazione secondo la quale sarebbero 7.200 le persone di etnia rom presenti a Roma, anche se per molti osservatori il numero reale è di 12.000;

era stato svolto un bando per l'individuazione delle aree per la realizzazione di cinque o sei campi; ma tale bando, come sostengono associazioni e assessori, non sembra essere di facile reperibilità;

per il «piano nomadi» sono stati stanziati fino a 20 milioni di euro di cui 8 milioni finanziati dalla Regione, 5 milioni dal Comune e i restanti dal Governo, ma ancora non è stata avviata la costruzione di nuovi campi,

si chiede di sapere:

se il Governo ritenga opportuno attivarsi, con iniziative di competenza, al fine di dare contezza dei 20 milioni stanziati per il piano nomadi di cui si parla in alcuni giornali;

se il piano nomadi, cui fa riferimento nelle dichiarazioni il sindaco di Roma, sia definitivo e, in caso di risposta positiva, se si intenda rendere accessibile e pubblico tale piano nomadi e trasparante il metodo decisionale utilizzato;

nel caso in cui il piano nomadi non fosse definitivo, se si intenda dare avvio alle pratiche di consultazione e concertazione per rendere parti attive delle decisioni locali sia i cittadini delle aree interessate sia i rom e sinti coinvolti;

se sia ancora aperto il bando per l'individuazione dei campi nomadi e se tale bando sia pubblico.

(3-01581)

ZANDA, BUBBICO, PEGORER, BLAZINA, PINOTTI, LUSI, ARMATO, CARLONI, INCOSTANTE, GARRAFFA, AMATI, MAGISTRELLI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello sviluppo economico, del lavoro e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che:

la recente crisi economica internazionale ha colpito duramente anche l'industria cantieristica mondiale, un settore che negli anni dal 2003 al 2007 è stato caratterizzato da un ciclo molto favorevole e da una crescita esponenziale degli ordinativi;

già nella prima metà del 2008 il comparto ha risentito del rallentamento della domanda, per poi trasformarsi in una caduta libera tanto prolungata da esaurire i carichi di lavoro delle imprese di costruzione mercantile;

gli effetti della crisi sono evidenti in tutto il mondo, tanto che si moltiplicano gli interventi d'urgenza da parte dei Governi ed in Europa si invocano da più parti selettive misure di supporto a un'industria tecnologicamente molto avanzata sia nel settore mercantile che in quello militare e le cui potenzialità, fin dagli anni '90, si sono adeguate ai fabbisogni quantitativi e qualitativi dei segmenti di mercato prescelti, nel quadro della strategia comunitaria;

il fenomeno ha colpito pesantemente sia il trasporto *standard* che quello *high tech*;

così come tutte le tradizionali grandi aree costruttrici, la crisi ha investito la cantieristica navale per un insieme di fattori riconducibili alla stretta creditizia, alla caduta del valore delle navi poste a garanzia dei finanziamenti e al crollo dei noli, seguito al brusco rallentamento del commercio internazionale;

ovunque si registra una caduta degli ordinativi ed una consistente riduzione del carico di lavoro che si ripercuote sui risultati economici delle società cantieristiche. In questa situazione di ridotta redditività e perdurante incertezza nelle previsioni, i grandi operatori del settore hanno optato per una politica attendista quanto ai futuri programmi di investimento;

considerato che:

la cantieristica navale è un settore strategico dell'economia italiana, caratterizzato da alta intensità di lavoro ed elevati indici di innovazione tecnologica, senza peraltro comportare ripercussioni ambientali di segno negativo;

Fincantieri – Cantieri navali italiani SpA è uno dei maggiori gruppi industriali, per fatturato e numero di addetti, esistenti in Europa e nel mondo, attivo nel settore della cantieristica crocieristica, militare e mercantile e rappresenta, pertanto, una delle più importanti realtà produttive del Paese;

il gruppo industriale Fincantieri, stando ai dati dei bilanci consolidati degli ultimi anni, ha alle proprie dirette dipendenze circa 8.500 addetti, impiegando altresì – nell'ambito dei propri lavori e servizi esternalizzati in appalto e dell'indotto complessivamente considerato – altre migliaia di lavoratori, stimati prudenzialmente in oltre 18.000 unità, distribuiti nelle sedi di Trieste, Monfalcone, Marghera, Genova, Sestri Ponente, Sestri Levante, Muggiano, Ancona, Castellammare di Stabia e Palermo;

