Senato della Repubblica

XVII LEGISLATURA

Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

46ª seduta pubblica (antimeridiana)
giovedì 20 giugno 2013

Presidenza del vice presidente Gasparri,
indi della vice presidente Lanzillotta

INDICE GENERALE

RESOCONTO STENOGRAFICO . . . . . *Pag.* 5-44

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 45-52

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) 53-84

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

SUL PROCESSO VERBALE

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 5, 6, 7
SANTANGELO *(M5S)* 5, 6
COTTI *(M5S)* 5
VOLPI *(LN-Aut)* 6
COLUCCI *(PdL)* 7

Verifiche del numero legale 6

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO 7

MOZIONI

Discussione delle mozioni 1-00037 e 1-00071, sul corridoio ferroviario Adriatico:

TOMASELLI *(PD)* 8
COMPAGNONE *(GAL)* 10
RAZZI *(PdL)* 14
BLUNDO *(M5S)* 14, 15
AMATI *(PD)* 15
CERVELLINI *(Misto-SEL)* 17
BARANI *(GAL)* 19, 29
DAVICO *(LN-Aut)* 20
D'ONGHIA *(SCpI)* 22
SCIBONA *(M5S)* 24
LIUZZI *(PdL)* 25
SONEGO *(PD)* 27
ESPOSITO Giuseppe *(PdL)* 28
GHEDINI Rita *(PD)* 28
BITONCI *(LN-Aut)* 28
MORRA *(M5S)* 28
GIANNINI *(SCpI)* 29
SANTANGELO *(M5S)* 29
BENCINI *(M5S)* 30
RUVOLO *(PdL)* 30

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE 30

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA . . . . . *Pag.* 31

Variazioni. Discussione e reiezione di proposta di modifica:

PRESIDENTE 35, 36, 37
DE PETRIS *(Misto-SEL)* 35, 37
MINEO *(PD)* 35
ZANDA *(PD)* 35, 36
COMPAGNA *(GAL)* 36
SANTANGELO *(M5S)* 36

Verifiche del numero legale 37

SULLA GIORNATA MONDIALE DEL RIFUGIATO

LO GIUDICE *(PD)* 37

SULLA TRATTATIVA TRA IL GOVERNO AFGHANO E I TALEBANI

ORELLANA *(M5S)* 39

SULLE MODALITÀ ADOTTATE DAL M5S PER L'ESPULSIONE DI PARLAMENTARI ELETTI NELLE PROPRIE LISTE

MINEO *(PD)* 40
LUCIDI *(M5S)* 41

SULLA RIORGANIZZAZIONE DELLE SEDI GIUDIZIARIE IN CAMPANIA

PRESIDENTE 41, 42
CUOMO *(PD)* 41

SULLA CRISI DELLA VINYLS DI PORTO TORRES

PRESIDENTE 42, 43, 44
SERRA *(M5S)* 42, 43
LUCIDI *(M5S)* 43, 44

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT) - PSI: Aut (SVP, UV, PATT, UPT) - PSI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

ALLEGATO A

MOZIONI

Mozioni 1-00037 e 1-00071 sul corridoio ferroviario adriatico . . . . . *Pag.* 45

Ordine del giorno 51

ALLEGATO B

CONGEDI E MISSIONI 53

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . . *Pag.* 53

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme a mozioni 54

Mozioni 55

Interpellanze 59

Interrogazioni 61

Interrogazioni da svolgere in Commissione . . 84

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente GASPARRI

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 9,32).*
Si dia lettura del processo verbale.

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

Sul processo verbale

SANTANGELO *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO *(M5S)*. Signor Presidente, in merito al verbale, dovrebbe essere apportata una modifica. Ieri, durante la votazione della mozione n. 56, presentata dal senatore Bitonci e da altri senatori, abbiamo chiaramente richiesto il voto elettronico, che è stato negato; ragion per cui vorrei cortesemente che venisse verbalizzato in questa formalità. Successivamente, a seguito di tale episodio, il Movimento 5 Stelle ha abbandonato l'Aula; quindi, vorrei che anche questo venisse messo a verbale.

PRESIDENTE. Prendiamo atto delle sue osservazioni.

COTTI *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COTTI *(M5S)*. Signor Presidente, vorrei aggiungere a quanto detto dal collega che durante quella votazione c'erano mani alzate per richiedere la votazione elettronica che sono state confuse con voti favorevoli. Aggiungo che nella stessa votazione non si è chiesto chi fossero gli astenuti; quindi, a mio parere, quella votazione sarebbe da invalidare, e chiedo che questa mia osservazione resti a verbale.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto, anche se ieri erano già state chiarite diverse questioni al riguardo.

VOLPI *(LN-Aut)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VOLPI *(LN-Aut)*. Signor Presidente, anche noi chiediamo di inserire nel verbale che ieri abbiamo chiesto in maniera evidente la votazione elettronica. Non ci ha convinto – mi permetta, Presidente – il rimando del Presidente di turno alla disattenzione dei senatori Segretari. Pensiamo ci debba essere l'attenzione anche del Presidente nel momento in cui dei senatori alzano la mano. Magari lo faremo in maniera più evidente senza saltellare per non combinare guai, ma comunque cercheremo di farci notare.

PRESIDENTE. Come è stato detto ieri, ribadisco che la Presidenza aveva potuto verificare che era stata avanzata richiesta di voto elettronico solo dopo l'indizione della votazione, avvenuta per alzata di mano, della mozione n. 56. Solo in quella specifica circostanza non si è potuto procedere attraverso lo scrutinio simultaneo perché era già in corso la votazione.

Comunque sia, registriamo le osservazioni che sono state fatte e confermiamo che i senatori Segretari e chi presiede l'Assemblea prestano la massima attenzione possibile per rilevare eventuali richieste di votazione elettronica e che non vi è stato e non vi è alcun intento di critica nei confronti di nessuno, laddove, per mera accidentalità, possa sfuggire una qualche indicazione da parte dei senatori. La perfezione non è di questo mondo; cercheremo tutti insieme di migliorare la nostra attività.

SANTANGELO *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO *(M5S)*. Chiedo la votazione del processo verbale, previa verifica del numero legale.

Verifica del numero legale

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Colleghi, essendo la prima votazione diamo tempo ai senatori di recarsi a prendere le tessere. Prego coloro che devono ancora raggiungere la propria postazione di farlo con immediatezza.

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione sul processo verbale

COLUCCI *(PdL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLUCCI *(PdL)*. Signor Presidente, desidero segnalare la mancata registrazione della mia presenza.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Metto ai voti il processo verbale, integrato dalle osservazioni che sono state avanzate.

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 9,41).*

Discussione delle mozioni nn. 37 e 71, sul corridoio ferroviario Adriatico (ore 9,41)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00037, presentata dal senatore Tomaselli e da altri senatori, e 1-00071,

presentata dal senatore Compagnone e da altri senatori, sul corridoio ferroviario Adriatico.

Ha facoltà di parlare il senatore Tomaselli per illustrare la mozione n. 37.

TOMASELLI *(PD)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, questa mozione, che porta la firma di diversi colleghi del Gruppo del Partito Democratico e di altri Gruppi, si ispira agli obiettivi della politica di coesione economica, sociale e territoriale fissati dalla Strategia di Lisbona, tra le cui priorità, voglio ricordare, rientra senza dubbio il potenziamento delle reti infrastrutturali.

Le politiche di coesione portate avanti dall'Unione europea, infatti, sono finalizzate soprattutto a creare omogeneità e integrazione tra territori, culture, tradizioni, storie e commerci, puntando proprio sull'integrazione della rete come attività di completamento. In particolare è necessario richiamare l'interesse che l'Europa ha manifestato più volte in questi ultimi anni verso l'estensione della rete di trasporto transeuropea, la cosiddetta TEN-T, per la quale l'Unione europea ha già previsto importanti risorse finanziarie per i prossimi anni.

Poco più di un anno fa, in Senato, l'8ª Commissione permanente ha approvato in proposito una risoluzione riguardante la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Quella risoluzione metteva in evidenza l'interesse nazionale del nostro Paese a stare pienamente dentro le scelte strategiche promosse dall'Unione europea. Tali proposte sono orientate in particolare alla realizzazione entro il 2050 di uno spazio unico europeo dei trasporti, basato su una rete di trasporto completa, interconnessa ed intermodale, che coinvolga le infrastrutture ferroviarie, marittime, aeree e viarie di tutti gli Stati membri, capace di contribuire al miglioramento della libera circolazione delle merci, dei servizi e delle persone all'interno degli Stati membri, tra di loro e con i Paesi confinanti.