in ognuna di tali città ciascun cantiere navale della Fincantieri costituisce una delle principali aziende cittadine e dunque fonte di occupazione e ricchezza per i rispettivi territori, oltre a rappresentare un elemento caratterizzante e storicamente radicato, avendo segnato e permeato di sé le vicende sociali delle città medesime nel corso degli anni;

rilevato che:

il 18 dicembre 2009 si è svolto presso il Ministero dello sviluppo economico, alla presenza del Ministro, un incontro per esaminare le problematiche relative alla situazione di crisi della cantieristica italiana;

in quell'occasione il Ministro ha espresso il proprio impegno ad assicurare il necessario sostegno finanziario alle iniziative commerciali di Fincantieri, a rendere operativi i programmi delle Capitanerie di porto, ad accelerare la fornitura di unità navali per la Marina militare e per la Protezione civile, a favorire la costruzione di piattaforme galleggianti quale soluzione flessibile a fronte dell'emergenza carceri ed infine ad utilizzare l'occasione del passaggio della Tirrenia SpA alle Regioni per rinnovare la flotta del traghetti;

nella medesima occasione il Governo si è impegnato, anche, a sostenere a livello europeo il programma di rinnovamento dei mezzi navali da trasporto merci e passeggeri al fine di favorire il miglioramento della sicurezza e limitare l'impatto ambientale negativo;

da parte della società Fincantieri vi è stato l'impegno a non procedere ad alcuna chiusura di cantieri e a ripartire le attività tra le diverse unità produttive per mitigare l'impatto della crisi;

la situazione della cantieristica italiana, tuttavia, è andata sempre più aggravandosi tanto che le organizzazioni sindacali di settore già ad aprile hanno chiesto l'apertura di un tavolo per definire in tempi rapidi un piano di politica industriale con tutte le misure necessarie a sostenere efficacemente il settore, anche perché le iniziative volte ad ottenere commesse pubbliche, che avrebbero potuto ridurre gli effetti della crisi, non hanno ottenuto risultati e non sono comunque immediatamente cantierabili;

la Fincantieri, il 5 luglio 2010, ha comunicato che avrebbe messo in cassa integrazione ordinaria, per 13 settimane, 190 degli 800 dipendenti degli stabilimenti di Muggiano (La Spezia);

tale annuncio è stato preceduto dalla comunicazione dell'avvio o della prosecuzione della cassa integrazione anche per circa un migliaio di dipendenti dei cantieri di Monfalcone (Gorizia), Ancona, Palermo e Castellammare di Stabia (Napoli);

constatato che:

a fine dicembre 2009 il Governo aveva dichiarato l'avvio di commesse pubbliche straordinarie a sostegno del settore. Nonostante le rassicurazioni fornite dal Governo sulle commesse per la Fincantieri non sembra ancora che sia stata ancora garantita l'immediata cantierabilità delle stesse;

in una recente audizione presso la 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) del Senato, l'amministratore delegato della società Fincantieri ha evidenziato la solidità del bilancio confermando, in caso di acquisizione di nuove commesse, l'impegno a mantenere l'attuale assetto produttivo e la volontà di ripartire i carichi di lavoro equamente su tutti i cantieri;

la Fincantieri, malgrado le dichiarazioni rilasciate dall'amministratore delegato al Senato, sta predisponendo, insieme alla controllante Fintecna, un piano di ristrutturazione che prevede un taglio, entro il 2014, di 2.500 posti di lavoro su 8.450 complessivi che dovrebbe interessare tutti i cantieri della società. In tale ambito, oltre ai tagli è prevista la chiusura del cantire navale di Riva Trigoso (Genova) con il trasferimento delle produzioni a Sestri Ponente (Genova) e la trasformazione dello stabilimento di Castellammare di Stabia in una marina turistica;

il licenziamento di lavoratori e la chiusura e la trasformazione di taluni cantieri è stata accompagnata da notizie di decentramento della produzione in Spagna, negli Stati Uniti e in altri Paesi esteri, dove sarebbero disponibili alcune commesse;

il 20 settembre 2010, i lavoratori di tutti i cantieri navalmeccanici della Fincantieri hanno indetto uno sciopero per protestare contro lo stato di incertezza che riguarda il futuro operativo ed occupazionale dei singoli cantieri e le scelte di decentramento industriale della società;

forti preoccupazioni per l'esito della vicenda Fincantieri sono state espresse dalle organizzazioni sindacali e da tutti i sindaci e gli amministratori locali ove hanno sede i cantieri navalmeccanici della Fincantieri per le possibili ripercussioni economiche ed occupazionali sul territorio,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Governo intenda adottare nell'immediato al fine di garantire la continuità operativa di tutti i siti Fincantieri e il mantenimento degli attuali livelli occupazionali;

se intenda predisporre, entro brevi termini, un piano di commesse pubbliche per far fronte ai periodi di caduta produttiva nei cantieri, sulla scorta di quanto già da tempo avviato in Europa e soprattutto in Germania e in Francia;

se intenda sostenere gli investimenti volti a migliorare la produttività dei cantieri anche fornendo aiuti sistematici alla ricerca e all'innovazione, con particolare riguardo al rifinanziamento della legge 27 dicembre 2006, n. 296, relativa ai contributi all'innovazione industriale, attuando, di concerto con le Regioni, le azioni connesse con il Programma industria 2015, per rafforzare i distretti tecnologici dedicati all'attività marittima, in particolare in Friuli-Venezia Giulia, in Liguria, in Sicilia e in Campania

quali punti di riferimento per gli operatori del settore, in particolare per le piccole e medie imprese;

se intenda allineare gli strumenti finanziari e assicurativi a quelli vigenti in altri Paesi dell'Unione, per evitare il danno di aziende competitive che non sono sostenute, a livello di sistema Paese, nei mercati di esportazione, considerando che il settore esporta più del 50 per cento del prodotto.

(3-01582)

VITA, MARCUCCI, FRANCO Vittoria. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali*. – Premesso che:

nel 1997 nasce «Cinecittà Studios SpA», la cui presidenza è affidata a Luigi Abete e del cui consiglio di amministrazione fanno parte, tra gli altri, imprenditori quali Aurelio De Laurentis e Diego Della Valle;

nello stesso anno, lo stesso Della Valle e Vittorio Merloni inaugurano Cinecittà Campus« e il »Tour di Cinecittà«. Attualmente il *campus* non risulta attivo in quanto i corsi, oltre a prevedere rette particolarmente elevate, sarebbero tenuti da docenti non sempre qualificati;

dal 1997 ad oggi le attività di Cinecittà Studios SpA – in particolar modo la produzione cinematografica e le costruzioni scenografiche – sono in forte sofferenza e molte di queste rischiano di sparire a causa dalla grave crisi economica che ha investito Cinecittà proprio a partire dal 1997, ovvero dalla sua trasformazione da ente pubblico a società privata;

il progressivo innalzamento dei costi dei servizi forniti da tali stabilimenti cinematografici ha reso Cinecittà scarsamente competitiva sul mercato cinematografico nazionale ed internazionale e ha spinto i potenziali clienti verso altri stabilimenti privati;

la maggior parte dei lavori che fino a pochi anni fa venivano interamente realizzati all'interno degli stessi studi cinematografici di Cinecittà, attualmente vengono sempre più spesso appaltati a società estere, con la conseguente scomparsa di tutta quella manodopera altamente specializzata e quel patrimonio professionale che da sempre tutto il mondo invidia all'Italia;

con una lettera raccomandata del 26 aprile 2010, Cinecittà Studios SpA ha comunicato ai signori De Angelis (scultore) e Sanchini (tappezziere) la disdetta del contratto di locazione; in particolare, la fabbrica di plastica e sculture della famiglia De Angelis è presente a Cinecittà da quattro generazioni con tre capannoni e circa 30.000 sculture ed è, tra le fabbriche di Cinecittà, la più grande e la più gloriosa;

inoltre, dei 22 teatri di posa presenti a Cinecittà, attualmente solo alcuni risultano essere ancora attivi;

considerato che:

tale situazione desta particolare preoccupazione non solo tra le tante professionalità che da anni prestano la proprio attività presso gli stessi studi di Cinecittà, che vedono fortemente compromesso il loro futuro lavorativo, ma, in generale, tra tutti coloro che riconoscono il grande valore storico, artistico e culturale di Cinecittà;

lo stesso Riccardo Tozzi, Presidente dell'Associazione nazionale industrie cinematografiche audiovisive e multimediali, in un'intervista al «Giornale dello spettacolo», esprime la necessità crescente di dover tornare a lavorare a Cinecittà per abbattere i costi e i tempi di produzione dei film italiani che per motivi organizzativi e d'impatto sul territorio, non possono essere girati «con sei camion a Piazza Mazzini, nel cuore di Roma»,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle gravi condizioni di crisi in cui versano gli storici studi cinematografici di Cinecittà e quali siano le sue valutazioni in merito;

se è vero che Cinecittà Studios SpA abbia disposto la chiusura di tre locali storici presenti negli stabilimenti di via Tuscolana, ossia della fabbrica di sculture, della tappezzeria e del vivaio;

se, in considerazione dell'indiscutibile valore storico, artistico, culturale nonché economico di Cinecittà, nell'ambito delle proprie competenze, non ritenga doveroso intervenire con la massima urgenza al fine di preservare gli *studios* di via Tuscolana da ogni ulteriore decadimento e rilanciarne l'immagine, non solo nell'interesse delle tante professionalità che ivi operano da anni ma, in generale, della cultura e dell'economia del nostro Paese.

(3-01583)

ADAMO, RUSCONI, VIMERCATI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca*. – Premesso che:

la difficile situazione che da anni si trascina al liceo Carducci di Milano ha reso particolarmente problematica anche l'apertura dell'anno scolastico 2010/2011 che è contrassegnata da un crescendo di proteste e contestazioni da parte degli studenti, della maggioranza dei docenti, nonché dei genitori nei confronti della dirigente scolastica;

già negli anni scolastici precedenti, infatti, studenti, genitori e docenti del suddetto istituto scolastico avevano rilevato e denunciato, attraverso una serie di esposti e proteste, diverse irregolarità e opacità sia nella gestione contabile-amministrativa che del personale da parte della stessa dirigente scolastica;

a seguito di tali esposti, alla fine dell'anno scolastico 2008/2009, su denuncia dei due terzi dei docenti, è stata effettuata, da parte di un'ispettrice dell'Ufficio scolastico regionale, un'ispezione in cui sono stati auditi la dirigente scolastica, i membri del consiglio di istituto e alcuni docenti;

nel corso dell'anno scolastico 2009/2010, è stata effettuata una seconda ispezione relativamente alla gestione tecnico-contabile dell'istituto e la nomina di un commissario *ad acta* per il bilancio;

entrambe le ispezioni si sono concluse con una relazione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali siano gli esiti delle due ispezioni sopra richiamate;

se da tali verifiche ispettive siano emerse irregolarità in ordine alla gestione contabile-amministrativa nonché in ordine alla gestione del personale dell'Istituto e, in caso affermativo, quale sia la loro natura e rilevanza;

nel caso in cui siano state rilevate responsabilità in capo al dirigente scolastico, quali siano i motivi per cui il direttore dell'Ufficio scolastico regionale competente non abbia disposto nei confronti dello stesso dirigente gli opportuni provvedimenti di sospensione o trasferimento;

se, alla luce di quanto sopra e, in particolare, delle risultanze delle relazioni ispettive ministeriali, il Ministro in indirizzo non ravvisi l'esigenza di adottare, con la massima sollecitudine, gli opportuni provvedimenti al fine di garantire trasparenza, legittimità e legalità ad uno dei licei più prestigiosi della città di Milano e consentire ai docenti e agli studenti di poter lavorare nel necessario clima di serenità.