Nella proposta comunitaria è previsto altresì un aumento delle risorse messe a disposizione per l'incentivazione e la realizzazione di tali reti. Nello specifico, queste reti avranno un'espansione progressiva in due fasi, la prima al 2020 e la seconda al 2050. Tra queste reti voglio richiamare i cosiddetti corridoi, oggetto della nostra mozione, ma anche di un analogo indirizzo assunto dal Senato circa un anno fa. Mi riferisco al corridoio Baltico-Adriatico che parte da Helsinki e si ferma, nelle previsioni attuali, a Ravenna, tagliando fuori una parte consistente del quadrante adriatico centromeridionale del nostro Paese.

In quella richiamata risoluzione, approvata in Senato, rilevammo, con larghissimo consenso, la necessità che un'attività istruttoria supplementare vedesse impegnato il Governo italiano nei confronti dell'Unione europea al fine di includere nella prosecuzione del corridoio Baltico-Adriatico, lungo la dorsale adriatica, l'intera direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce, in quanto tale prosecuzione costituisce elemento centrale,

tra l'altro per il sistema dei collegamenti all'interno della cosiddetta macroregione adriatico-ionica, ormai di prossima approvazione. Quest'ultima, su cui l'Unione europea ha molto insistito e investito negli ultimi anni, rappresenta una delle strategie interregionali aperte non sono agli Stati membri ma anche a quelli confinanti e vede un protagonismo attivo e particolarmente impegnato del nostro Paese e dell'intera dorsale adriatica.

Tale prolungamento è peraltro di fondamentale importanza anche alla luce del fatto che, nella nuova rete centrale dei corridoi, non è più previsto il famoso corridoio 8 Bari-Varna, ormai in qualche modo accantonato, che svolgeva un ruolo strategico di collegamento tra l'Italia, e quindi la stessa Europa, e le regioni balcaniche.

Proprio nella prospettiva dell'approvazione di questa importante strategia, la macroregione adriatico-ionica, e al fine di rendere l'Italia il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente, nonché tra i Paesi del Nord Europa e le nuove economie che si affacciano sul Mediterraneo, sollecitiamo ancora una volta il Governo italiano, anche con questo nuovo atto d'indirizzo, ad un impegno esplicito e puntuale diretto alla promozione e al sostegno, in sede europea, del prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico lungo la dorsale richiamata. È chiaro infatti che tale macroregione è un capitolo decisivo per l'integrazione transnazionale, nonché per la crescita e lo sviluppo economico dell'intero nostro Paese, che potrà favorire anche lo stesso processo di adesione all'Unione europea dei Paesi dell'area dei Balcani.

In tale prospettiva risulta fondamentale che l'intera Europa, quindi, guardi con attenzione e scelte coerenti sia ai Balcani che all'intera area del Mediterraneo, e qui trova centralità la prospettiva, che è l'oggetto della nostra mozione, di un potenziamento infrastrutturale della dorsale adriatica, a cominciare dalla sua linea ferroviaria. Ecco perché in questa strategia e in questo contesto europeo, ma con lo sguardo rivolto al Mediterraneo e ai Balcani, riteniamo imprescindibile progettare, promuovere, individuare risorse e progetti volti all'ammodernamento della nostra rete ferroviaria e allo sviluppo di connessioni infrastrutturali, in particolare appunto lungo la dorsale adriatica, oggi oggettivamente penalizzata rispetto ad altre direttrici.

Assume carattere d'urgenza, quindi, un impegno del Governo, che noi qui vogliamo sollecitare, a garantire un'adeguata programmazione in favore dei progetti indirizzati all'ammodernamento di tale linea ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice Milano-Lecce, dal Friuli, ed all'interconnessione all'altezza dell'Emilia-Romagna, alla luce ormai della prossima definizione tra l'altro della programmazione dei fondi strutturali per il periodo 2014-2020.

Più che all'alta velocità, di cui comprendiamo non solo la difficile sostenibilità finanziaria, infrastrutturale e progettuale, anche dai tempi non brevi, puntiamo oggettivamente al potenziamento della cosiddetta linea di alta capacità lungo la dorsale adriatica; un progetto d'investimento e d'ammodernamento che potrebbe rappresentare un impulso determinante a quella circolazione delle merci, delle persone e dei servizi e a quell'in-

tegrazione tra regioni sostanzialmente confinanti di cui abbiamo parlato finora.

La dorsale adriatica, quindi, risulta centrale proprio per i limiti che oggi presenta ma anche per le potenzialità che manifesta, perché coinvolge regioni che vanno dal Friuli-Venezia Giulia, passando per il Veneto, l'Emilia-Romagna, fino alla Puglia. Tra l'altro nei giorni scorsi proprio tutti i presidenti di Regione, dal Friuli-Venezia Giulia alla Puglia, hanno manifestato concordemente l'interesse a partecipare (altro punto su cui invitiamo il Governo ad un'iniziativa, a mettere in piedi una sorta di coordinamento tra il Governo, le Regioni di cui parliamo e le Ferrovie dello Stato), in sede di realizzazione di studi di fattibilità e di conseguenti atti progettuali, e anche nell'individuazione delle risorse comunitarie, nazionali e in capo alle Regioni, che in tempi ragionevoli e con risorse sostenibili possano portare all'ammodernamento e a conseguire il risultato di cui oggi qui parliamo.

In tale prospettiva, quindi, la concertazione promossa nelle ultime settimane va colta positivamente, e su questo intendiamo affidare l'impegno decisivo al Governo, ed in particolare al Ministero competente, perché svolga questa funzione di coordinamento. Si tratta di una sfida che fa dell'ammodernamento infrastrutturale di una parte così decisiva del nostro Paese un'occasione di profonda integrazione dell'Italia e dell'Europa proiettandole verso il Mediterraneo e con una postazione assolutamente decisiva verso il nuovo mondo che avanza dall'area dei Balcani. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore D'Ambrosio Lettieri).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Compagnone per illustrare la mozione n. 71.

COMPAGNONE *(GAL)*. Signor Presidente, la mozione in esame muove da una serie di valutazioni che desidero ricordare.

Essa considera che la Commissione trasporti del Parlamento europeo ha approvato il regolamento per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e prende atto che il corridoio 1 Baltico-Adriatico risulta lungo oltre 3.000 chilometri, con un'estensione che va da Helsinki a Bologna, Ravenna e Ancona, attraverso i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna-Ancona, di navigazione interna e tramite l'utilizzo di autostrade del mare.

Si valuta altresì che in particolare Bari, nonostante sia stata promossa di recente città metropolitana, non è inserita nell'elenco dei nodi urbani centrali, mentre la stessa dorsale adriatica non è inserita nella rete TEN-T, visto che il corridoio Baltico-Adriatico si ferma ad Ancona, ricordando che i corridoi TEN-T sono soprattutto ferroviari e sono finalizzati al potenziamento dell'intermodalità, si estendono attraverso 19 regioni in 5 Stati membri, connettono più di 40 milioni di abitanti, collegano importanti nodi tra porti del mar Baltico e dell'Adriatico e connettono l'Europa con i mercati dell'Asia.

Nella mozione si stima che il corridoio 5 Helsinki-La Valletta, prevalentemente ferroviario ad alta velocità e alta capacità, si snoda da nord a sud attraverso il territorio di 6 Paesi dell'Unione europea, comprendendo la Finlandia, la Svezia, la Danimarca, la Germania, l'Austria e l'Italia e che il suo tracciato è stato disegnato sulla base dei precedenti progetti prioritari – ricordiamo il TEN-T 1 (Berlino-Palermo), il TEN-T 11 (Øresund *bridge*) e così via – includendo anche collegamenti del tipo autostrade del mare tra la Sicilia e Malta. Peraltro, lo sviluppo del corridoio Helsinki-La Valletta si basa in particolar modo sulla realizzazione di due infrastrutture fondamentali, che sono il collegamento attraverso lo stretto di Fehmarn nel mar Baltico tra la Germania e la Danimarca e il *tunnel* di base del Brennero, tra l'Italia e l'Austria.

Per quanto riguarda l'Italia si segnalano le opportunità correlate alla realizzazione di questo progetto, connesse sia alla possibilità di unire tramite collegamento ferroviario veloce due grandi regioni europee dal punto di vista della produzione industriale, ovvero la pianura padana e la Baviera, sia allo sviluppo della rete Nord-Sud nazionale. Infatti, il corridoio Helsinki-La Valletta, nel suo tracciato meridionale, si fonda sulla centralità dell'asse ferroviario ad alta velocità in Italia, in particolare tra i nodi di Verona-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Reggio Calabria-Messina e Palermo. Tuttavia, solo alcune di queste tratte risultano ad oggi completate (per esempio il collegamento Bologna-Napoli).

Va inoltre considerato che non solo la Puglia e l'Italia perderebbero una grande opportunità, ma l'intera Europa commetterebbe un grave errore. Infatti, le ragioni a difesa del proseguimento del corridoio 1 Baltico-Adriatico sino alla Puglia sono, oltre che di natura economica e di trasporto, essenzialmente geopolitiche, considerato che oggi l'Unione europea, che ha accolto i Paesi dell'Est Europa, dovrebbe guardare con maggiore attenzione al Mediterraneo e all'Africa come futuri bacini di sviluppo economico e commerciale, tenendo in grande considerazione due prossimi scenari, ai quali sta lavorando da tempo e che, come è stato ricordato, riguarderanno la creazione di una macroregione ionico-adriatica e l'adesione o preadesione alla Unione europea di tutte le Nazioni dell'area balcanica.

L'Europa ha già sviluppato sistemi di integrazione regionale basati su una visione di area vasta infranazionale: basti pensare alle macroregioni del Baltico e del Danubio.

Il processo di aggregazione di una macroregione ionico-adriatica che comprenda, oltre a tutte le Regioni rivierasche italiane, anche la Slovenia, la Croazia, il Montenegro, l'Albania e la Grecia, è già avviato. Ugualmente, va avanti il processo di allargamento dell'Unione, con la Croazia che si appresta a diventare il 28º Stato dell'Unione e la Serbia, pronta all'adesione. Seguiranno l'Albania, il Montenegro, la Bosnia e la Macedonia.

Per tutte queste ragioni appare incomprensibile il fatto che il corridoio 1, scendendo dal Baltico, si fermi ad Ancona e non prosegua invece per Bari e Brindisi. Così restando, l'Unione europea contraddirebbe uno

dei capisaldi del programma di sviluppo della TEN-T, ovvero l'interconnessione delle reti.

L'importanza del Mediterraneo nello scenario del commercio internazionale è dimostrata anche dalla crescita del traffico di *container* attraverso il canale di Suez. Ricordo che tra il 2000 e il 2011 si sono toccati i 7.178 passaggi complessivi (Nord-Sud e viceversa), con un aumento del 55,7 per cento delle navi transitate rispetto al 2000.

Rilevato che, per quanto riguarda la Sicilia, mancano collegamenti di alta velocità e alta capacità, che pure rientrerebbero a pieno titolo nella programmazione pluriennale delle risorse da impiegare per la costruzione del corridoio 5 (Helsinki-La Valletta), che rappresenta il nodo più meridionale della rete dell'intera area del bacino del Mediterraneo ed assolve all'importantissima funzione di raccordare aree periferiche del continente europeo, e rilevato altresì che il corridoio 5 è considerato di assoluta rilevanza per il sistema Paese, ne consegue che esso dovrà comportare necessariamente la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, poiché, se così non fosse, lo stesso corridoio europeo non avrebbe senso. Sarebbe infatti poco comprensibile, se non addirittura illogico, immaginare il corridoio Helsinki-La Valletta, che prevede la sezione ferroviaria Napoli-Reggio Calabria, nonché la sezione Messina-Palermo, non specificando come collegare la Calabria alla Sicilia. Ci si chiede, infatti, come si potrebbe realizzare la tanto invocata multimodalità senza colmare questa cesura di percorso rappresentata dal braccio di mare che separa la Calabria dalla Sicilia e su cui dovrebbero correre i treni veloci.

Giova a questo punto ricordare come il progetto del ponte sullo Stretto, che correrebbe su una distanza di circa 3 chilometri tra i due piloni principali, collegherebbe oltre 5 milioni di abitanti al resto dell'Europa con influenze sicuramente positive ed enormi sullo sviluppo del Sud dell'Italia. Basti pensare che: Palermo soddisfa i requisiti di città «nodo» in quanto la sua area metropolitana supera il milione di abitanti; i collegamenti più diretti con l'isola di Malta avvengono attraverso i porti della Sicilia (Pozzallo, Catania, Augusta, Palermo); per dare realizzazione alla parte meridionale del progetto prioritario europeo con specifico riferimento alla rete ferroviaria, sono stati già sostenuti dall'Italia ingenti investimenti. Infatti, la nuova rete di trasporto europeo, comprendendo il corridoio Helsinki-Sicilia-Malta, si sviluppa anche nel territorio siciliano secondo la direttrice Messina-Catania-Enna-Palermo per consentire di servire i principali nodi urbani dell'isola e di migliorare i collegamenti ferroviari con i porti di Catania, Augusta e Palermo.

Posto che finora per il ponte sullo Stretto di Messina sono stati già spesi per il progetto e il mantenimento della società Stretto di Messina 383 milioni di euro, la mancata realizzazione del ponte porterebbe al pagamento di penali stimate sino ad ulteriori 700 milioni di euro. Si ricorda, quindi, che a fronte del costo complessivo dell'opera realizzata di circa 6 miliardi di euro, lo Stato spenderebbe oltre un miliardo; cioè spenderebbe tanto quanto costa un'opera, senza tuttavia realizzarla.

Rilevato che alla Sicilia, che conta una popolazione di oltre 5 milioni di abitanti, deve essere garantito lo stesso grado di libertà di collegamento al continente concesso ad altri Paesi europei, non si può non citare, per esempio, il progetto «ponte sull'Øresund» che collega stabilmente la Danimarca alla Svezia. Questo ponte, cofinanziato dall'Unione europea, è più lungo di quello previsto sullo Stretto di Messina (misura infatti 7,8 chilometri), e collega appena 3,5 milioni di abitanti dell'area di Copenaghen-Malmö, a fronte dei 5 milioni di siciliani che il ponte sullo Stretto collegherebbe (senza contare la popolazione proveniente dai Paesi nordafricani che passerebbe da questo corridoio).

Il ponte sull'Øresund è stato realizzato ed inaugurato il 1° giugno del 2000, mentre il ponte sullo Stretto di Messina sconta ritardi impressionanti e colpevoli. Ma, invero, le ragioni che spingono a ritornare con più forza sulla necessità della realizzazione del ponte stesso sono le medesime ragioni che hanno spinto i danesi e gli svedesi a costruire quello sull'Øresund, e cioè la necessità che le attività commerciali non soffrano più i lunghi tempi di attraversamento dello stretto e che finalmente, grazie al potenziamento infrastrutturale, Regioni come la Sicilia e la Calabria possano avere l'opportunità di ridurre drasticamente il *gap* di sviluppo che le separa dalle Regioni più ricche d'Italia. Quindi, se è stato possibile realizzare questo ponte tra la Danimarca e la Svezia, non si vede perché non è possibile realizzarne uno analogo tra la Sicilia e la Calabria.

Proponiamo pertanto di impegnare il Governo ad avviare una forte azione al fine di estendere fino a Bari e Brindisi il corridoio 1 che, così come progettato, lascia isolata larga parte del Sud e non tiene conto dei futuri sviluppi della politica europea verso il Mediterraneo.

Proponiamo altresì di impegnarlo ad intraprendere una forte azione in sede europea per fare in modo che il corridoio 5 sia compreso nella programmazione dell'Unione europea per gli anni 2014-2020, anche per il collegamento previsto fino a Palermo, con risorse che portino ad opere cantierabili e ricomprendano la realizzazione del ponte sullo Stretto.

Infine, proponiamo di impegnare il Governo ad indirizzare una forte azione per coinvolgere anche le istituzioni europee in una valutazione sui benefici che porterebbe la definitiva realizzazione del ponte sullo Stretto per i collegamenti dei Paesi del Mediterraneo con il Nord Europa.