(3-01584)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

DE FEO, AZZOLLINI, CARDIELLO, COMPAGNA, ESPOSITO, LAURO, MAZZARACCHIO, PICHETTO FRATIN, VALDITARA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'economia e delle finanze, dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e per i rapporti con le Regioni e per la coesione territoriale*. – Premesso che:

l'emergenza rifiuti in Campania, particolarmente a Napoli, continua;

all'interrogante risulta che:

la società degli imprenditori Gavioli, Enerambiente, che effettua la raccolta della spazzatura in due terzi della città di Napoli, minaccia la sospensione del servizio in quanto vanta un credito di 13 milioni di euro dalla società Asia;

la questione del compostaggio – che avrebbe dovuto risolvere i problemi della parte umida dei rifiuti da trasformare in terriccio (compost) – malgrado il finanziamento di 7 milioni di euro, erogati dai fondi programma operativo regionale (POR), non è neppure avviata a soluzione;

gli impianti previsti nell'area del centro di compostaggio di via Nuova delle Breccie, dove si sarebbero dovuti trattare 24-30.000 tonnellate all'anno di rifiuti, il cui inizio attività era previsto nei primi mesi del 2009, a tutt'oggi non sono stati avviati;

malgrado i progetti regolarmente presentati e finanziati nel 2007 la società Ibi Idroimpianti non è mai neppure entrata in possesso dell'area sulla quale avrebbero dovuto sorgere i citati impianti di compostaggio;

il Comune di Napoli, intanto, continua ad inviare in altre regioni i rifiuti umidi al costo di 200 euro alla tonnellata,

si chiede di sapere dal Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di competenza:

se siano a conoscenza dei motivi per i quali non si è proceduto alla realizzazione del progetto citato, assolutamente indispensabile per la soluzione di uno dei problemi più gravi, tra i tanti, che affliggono la capitale del mezzogiorno;

se siano a conoscenza dei motivi per i quali la Regione, dopo ben tre anni, non ha ancora trasferito i fondi POR 2007-2013 al Comune;

se dopo tali ritardi i fondi POR siano ancora utilizzabili o se, al contrario, siano andati persi;

infine, se e in quali modi ritengano di poter intervenire al fine di evitare che il mancato avvio del ciclo di compostaggio vanifichi l'impegno e gli sforzi di tutti quei cittadini volenterosi che effettuano la raccolta differenziata porta a porta dei rifiuti.

(4-03697)

ZANOLETTI. – *Ai Ministri per le politiche europee e dell'istruzione, dell'università e della ricerca*. – Premesso che:

vari episodi (come ripetute esclusioni dell'italiano tra le lingue tradotte nelle conferenze stampa dei Commissari europei; avvisi pubblicati unicamente in inglese, francese e tedesco, eccetera) inducono a pensare che in sede di Unione europea (UE) si stia privilegiando nella comunicazione istituzionale l'inglese, il francese e il tedesco, lasciando l'italiano in posizione del tutto secondaria;

considerato che:

l'Italia è fra i Paesi fondatori dell'Unione e l'italiano, a giudizio unanime, è lingua di grande spessore culturale per il suo passato e per il suo presente;

è lingua armoniosa, con logica e rigore intellettuale;

il turismo colto sceglie ancora l'Italia come una delle sue mete preferite;

l'italiano è largamente noto nel mondo dell'arte e della musica e universalmente utilizzata dal mondo della moda;

rilevato che:

non esiste nessuna norma dell'Unione europea che autorizzi l'instaurazione a Bruxelles di un sistema trilingue (inglese, francese e tedesco);

l'esclusione della lingua italiana lede la pari dignità di tutte le lingue europee, non rispetta i principi della carta europea dei diritti dell'uomo e danneggia i partecipanti ai concorsi e la nostra economia,

si chiede di conoscere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano utile l'adozione di risolute iniziative atte a difendere in sede UE l'uso dell'italiano negli atti e procedure di competenza e se non ritengano di promuovere una regolamentazione specifica;

se non si ritenga urgente intervenire con politiche che mettano in evidenza lo spessore culturale della nostra lingua, le sue qualità di logica

e di rigore intellettuale, e favorire la sua diffusione all'interno della Comunità europea.

(4-03698)

PINOTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello sviluppo economico e per i rapporti con le Regioni e per la coesione territoriale.* – Premesso che:

il Parlamento è più volte intervenuto per garantire il completamento di programmi di investimento e di iniziative beneficiarie di contributi pubblici in materia di patti territoriali e contratti d'area in corso di realizzazione;

in particolare, l'articolo 18-*bis* del decreto-legge n. 185 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2 *(Gazzetta Ufficiale* n. 22 del 28 gennaio 2009 – supplemento ordinario n. 14), reca nuove disposizioni finalizzate a favorire la definizione delle predette iniziative in corso;

il comma 1 prevede che il saldo del contributo possa essere incassato dopo l'avvenuta consegna al soggetto responsabile di un'autocertificazione che attesti la percentuale di investimento realizzata, la funzionalità dello stesso, nonché il rispetto dei parametri occupazionali;

il comma 2 delimita l'ambito di applicazione delle disposizioni di cui al comma 1 ai soli programmi di investimento agevolati che risultino avere uno stato di realizzazione pari ad almeno i due terzi del programma originario e per i quali il programma realizzato rappresenti in ogni caso uno o più lotti funzionali capaci di soddisfare almeno il 66 per cento dell'occupazione prevista;

tale normativa non ha ottenuto gli effetti previsti. A tutt'oggi, infatti, dopo ben 18 mesi, nonostante le richieste presentate nel rispetto dalla richiamata norma, il Ministero dello sviluppo economico e la Cassa depositi e prestiti non hanno provveduto all'erogazione delle agevolazioni spettanti alle aziende interessate:

permane, pertanto, una grave situazione di stallo che penalizza le iniziative imprenditoriali già realizzate o in avanzato stato di realizzazione, a cui non sono stati erogati i contribuiti approvati;

tale stato di cose sta creando enormi difficoltà finanziarie alle imprese beneficiarie, soprattutto in questa fase di grave crisi economica, avendo queste ultime dovuto anticipare, anche attraverso esposizioni bancarie, l'atteso contributo previsto dalla legge;

una tale situazione è destinata ad aumentare gli effetti della crisi economica anche sul piano occupazionale;

a ciò si aggiunga che si impedisce l'erogazione di nuovi finanziamenti dal momento che le risorse rinvenienti da revoche e rinunce non si rendono disponibili per finanziare nuovi investimenti, nonostante vi siano impegni formali alla riassegnazione di tali risorse ai soggetti responsabili di patti territoriali e contratti d'area;

la Provincia di Genova attende da tempo che siano approvate dal Ministero due distinte proposte di rimodulazione dei patti territoriali, per

complessivi 3 milioni di euro, di: 1) «Genova e Valli del genovesato», la cui domanda è stata presentata in data 8 aprile 2008; 2) «Tigullio-Fontanabuona», la cui domanda è stata presentata in data 22 dicembe 2008;

per ambedue è stato rilasciato il nulla osta della Regione Liguria in data 2 dicembre 2009,

si chiede di sapere:

se e come si intenda dare corso alle formali e ripetute sollecitazioni avanzate dall'Anpaca, associazione nazionale che rappresenta 200 soggetti responsabili di patti territoriali e contratti d'area, in merito al differimento dei termini per il completamento dei programmi di investimento ed all'opportunità di non penalizzare iniziative la cui occupazione finale risulterà ridotta rispetto a quanto previsto, e per il superamento delle problematiche esistenti al fine di concludere in maniera positiva questa esperienza della programmazione negoziata e non disperdere il lavoro svolto in questi anni su tutto il territorio nazionale, che ha lasciato anche importanti risultati in termini di coinvolgimento del partenariato locale, crescita sociale, coesione istituzionale tra tutti i soggetti protagonisti dello sviluppo, enti locali, forze sociali, associazioni imprenditoriali e di categoria;

se non si ritenga, anche al fine di evitare un diffuso contenzioso con potenziali effetti dannosi sul bilancio dello Stato, di assumere tutte le iniziative volte a dare corretta esecuzione ai diversi interventi legislativi sinora inattuati, nonché di attivare un tavolo politico-tecnico volto alla ricerca di soluzioni rapide e condivise con tutti i soggetti responsabili dei patti territoriali e contratti d'area;

se non si ritenga necessario mettere a disposizione risorse per venire incontro alle richieste *ex* articolo 18-*bis*citato, non soddisfatte perché l'erogazione dei fondi da attivare attraverso la tortuosa procedura di perenzione di fatto attiva risorse irrilevanti;

se non si ritenga, in particolare, di utilizzare le risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) la cui competenza è stata attribuita al Ministro per i rapporti con le Regioni dalla recente manovra finanziaria.