Cosa vuol dire «ponte»? A quale esigenza risponde? Risponde in primo luogo all'esigenza del lavoro, di cui tanto parliamo: lavoro per il Sud. Poi a quella dello sviluppo economico: non ci può essere sviluppo economico in una Regione se non ci sono le comunicazioni. Questo lo capiscono tutti. Non ci può essere sviluppo né per l'agricoltura né per il turismo, le due leve fondamentali per lo sviluppo del Sud. Infine, la coesione sociale. Si parla tanto di coesione sociale, ma quale coesione sociale più grande vi è rispetto a quella che dovrebbe esservi tra il Sud e il Nord? Quale coesione sociale può essere più importante rispetto a quella fra gli stessi cittadini dell'Italia? *(Applausi dai Gruppi GAL e SCpI).*

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato l'ordine del giorno G1, già stampato e distribuito, che il senatore Razzi ha chiesto di illustrare. Ne ha facoltà.

RAZZI *(PdL)*. Signor Presidente, intervengo in ordine al corridoio ferroviario adriatico per l'ammodernamento della linea Pescara-Roma.

La velocizzazione del corridoio ferroviario adriatico costituisce opera strategica ed impegnativa per il Governo italiano. In questo contesto deve essere assicurata un'adeguata modernizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma. Non è infatti neanche pensabile che i due corridoi ferroviari (tirrenico e adriatico) siano ammodernati e velocizzati mentre il possibile ammodernamento degli stessi corridoi abbia tempi di percorrenza (oltre cinque ore) assolutamente inadeguati e penalizzanti per i viaggiatori.

L'ammodernamento della ferrovia Pescara-Roma costituisce, altresì, opera strategica per il turismo e lo sviluppo economico dell'intero Abruzzo, nonché opera oramai ineludibile per la drastica riduzione del fenomeno di congestione del traffico veicolare a Roma.

Tutto ciò premesso, l'ordine del giorno G1 è diretto a impegnare il Governo, e in particolare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a procedere in via prioritaria a realizzare le opere di adeguamento e velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

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

BLUNDO *(M5S)*. Signor Presidente, colleghi, vorrei far notare che, in previsione di una rapida approvazione da parte dell'Unione europea della creazione della macroregione adriatico-ionica, nella seduta del 18 gennaio 2012 la Commissione lavori pubblici, comunicazioni del Senato ha posto l'accento sulla necessità di svolgere un'ulteriore istruttoria a livello europeo affinché nell'ambito dell'attività di definizione dei tracciati che si andranno a realizzare entro il 2020 sia compresa la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce quale prosecuzione del corridoio Baltico-Adriatico, una richiesta che ha acquisito ulteriore forza politica grazie all'approvazione all'unanimità da parte di quest'Aula l'11 gennaio 2012 di una mozione che ha invitato l'Unione europea ad approvare in tempi rapidi la creazione della macroregione adriatico-ionica.

La nostra posizione è però del tutto antitetica alla motivazione ispiratrice della mozione in oggetto. Infatti, il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico non deve essere inteso come atto che trasformi l'Italia in una piattaforma di interscambio per i traffici commerciali tra Oriente e Occidente, in quanto ciò sarebbe distruttivo del tessuto territoriale a causa dell'enorme impatto che avrebbe la realizzazione delle strutture necessarie al completamento delle piattaforme logistiche. È prioritario invece che la dorsale adriatica rientri nel progetto Trans-european rail network, in quanto l'Italia necessita di un collegamento efficiente sia in termini interni

che in termini di interconnessione con le reti europee, inserendosi nel quadro di un più ampio collegamento tra il mare del Nord e il mare Adriatico.

Facciamo notare a quest'Assemblea, colleghi, che la dorsale adriatica presenta attualmente notevoli criticità, che si intrecciano e vanno oltre la programmazione finanziaria europea 2014-2020. Tali criticità richiedono una disamina complessiva anche dei collegamenti ferroviari regionali e interregionali, nella ferma convinzione che non possono esistere città ed utenti di serie A e di serie B. Su questo versante il ritardo è notevolissimo rispetto all'offerta prevista lungo la direttrice centrale Napoli-Roma-Bologna-Milano.

Il prolungamento del corridoio Baltico va visto quindi non nell'ottica di creare una nuova linea alta velocità-alta capacità o di convertire a costi esorbitanti la linea attuale in un'alta velocità-alta capacità, ma piuttosto nell'ottica di equiparare l'offerta ferroviaria a quella della linea tirrenica, in termini sia di costi per l'utenza che di rapidità nei collegamenti. È questa l'iniquità che occorre mettere a fuoco, Presidente, per migliorare l'offerta dei servizi di trasporto regionali e interregionali. Inoltre, lungo la direttrice adriatica sono assenti i treni regionali veloci, e ciò obbliga i cittadini ad acquistare solo il servizio più costoso. Se poi aggiungiamo il fatto che spesso i treni Intercity, che percorrono la direttrice adriatica, viaggiano a velocità più bassa di quella dei regionali veloci, i danni subiti dai cittadini sono evidentissimi.

A soffrire di questa situazione sono soprattutto le Regioni come le Marche, il Molise e in particolar modo l'Abruzzo, penalizzato a tal punto – tengo a sottolineare – che le città rasentano l'isolamento. A titolo puramente esemplificativo cito Pescara che, sebbene rappresenti un riferimento commerciale, è trascurata dalla Rete ferroviaria italiana (RFI) riguardo i collegamenti da e per la città, in totale violazione del contratto di servizio. *(Il microfono si disattiva automaticamente).*

PRESIDENTE. Ha esaurito il tempo a sua disposizione. Ci sono altri colleghi del suo Gruppo iscritti a parlare, quindi la invito a concludere.

BLUNDO *(M5S)*. Va bene, Presidente. È quindi necessario ragionare ed elaborare una strategia complessiva di rilancio del trasporto nelle maggiori città italiane, in un'ottica regionale e interregionale che tenga conto dei territori senza trascurare località di pregio ambientale, storico e artistico, anche ai fini di un sano turismo culturale, autentica risorsa e vero petrolio del Paese. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

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

AMATI *(PD)*. Signor Presidente, chiedo innanzitutto di poter aggiungere la firma alla mozione n. 37.

Onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, la mozione oggi in discussione in quest'Aula affronta una tematica di fondamentale importanza per il nostro Paese, per la posizione che occupa in Europa e per

la sua ubicazione strategica, che lo rende un ponte naturale tra il mondo occidentale e quello orientale.

Questo atto si prefigge essenzialmente due finalità. La prima è quella di indirizzare l'azione del Governo, con un preciso impegno a fare in modo che in sede europea venga maturata la profonda convinzione che il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico (corridoio 1), lungo la dorsale adriatica e fino alla Puglia, rappresenti un elemento strategico tra i diversi poli produttivi e le aree portuali dell'Adriatico. Così, non solo si potrà rendere più forte il nostro Paese, migliorando i collegamenti economici e sociali interni tra Nord e Sud, ma soprattutto assicurare che l'Italia possa diventare punto nevralgico dei traffici commerciali verso il Mediterraneo e anello di congiunzione tra i Paesi del Nord Europa e le nuove economie che si affacciano sul Mediterraneo.

La seconda finalità è quella di impegnare il Governo a garantire un'adeguata programmazione in favore di progetti indirizzati all'ammodernamento della linea ferroviaria della dorsale adriatica, con particolare riferimento alla direttrice Milano-Lecce, proprio in considerazione della programmazione delle risorse dell'Unione europea per il periodo 2014-2020 nel quadro delle grandi reti transeuropee.

In effetti, estrema è l'importanza della realizzazione di una linea ad alta capacità sull'intera dorsale adriatica. Del resto, tale esigenza è stata ancor prima avvertita da tutte le realtà locali che insistono sull'Adriatico e che nel corso degli ultimi mesi hanno intrapreso, tramite i Presidenti delle Regioni, una vera e propria battaglia a sostegno della realizzazione di un'adeguata ed efficiente rete ferroviaria ad alta velocità, in grado di rispecchiare quelli che sono i parametri ed i requisiti stessi che l'Unione europea richiede per il trasporto ferroviario nell'ambito dei grandi progetti infrastrutturali.

Come dimostra la programmazione finanziaria pluriennale 2014-2020, l'Unione europea ha individuato di prioritario interesse l'estensione delle reti di trasporto transeuropee, disponendo una dotazione di ben 50 miliardi di euro per la realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti, basato su una rete di trasporto completa, interconnessa ed intermodale, che coinvolga le infrastrutture ferroviarie, marittime, aeree e viarie di tutti gli Stati membri, capace di contribuire al miglioramento della libera circolazione di merci, servizi e persone.

L'Italia, se vuole, deve avere un ruolo all'interno di questo spazio europeo, senza rimanerne ai margini, e deve fare il possibile per rafforzare la sua posizione attraverso progetti concreti, come il potenziamento dell'infrastrutturazione della dorsale adriatico-ionica attraverso, appunto, la realizzazione della linea ad alta velocità.

Questo progetto si sposa in pieno con la strategia della macroregione adriatico-ionica, sostenuta, ricordo, anche qui in Senato nella precedente legislatura con l'approvazione di diverse mozioni *bipartisan.*

Da diversi anni, infatti, sono state avviate in ambito europeo le cosiddette strategie macroregionali che hanno già visto l'approvazione di due macroregioni, quella baltica e quella danubiana, quali strumenti innovativi

per le politiche di coesione e cooperazione territoriale tra Stati e Regioni ai fini del conseguimento di obiettivi comuni di sviluppo.

Le strategie macroregionali possono diventare uno strumento molto importante per dare concretezza all'obiettivo di coesione territoriale promosso dal Trattato di Lisbona e per rafforzare i processi di adesione all'Unione europea dei Paesi candidati o potenzialmente candidati.

Anche l'Italia è ormai prossima, con l'approvazione della strategia adriatico-ionica, prevista entro la fine dell'anno prossimo, a candidarsi con un nuovo ruolo propulsivo per questo intervento. L'efficienza delle infrastrutture del nostro Paese è una precondizione affinché l'Italia sia in grado di veicolare i traffici commerciali, non solo nell'ambito dei confini nazionali, ma anche all'esterno, diventando una vera piattaforma logistica del quadrante adriatico-ionico, in grado di collegare il nostro Paese e l'Europa con le nuove economie emergenti.

Vorrei ricordare che la strategia della macroregione adriatico-ionica ha avuto come sua principale sostenitrice proprio la Regione Marche, con il suo presidente Spacca, che è stato relatore del primo documento sull'iniziativa adriatico-ionica, approvato nel 2011 dal Comitato delle Regioni a Bruxelles.

In conclusione, per il nostro Paese, in prospettiva dell'approvazione della macroregione adriatico-ionica, appare dunque indispensabile procedere alla realizzazione di una rete ad alta velocità sull'intera dorsale adriatica. Del resto, anche l'Europa, già nel corso dell'approvazione della strategia macroregionale danubiana, aveva sottolineato l'importanza di un'efficiente rete infrastrutturale e la necessità di garantire lo sviluppo di connessioni infrastrutturali tra le macroregioni esistenti. Infatti, solo attraverso collegamenti più efficienti con le Regioni del Sud, l'Italia può pensare di riuscire a spostare verso il basso il baricentro dello sviluppo europeo ed evitare che l'area Adriatico-Mediterraneo ne sia esclusa. *(Applausi dal Gruppo Misto-SEL).*

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

CERVELLINI *(Misto-SEL)*. Signor Presidente, onorevoli senatrici, onorevoli senatori, le mozioni che sono state presentate manifestano, al di là ovviamente di contenuti di merito assai diversi, un comune elemento difficoltà: come Parlamento, in questa fase assolutamente delicata del nostro Paese, siamo chiamati ad assumere forti responsabilità, a dare una visione di insieme sulle prospettive strategiche della mobilità che significano condizioni di vita e di trasporto per i cittadini e le merci all'interno del nostro Paese, sulle direttive principali dell'Europa e verso l'Est e il Sud-Est.

Alla vigilia, anche e soprattutto, dell'annunciato decreto del Governo denominato «del fare» noi ci aspettavamo che si impiantasse una strategia intorno a centri precisi, con il criterio e con l'aggiunta, determinata dalla crisi nazionale, internazionale e globale (che è un particolare fondamen-

tale), di poter mettere subito a frutto (secondo la filosofia del decreto del fare) opere senza più la divisione tra grandi e piccole opere, con la caratteristica, però, di essere queste cantierizzabili.

Nelle mozioni però – e in alcune in maniera particolare – non vedo né questa filosofia né questa prospettiva, perché non c'è un ragionamento organico. Peraltro, su questo punto il Senato, con la Commissione competente, ha preso un impegno con il ministro Lupi a svolgere una discussione per individuare alcuni temi centrali che dovranno caratterizzare le politiche del nostro Paese, innanzitutto sulla rete dei trasporti su ferro, ovviamente, ma non solo. Lo faccia, dunque, il Senato, e il Parlamento tutto, in maniera organica, per avere una visione d'insieme e di indirizzo. In caso contrario avremo opere nel merito tutte assolutamente condivisibili, ma che non fanno un insieme, non fanno una politica in grado di far fronte alle macroscopiche contraddizioni che, dentro la filosofia dell'alta velocità, abbiamo cominciato a pagare e rischiamo, paradossalmente, di continuare a pagare anche in futuro.

Il Paese, infatti, ha bisogno di più trasporto ferroviario regionale, di più servizi interregionali, di investimenti tecnologici sulla rete esistente, perché si possono velocizzare le linee esistenti, aumentare la capacità delle infrastrutture, cantierizzare e creare anche lavoro e sviluppo: immediato, buono e di qualità.

Tutti sanno che sulle linee ad alta velocità non passa un solo carro merci, e non possono passare neanche i treni del trasporto locale. Ne è esempio quanto accaduto tra Orte e Roma, con i treni pendolari dell'Umbria e della Toscana, e con quelli provenienti da Viterbo.

Le Regioni della dorsale adriatica hanno bisogno prioritariamente di collegamenti trasversali, come la Bari-Napoli, la trasversale di Campobasso, la Pescara-Roma, la Orte-Ancona, il triangolo Ravenna-Ferrara-Rovigo: lo sviluppo del Paese dipende anche e soprattutto da questo. Dobbiamo interrompere la mitologia delle grandi opere: occorrono e sono utili, ovviamente, ma occorrono e sono utili opere mirate alla modernizzazione, al recupero e all'innovazione tecnologica.

Pensiamo invece a quello che viene proposto nelle mozioni: con la linea ad alta velocità del Tirreno centrale si va da Roma a Milano in tre ore, impiegando praticamente lo stesso tempo necessario per andare da Cassino a Roma. Ciò non solo non va bene, ma determina per l'appunto scelte che, con le scarsissime risorse che abbiamo, dobbiamo sapere di avere la responsabilità di compiere.

Allora, abbiamo davvero un'occasione: se riusciamo a mettere il piano dei trasporti che ci ha illustrato il ministro Lupi all'interno di un ragionamento che ha queste priorità e, quando il Senato e la Commissione competente avranno adeguate informazioni, e non solo quelle reperibili attraverso le sintesi giornalistiche, ad intrecciarlo con le finalità del decreto del fare, credo che a noi spetteranno il dovere e la responsabilità di riuscire a fare le scelte che vengono annunciate, spostando le somme che oggi sono bloccate, magari per l'alta velocità, su opere che possono essere cantierizzate, che abbiano il ferro come elemento dominante e che preve-

dano collegamenti trasversali, sia per il traffico pendolare sia per il trasporto delle merci.

Credo dunque che in questa fase lo spirito con cui a mio avviso l'Assemblea dovrebbe affrontare questo tema non sia tanto quello di mettere delle bandierine, molte delle quali – figuriamoci – di per sé assolutamente dovute, importanti, rispettabili e rispondenti a necessità, bensì assumersi la responsabilità di una prospettiva organica e armonica, che tenga in considerazione, come elementi fondamentali, il comparto locale e la possibilità di realizzare le opere che si individuano.

Vediamo dunque se si può compiere questo sforzo - che non c'è stato all'inizio, con le mozioni autonomamente e legittimamente presentate – e se possiamo farlo anche in quest'Aula, per ragionare intorno ad un indirizzo che vada in questo senso. Ripeto: non bisogna mettere delle bandierine, ma dare un indirizzo su cui il Parlamento possa lavorare e che il Governo possa tradurre in atti da approvare.