(4-03699)

COSTA. – *Ai Ministri della salute e dell'economia e delle finanze.* – Premesso:

le associazioni dei medici delle direzioni ospedaliere pugliesi hanno espresso forte preoccupazione relativamente al blocco delle assunzioni a tempo indeterminato e a tempo determinato previsto dal disegno di legge approvato dalla Giunta regionale in derivazione del «Piano di rientro e di riqualificazione del Sistema Sanitario Regionale 20101-2012» presentato dalla Regione Puglia nel mese di luglio 2010 e per il quale il Governo ha chiesto i provvedimenti attuativi;

è noto, infatti, che la Puglia è una delle regioni con minore quantità di personale addetto ai servizi sanitari e l'ulteriore riduzione derivante dal blocco delle assunzioni e dalla soppressione dei posti nelle dotazioni organiche già prevista nel piano di rientro determinerà gravissime diffi-

coltà organizzative fino all'impossibilità di mantenimento dei servizi sia ospedalieri che territoriali nelle strutture sanitarie pubbliche;

anche gli interventi di riduzione dei posti letto ospedalieri risultano inopportuni. Infatti, i 16.008 posti letto oggi attivi fanno rientrare la Puglia nello *standard* previsto dal Patto per la salute del 4 per cento di posti letto nel quale è compreso lo 0,7 per cento di posti letto per la riabilitazione e la lungodegenza;

pertanto, sarebbe sufficiente soltanto procedere a riconversioni cd in tal senso dovrebbe procedere la Giunta, altrimenti a seguito della riduzione di posti letto, ai sensi della legge finanziaria per il 2010, sarà obbligatoria la ridefinizione in riduzione delle dotazioni organiche che renderà irrimediabile il danno creato al sistema sanitario pubblico, rendendo strutturale l'ulteriore *deficit* di organico e impedendo di fatto per sempre lo sviluppo del sistema sanitario regionale e il miglioramento dei servizi pubblici;

la riduzione dell'assistenza ospedaliera non porta ad alcun risparmio perché richiede necessariamente il parallelo e contestuale incremento di quella territoriale, che in Puglia attualmente è assolutamente carente, se non si vogliono lasciare intere comunità senza assistenza;

l'ingiustificata riduzione dei posti letto ospedalieri (il settore pubblico da solo è al 3,3 per cento) mentre, da un lato, è del tutto inefficace ai fini del rientro dal disavanzo, dall'altro, aggravata dal blocco delle assunzioni e dalla riduzione delle dotazioni organiche, più che realizzare una riqualificazione del sistema sanitario regionale pugliese rischia di creare il presupposto per una disparità di trattamento dei cittadini pugliesi rispetto a quelli del resto d'Italia. Infatti, provocherebbe l'impossibilità di mantenimento dei servizi e di erogazione delle prestazioni rientranti nei Livelli essenziali di assistenza (LEA) con conseguente allungamento delle liste d'attesa;

deve, quindi, essere corretta l'intera impostazione del Piano evitando di compromettere la tenuta del servizio pubblico e puntando a provvedimenti che rendono possibili concreti e cospicui risparmi su voci, quali l'assistenza privata, bloccando qualsiasi nuovo accreditamento (si veda il caso dell'ospedale oncologico di Taranto), la politica del farmaco e delle esenzioni, la spesa per beni e servizi dove la creazione dell'osservatorio dei prezzi non deve essere occasione per ulteriori spese ma il presupposto per obbligare le aziende sanitarie ad uniformarsi nell'acquisizione di beni e servizi al prezzo più basso ottenuto nella Regione, la limitazione delle prestazioni *extra*- LEA alla quale nel Piano è dedicato un intero capitolo, a giudizio dell'interrogante, del tutto vago, nel quale, addirittura, si ammette di non conoscere l'esatta contabilizzazione del *deficit* dovuto alle prestazioni extra – LEA che, però, non vengono eliminate,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con azioni di competenza affinché venga revocato il blocco delle assunzioni e venga ridefinito il «Piano di rientro e di riqualificazione dei Sistema Sanitario Regionale 20101-2012» limitando la riduzione di posti letto ospedalieri al fine di evitare che nel prossimo futuro il Servizio sa-

nitario pugliese viva una stagione di gravissime difficoltà organizzative che metteranno a rischio la salute e la sicurezza dei cittadini e degli operatori.