Dunque, concludendo, mi permetto di dire che, leggendo il dispositivo della mozione firmata dal senatore Compagnone e da altri senatori, rivediamo alcune opere non solo di dubbia (nel merito), ma di assoluta impossibilità. Davvero per troppi anni sono state sperperate risorse intorno a taluni progetti e proposte, come il ponte sullo Stretto di Messina, che gridano veramente vendetta in merito alla capacità di questa Assemblea e di questo Parlamento di riuscire a mettere insieme progetti e proposte armoniche e fattibili, nell'attuale situazione di grande crisi, non solo economica e finanziaria, ma di sviluppo, di lavoro e soprattutto di lavoro di qualità. Cerchiamo dunque, veramente, di assumerci la responsabilità e di dare un taglio a questa cultura, pericolosa per il nostro Paese. *(Applausi dal Gruppo Misto-SEL).*

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

BARANI *(GAL)*. Signor Presidente, è noto che l'Unione europea ha identificato tra le priorità infrastrutturali il corridoio ferroviario adriatico che dal Nord-Est attraversa il Veneto, le Marche, l'Abruzzo, la Puglia e la Calabria per arrivare, con il ponte sullo Stretto, in Sicilia. Ricordo che si ha sviluppo economico solamente nelle zone dotate di infrastrutture.

Ma è ancora più vero che, oltre il corridoio adriatico, l'Unione europea ha identificato anche il corridoio tirrenico, la cosiddetta Tibre (Tirreno-Brennero), perché l'Italia è bagnata da due mari. Bene ha fatto, quindi, il senatore Razzi a dire che bisognerà collegare Pescara e Roma o Grosseto e Fano. Queste priorità sono uno strumento fondamentale per lo sviluppo economico e l'integrazione degli Stati membri.

Anche il progetto del corridoio 5, quindi unitamente al completamento dei collegamenti infrastrutturali internazionali, come il raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese e il Terzo valico, assegna un ruolo centrale all'Italia e qualifica la nostra penisola quale piattaforma logistica europea protesa tra il bacino del Mediterraneo all'80 per cento e verso

l'Est al 20 per cento. Devo comunque ancora capire che cosa ci azzecchiamo noi con il Baltico.

Ciò detto, dopo questa la mozione sacrosanta, importante e necessaria presentata dal senatore Compagnone e da altri senatori, con la quale si sollecita un corridoio ferroviario adriatico completo fino alla Sicilia, come ho detto poc'anzi, rivolgendomi al collega senatore Caleo, che è stato sindaco di Sarzana, aggiungo che è necessario completare anche il corridoio Tibre e presentare quindi una mozione per il completamento della Verona, Mantova, Parma, La Spezia, Sarzana, Roma, Napoli e Reggio Calabria, che si unisce all'adriatica, per arrivare entrambe, tramite il ponte sullo Stretto, a Palermo, a Catania, in sostanza in Sicilia.

Ecco perché è necessario avere il collegamento tra i due mari e arrivare, con le verticali, a quel ponte che, ovviamente è il punto di riferimento di queste due importanti direttrici. Come ho già detto, infatti, senza infrastrutture non si può fare sviluppo.

La nostra mozione, ben illustrata dal collega Compagnone, è quindi propedeutica alla presentazione della prossima di uguale importanza relativa alla Tibre, la direttrice tirrenica.

Concludo l'intervento con una annotazione. La politica infrastrutturale ferroviaria soprattutto, ma ovviamente anche quella autostradale, è davvero importante. È impensabile che la A12 finisca a Rosignano Solvay per riprendere a Civitavecchia. Tutte le strade portano a Roma: non è vero. Non si può bloccare tutto perché altrimenti l'usignolo canterino non nidifica più in quelle zone; mi sembra questa una scusante davvero assurda. Dobbiamo farlo noi colleghi, lo deve fare il Governo e non il *deus ex machina* delle ferrovie, l'ingegner Moretti, che deve ricordarsi che è molto più importante l'interesse dell'Italia dei suoi *desiderata*, che spesso non coincidono con i nostri interessi di italiani e dell'Italia in senso infrastrutturale.

Mi auguro che questa mozione sia propedeutica alla prossima che vede il corridoio tirrenico complementare a quello adriatico per arrivare entrambi sul ponte e, quindi, in Sicilia.

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

DAVICO *(LN-Aut)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, siamo ben consapevoli dell'importanza straordinaria che rivestono i corridoi di collegamento per l'Unione europea e per il nostro Paese, essenziali all'interno del sistema di mobilità in quanto potranno evitare l'emarginazione e la marginalizzazione di alcuni mercati dell'Est Europa che nei prossimi anni vivranno uno sviluppo importante, in cui noi crediamo.

Se oggi dobbiamo fare i cosiddetti conti della serva per la crisi economica che non ci consente di investire in infrastrutture logistiche, che pure sarebbero urgenti, abbiamo comunque il dovere, in quanto legislatori, di lavorare in una prospettiva finanziaria fino al 2020 e in quella trasportistica almeno fino al 2030, se non fino al 2050, data in cui la rete globale

dei corridoi transeuropei di merci e passeggeri dovrebbe essere completata.

L'obiettivo finale è ambizioso e consiste nella piena copertura del territorio dell'Unione europea e nell'accessibilità a tutte le regioni, anche se tale obiettivo oggi appare più faticoso da raggiungere in una Europa, tutta, che deve fare i conti con la crisi più profonda della sua storia, e probabilmente della storia in generale.

Non è dunque oggi in discussione, credo, da parte di chiunque abbia a cuore le sorti delle nostre economie la centralità del corridoio Baltico-Adriatico, che è uno dei dieci corridoi di prioritaria importanza per l'Unione europea e cruciale per lo sviluppo del trasporto merci sulla direttrice Nord-Sud dell'Europa Centrale, visto che collega i porti dell'alto Adriatico all'area danubiana. Questo anche perché – e mi si passi in questa sede così istituzionalmente qualificata un *Cicero pro domo sua* – il tracciato identificato dalla Commissione europea assicurava che il collegamento tra le regioni del Nord Europa e i porti dell'Adriatico passasse attraverso il territorio italiano, a servizio di quell'*hub* portuale rappresentato dai porti adriatici.

Siamo consapevoli di quale grande opportunità rappresenterebbe l'estensione del corridoio Adriatico-Baltico a tutta la dorsale adriatica, recuperando la progettualità persa negli anni scorsi. Sappiamo bene che il porto di Ancona e l'interporto delle Marche sono stati già inseriti nella rete principale e in quella complementare dell'Unione europea, segno che si riconosce a questo territorio un ruolo importante nel complesso del sistema del trasporto e della logistica europea e che sui binari di questa zona possono transitare treni e *container* di tutte le dimensioni.

Ciò che oggi solleva qualche legittima perplessità e suscita questa discussione, semmai, è l'uso, la destinazione delle risorse disponibili in questo momento, che potrebbero semmai convergere su infrastrutture fattibili, cantierate, evitando così di lasciare in giro per l'Europa dei corridoi incompiuti, dei magnifici tracciati sulla carta e nelle mappe teoriche della geopolitica economica, che nella realtà finirebbero tranciati dalla mancanza di risorse da investire per il loro completamento e per la loro attivazione concreta.

Fermo restando che il mio Gruppo intende favorire tutto ciò che supporta il tessuto industriale, alimenta gli scambi economici e rafforza la nostra competitività, creando così anche nuove opportunità di sviluppo e di conseguente occupazione, le politiche di rigore impongono necessariamente una certa misura negli interventi.

Per concludere, colleghi, auspico che vi sia un opportuno controllo sulla gestione delle risorse, catalizzando l'attenzione sull'importanza di non disperdere le già scarse risorse, facendo in maniera di completare innanzitutto quelle che abbiamo già in cantiere. *(Applausi dal Gruppo LN-Aut).*

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice D'Onghia. Ne ha facoltà.

D'ONGHIA *(SCpI)*. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, devo necessariamente dichiarare il mio conflitto di interessi riguardo l'argomento in questione: le carenze infrastrutturali e l'arretratezza dei sistemi ferroviari che collegano il Sud d'Italia al Nord e all'Europa, in particolare sul versante adriatico, sono un problema che io, come cittadina del Sud, testo ogni giorno.

Mi chiedo spesso come sia possibile riempire i programmi elettorali di politiche per il Mezzogiorno e poi, nel concreto, ignorare che i cittadini delle Regioni meridionali debbono sobbarcarsi di viaggi della speranza per raggiungere il Nord del nostro Paese e che soprattutto le merci debbono soffrire in fatto di competitività. Merci che dal Nord vanno al Sud, perché i più grandi produttori sono di solito al Nord e i più grandi consumatori sono al Sud; e merci che dal Sud vanno al Nord, poiché non forniamo alle nostre imprese le infrastrutture necessarie per giocare con i *competitor* internazionali.

Inglobare ognuna delle nostre Regioni in un discorso unico, che prevede di badare agli interessi del nostro Paese, è importantissimo. Questo è l'unico modo in cui possiamo intendere la nostra azione politica. In questo caso il nostro lavoro deve andare in direzione di una reale coesione territoriale e di un concreto sostegno alla crescita e alla competitività di tutti i nostri cittadini e di tutte le nostre imprese: grandi e piccole, del Nord e del Sud.

Osserviamo i dati sulla politica trasportistica italiana, da sempre orientata a favorire il trasporto stradale rispetto a quello intermodale e ferroviario. Nonostante l'orografia del nostro Paese favorisca il trasporto via treno o via nave, attese le lunghe distanze di percorrenza, la quota di trasporto ferroviario nel nostro Paese non supera il 4 per cento. Preme ricordare che la media europea è al 12,5 per cento; la Germania è al 15,6 per cento, la Svizzera al 67,5 per cento. Siamo decisamente indietro, e finora non ci siamo curati troppo degli obiettivi fissati dall'Unione europea sullo spostamento modale. Il Libro bianco fissa, infatti, al 30 per cento entro il 2030 ed al 50 per cento entro il 2050 la quota di merci che dovranno andare per ferrovia. Ma l'Europa ha fatto di più: ha creato un nuovo strumento, denominato «Meccanismo per collegare l'Europa», nell'ambito della programmazione finanziaria pluriennale 2014-2020. Tale strumento dispone di una dotazione di 50 miliardi di euro per il periodo in questione, di cui 31 miliardi specificamente destinati ad investimenti in infrastrutture ammissibili nell'ambito del fondo di coesione.

L'Unione europea mira alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti, basato su una rete completa, interconnessa ed intermodale, che coinvolga le infrastrutture ferroviarie, marittime, aeree e viarie di tutti gli Stati membri. E quale luogo migliore del Mediterraneo e delle terre italiane che su di esso si affacciano, occupandone il cuore, è più favorevole per garantire questa interconnessione?

Sembriamo ignorare la mole di circa mezzo miliardo di persone, di 21 Stati diversi, che abitano le sponde europee, asiatiche e africane del Mediterraneo. Dobbiamo ricordare a tal proposito le grandi potenzialità

di crescita che i Paesi dell'intero bacino avranno nei prossimi decenni; quindi, sta a noi creare le condizioni per essere attori e non, come purtroppo spesso avviene, solo inermi spettatori.

Capite cosa può significare velocizzare il transito delle merci, ad esempio, verso il porto di Taranto? Possibile che ad oggi il porto di Taranto, ma anche quello di Gioia Tauro, siano serviti da zero treni in entrata e zero treni in uscita?

Bene, tra i progetti previsti dal piano europeo è già stata inserita la tratta ad alta velocità Bari-Napoli, nell'ambito del corridoio 5 Helsinki-La Valletta: un apporto importante, ma insufficiente se isolato. Sento, quindi, di dover sposare appieno la risoluzione n. 125 approvata nella seduta del 18 gennaio 2012 dalla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, con la quale si è espresso parere favorevole alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea, la quale chiede un supplemento all'istruttoria europea che preveda di comprendere nelle attività di verifica, che si andranno a realizzare entro il 2020, anche la prosecuzione del corridoio Baltico-Adriatico e quindi della tratta Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce.

Tale collegamento è indispensabile per rendere competitivo ogni territorio della macroregione adriatico-ionica. Sono qui a fornire elementi di riflessione sugli interventi necessari: adeguare il modulo treno ai 700 metri rispetto ai 530 attuali (a parità di capacità l'attrazione di quantitativo di vagoni trasportabili dei nostri treni e convogli è inferiore del 25 per cento); adeguare le sagome ferroviarie ai profili europei di C60 e P400, in modo da poter trasportare *container*, le casse mobili e i semirimorchi di grandi dimensioni, come accade già negli altri Paesi (questo consentirà anche di valorizzare i porti *hub* del Sud d'Italia, quali Taranto e Gioia Tauro); realizzare il raddoppio della linea Termoli-Lesina, oggi anacronisticamente ancora a binario singolo.

Non si dica che il trasporto intermodale deturpa il Paese: quello su camion, quello su gomma crea inquinamento e comporta maggiori possibilità di incidenti.

Un'altra riflessione mi sembra opportuna e necessaria per evitare ciò che di solito accade nei grandi progetti italiani, ed è quella di avere dei tempi certi, magari pochi mesi, per definire il progetto, condividerlo con i vari enti, associazioni, territori e quindi avviare un percorso nuovo dove non si devono creare ogni giorno eccezioni e blocchi che finiscono per divenire un costo per l'intera collettività. Siamo obbligati a non creare altri cantieri improduttivi, che imbruttiscono ed impoveriscono il Paese. Dobbiamo vigilare affinché ci sia efficienza anche negli appalti con garanzie circa il rispetto dei tempi, la qualità delle opere ed anche la certezza dei costi finali.

Dobbiamo lavorare per rendere il Sud d'Italia una piattaforma logistica che faccia da crocevia per il Mediterraneo; oggi molte delle nostre merci arrivano sul porto di Rotterdam e questo impoverisce il nostro Paese facendolo diventare soltanto un territorio attraversato in maniera passiva.

È un obbligo che abbiamo nei confronti della natura, che ci ha piazzati in una posizione favorevole come poche. Per l'*Export* la situazione che viviamo è molto penalizzante. È un dovere nei confronti dei cittadini meridionali, stanchi di promesse e soluzioni parziali e insufficienti, come i finanziamenti a pioggia.

Inoltre, considerata la bellezza dei luoghi in questione, dobbiamo prevedere di agire nel rispetto dell'impatto ambientale e del rumore dei futuri interventi. Con cura e attenzione abbiamo davvero l'opportunità di realizzare una grande opera, di unire questo Paese, di fare in modo che i cittadini si sentano identici, con le stesse possibilità in Italia e in Europa, perché questa è la sfida che abbiamo nei prossimi anni: far diventare questo Paese parte integrante dell'Europa. *(Applausi dal Gruppo SCpI e della senatrice Puppato).*

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

SCIBONA *(M5S).* Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, intervengo brevemente sulle votande mozioni per esplicitare la posizione del Movimento 5 Stelle. La situazione economica e lavorativa, non certamente rosea, di questi ultimi anni dovrebbe far riflettere il Governo e i colleghi su quali siano le priorità dei cittadini. Troppo spesso si confonde necessità di lavoro e servizi alla cittadinanza con investimenti faraonici che nulla hanno a che fare con i bisogni della popolazione. C'è lavoro e lavoro, diciamo in Val di Susa, e quello che arricchisce le multinazionali e devasta il territorio è un lavoro temporaneo, per poca manodopera, che non risolleva l'economia, né dà sostentamento ai cittadini.

Troppo spesso si parla di sindrome NIMBY quando non si hanno dati per certificare l'incertificabile, quando si vorrebbe far passare per progresso ed investimento ciò che i tecnici terzi definiscono vecchio ed antieconomico. Non a caso sono io a parlare oggi, perché non si può sostenere che sia disastrosa una scelta in casa propria e poi, come spesso accade, sostenerne la fattibilità a casa d'altri. E di contro, non si può cercare la realizzazione di infrastrutture nei propri territori per ingraziarsi *lobby* o magari il mercato elettorale e infondere false speranze di opportunità lavorative.