(4-03700)

RUSCONI, BODEGA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

nel periodo tra il 13 ed il 15 agosto 2010, violenti nubifragi si sono abbattuti nella zona di Lecco provocando ingenti danni alle infrastrutture e, in particolare, all'intera rete viaria dove si sono verificati numerosi smottamenti ed allagamenti;

particolarmente colpita da tale eccezionale ondata di maltempo risulta essere la zona di Olgiate Molgora, dove gli abitanti di ben 13 case allagate sono stati costretti ad evacuare e un ponte stradale è stato divelto, e il Valmaderese, dove a causa di una frana è stata interrotta la linea ferroviaria Monza-Molteno-Lecco;

inoltre, frane e smottamenti hanno interessato le strade provinciali 58 e 180, mentre numerosi allagamenti hanno reso difficile la circolazione su tutta la rete stradale;

a seguito degli eventi descritti i sindaci di Olgiate Molgora, Santa Maria Hoè, Perego, Cernusco Lombardone, Montevecchia, Merate, Osnago, Lomagna, Airuno, Brivio, Calolziocorte, Carenno, Casatenovo, Castello di Brianza, Colle Brianza, Dolzago, Erve, Molteno, Oggiono, Olginate, Sirone, Torre de'Busi e Valmadrera hanno inviato, il 18 agosto 2010, una lettera alla Regione Lombardia, per segnalare lo straordinario disagio e i numerosi danni causati dalle abbondanti piogge e chiedere il riconoscimento dello stato di calamità naturale;

considerato che a fronte di tale grave situazione, a tutt'oggi non risultano essere stati adottati dal Governo i necessari provvedimenti atti a contribuire al superamento delle numerose difficoltà che le popolazioni locali e gli operatori economici stanno affrontando a seguito degli eccezionale eventi atmosferici dello scorso agosto,

si chiede di sapere quali urgenti iniziative il Presidente del Consiglio dei ministri intenda adottare affinché sia dichiarato in tempi rapidi lo stato di calamità naturale per il Comune di Olgiate Molgora e per gli altri Comuni colpiti dall'alluvione, consentendo in tal modo l'individuazione di risorse straordinarie per fronteggiare la situazione di emergenza.

(4-03701)

BIONDELLI. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

la situazione delle carceri è già stata stigmatizzata in numerose interrogazioni ed interventi in Aula che hanno evidenziato mancanze che ledono i diritti dei carcerati e di coloro che lavorano nei penitenziari;

il fattore di maggior gravità, più volte portato all'attenzione del Ministro in indirizzo, è il sovraffollamento che rende difficile la gestione degli istituti di pena, costringendo i detenuti a vivere in condizioni di degrado e di rischio;

in una recente visita presso i penitenziari piemontesi sono emerse inoltre gravi carenze quali vistose infiltrazioni d'acqua nelle celle e nelle sale comuni, cornicioni pericolanti, la presenza di barriere architettoniche che rendono difficilmente accessibile l'infermeria – è il caso di Novara – e l'assenza di educatori – come accade invece a Vercelli – che seguano i detenuti in percorsi di riabilitazione durante il periodo di permanenza nella struttura;

i continui tagli stanno inoltre compromettendo il diritto al lavoro delle guardie penitenziarie che, come nel caso di Novara che ospita un'ala adibita alla custodia dei detenuti sottoposti al regime di pena aggravato di cui all'articolo 41-*bis* della legge 26 luglio 1975, n. 354, sono costrette a turni straordinari legati alla carenza di personale;

la situazione di *impasse* in cui si trovano gli istituti è destinata inevitabilmente a peggiorare a causa del prossimo pensionamento di alcuni direttori che, a causa dei tagli, non saranno sostituiti se non con supplenti che dovranno operare su più sedi,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga prioritario un intervento di monitoraggio del sistema carcerario che possa guidare interventi mirati a colmare queste gravi criticità;

se non ritenga altresì prioritario bandire opportuni concorsi al fine di garantire la copertura dei posti di direttore che ad oggi non risultano assegnati.

(4-03702)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-01584, della senatrice Adamo ed altri, sulla gestione del liceo Carducci di Milano.

€ 7,60