I cittadini italiani non necessitano di grandi opere ferroviarie, di collegamenti ad alta velocità: i cittadini italiani vorrebbero solo arrivare a destinazione, magari in orario. Sempre più spesso vengono chiuse linee ferroviarie esistenti, si massacra il trasporto pubblico locale (troppo utile ed economico per l'utenza per essere preso in considerazione dalla politica?), mentre si continua a vaneggiare di nuove linee che contribuiranno ad affossare i bilanci dello Stato e che servono forse per una piccola *élite* di cittadini. Non esistono linee ferroviarie ad alta velocità con bilanci in attivo; non esistono neanche preventivi di spesa rispettati in questo genere di operazione. I dati, signori, dicono chiaramente che queste sono imprese fallimentari: portano distruzione e bancarotta piuttosto che innovazione e

lavoro. Spesso questi dati vengono migliorati per rendere più appetibile un'operazione insulsa. Per le linee ferroviarie ad alta velocità si ricorre spesso al termine promiscuo TAC, ma non esiste una linea promiscua di alta velocità passeggeri e merci, perché non è compatibile tecnicamente; prova ne è che dal lato francese della Torino-Lione, appena oltre il tunnel di base, i tracciati vengono divisi in alta velocità passeggeri e tracciato merci. Quindi, non continuate a prenderci in giro! Non è possibile e non si farà mai. Non è questo che chiedono i cittadini: i cittadini chiedono servizi economici ed efficienti, chiedono ristrutturazione dell'esistente piuttosto che la realizzazione di nuove cattedrali nel deserto. Questo non è progresso! Addirittura nella mozione n. 71 del senatore Compagnone viene riesumato il fantasma del ponte sullo Stretto. Pensavamo di esserci liberati di questa insensata idea; non vorremmo sempre tornare a parlare di queste idee per mere ragioni elettorali. Basta! *(Applausi dai Gruppi M5S e Misto-SEL e della senatrice D'Onghia).*

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

LIUZZI *(PdL)*. Signor Presidente, è alla libera circolazione delle idee, che viaggiano con le persone, con le merci e con le tecnologie dell'informazione, che devono essere indirizzati gli sforzi e le azioni positive di cui deve farsi carico questa XVII legislatura. Avere un orizzonte, darsi una stella polare è compito delle più avvedute classi dirigenti, cui è demandato anche il ruolo trainante di coinvolgere, in termini democratici, il corpo sociale del Paese.

Il miglioramento dei trasporti ferroviari lungo la dorsale adriatica è uno dei temi fondanti della programmazione economico-finanziaria del prossimo decennio, come pure lo è l'accorciamento delle distanze Nord-Sud della penisola, orientato a favorire un processo di inclusione nella parte meridionale del Paese alle Regioni del centro-settentrione.

Insomma, è tempo di dare ampia adesione alle istanze legittime di modernità, di contemporaneità delle popolazioni meridionali, sgravandole dal peso dei ritardi di sviluppo, dalle lentezze storiche, dall'apatia e dalla rassegnazione: atteggiamenti questi, signori senatori, che hanno colmato e colmano tutt'oggi ampie pagine di letteratura e di costume, di narrativa e saggistica, spesso con accenti di presa in giro e derisione, in qualche occasione motivati, viste le manifeste colpe dei protagonisti.

Pensiamo dunque ai giovani, alle tante donne e uomini che oggi, come purtroppo ieri, per ragioni di lavoro o di studio sono costretti e sono stati costretti a vivere le distanze ferroviarie come incubo. Non lasciamo alla rassegnazione tali generazioni; affranchiamole dal disagio fisico e psicologico degli addii, liberandole dall'urgente necessità di emigrare a caro prezzo abbandonando gli affetti, gli interessi legittimi e le prospettive di vita.

Quanto lungimirante è stata la visione dei legislatori e delle classi dirigenti *post* unitarie nel pensare, legiferare, pianificare la realizzazione, nella seconda metà dell'Ottocento e nei primi anni del XX secolo, delle

grandi infrastrutture del Paese. Pensiamo all'epopea straordinaria dell'Autostrada del Sole, ma anche alla statale 16, quella che corre lungo la dorsale adriatica (il chilometro zero è posto a Padova, il chilometro mille è posto ad Otranto). Pensiamo alla ferrovia Bologna-Otranto: ha accorciato le distanze e messo gli italiani in grado di chiamarsi tali e di sentirsi uniti.

Si dice che non c'è sostenibilità economica. Si dice che non c'è domanda sufficiente. Ma non si dice, signori senatori, che la domanda può essere sostenuta da un'adeguata offerta infrastrutturale e che la sostenibilità economica potrà trovare adeguato soddisfacimento, implementando inevitabilmente i grandi flussi turistici che dal Nord dell'Europa potranno riversarsi nel Mezzogiorno, nell'ambito di un auspicabile sforzo di ammodernamento del Paese che passi attraverso l'impiego di nuove tecnologie della comunicazione, la formazione del capitale umano, la dotazione infrastrutturale e la intermodalità dei mezzi di trasporto.

I musei, le pinacoteche, i fascinosi centri storici, le rovine archeologiche e gli straordinari litorali del Sud possono quindi rappresentare l'offerta e stimolare la domanda.

Anche l'occupazione se ne avvantaggerà e i giovani, con le loro lauree e i loro diplomi, potranno trovare impiego, anche l'autoimpiego, perché a questo corale sforzo sociale potranno partecipare le migliori energie del Sud, i più bei talenti d'Italia.

Aderendo a questa mozione e a quella successiva mettiamo il Sud nella condizione di non stare a contemplare il proprio ombelico, come una nobiltà decaduta che vede allungarsi le ombre dei magnogreci, dei bizantini e dei normanno-svevi. Diamo quindi dignità a questo passato remoto riscattando il passato recente e soprattutto il nostro presente, l'inverno del nostro scontento.

Signori senatori, non abbiamo osato, forse non abbiamo voluto osare, nel pensare in grande. L'invito quindi è ad implementare ogni azione volta al soddisfacimento della domanda di partecipazione: coinvolgiamo le scuole, il sistema dell'istruzione, il mondo dell'imprenditoria e quello delle professioni.

Alla politica si chiede, in questo processo, di dare corpo e sostanza alla domanda di partecipazione, favorendo nel Paese il dibattito sociale, con il coinvolgimento degli *stakeholder* e del mondo dell'informazione. A tale proposito, signor Presidente, devo lodare la pregevole iniziativa assunta dal maggiore, per vetustà e per *readership*, quotidiano regionale, la «Gazzetta del Mezzogiorno», che prima ha intervistato i presidenti e gli amministratori delle Regioni rivierasche adriatiche, dal Friuli Venezia Giulia alla Puglia, e poi li ha riuniti in uno straordinario *workshop* svoltosi recentemente a Bari.

L'alta velocità, l'alta capacità, come pure il ponte sullo Stretto prima si realizzano e meglio sarà, per noi, per i nostri figli e per il futuro delle nostre generazioni. *(Applausi dai Gruppi PdL e SCpI).*

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

SONEGO *(PD)*. Signor Presidente, egregi colleghi, desidero innanzitutto esprimere un sentimento di gratitudine nei confronti del senatore Tomaselli per aver assunto l'iniziativa di proporre all'Assemblea il dibattito odierno; lo stesso ringraziamento va anche, ovviamente, ai promotori delle iniziative analoghe.

Il progetto del corridoio Adriatico-Baltico, si affaccia alla ribalta nel 2006, proponendo inizialmente la connessione ferroviaria, moderna ed efficiente, fra la città di Danzica ed il Porto di Trieste. L'iniziativa fu assunta dalle autorità della città anseatica. Rammento questo episodio per ricollegarmi ad un'epoca precedente in cui la connessione tra il Mar Baltico e Trieste si basava su ragioni drammatiche e di natura diversa; ricordo il discorso di Winston Churchill a Fulton nel 1948, quando citò Stettino e Trieste come la linea ideale e materiale che faceva discendere su tutta l'Europa la cortina di ferro. Oggi, grazie alla pace e all'integrazione europea, siamo in un contesto diverso e su quella linea ideale e materiale costruiamo prospettive e politiche di integrazione, crescita economica, di pace e di cooperazione.

Quel progetto Danzica-Trieste ha fatto strada nella programmazione comunitaria, e anche in quella del nostro Paese, ed oggi le iniziative parlamentari, di cui il senatore Tomaselli è il *front runner*, propongono l'estensione di quella politica fino alla punta dello Stivale.

È un'iniziativa benemerita, e mi soffermo su alcune ragioni fondamentali per le quali la proposta di mozione che ci accingiamo a votare, insieme agli altri documenti, va sostenuta con molta convinzione.

La prima ragione è la seguente: la politica infrastrutturale che viene indicata serve a costituire il fattor comune di tutta la portualità adriatica italiana, ma – attenzione – serve a costituire il fattore comune ferroviario trasportistico plurimodale anche della portualità dall'altra sponda dell'Adriatico. La seconda ragione concerne il fatto che la proposta di cui parliamo serve a organizzare una moderna politica di trasferimento modale. Non dobbiamo dimenticare che l'intasamento delle autostrade anche sulla dorsale adriatica potrà essere sostituito, in un futuro abbastanza prossimo, da un'intelligente e moderna politica dei trasporti ferroviari politica che viene indicata nella mozione.

La terza ragione riguarda, come richiamato del tutto opportunamente da altri colleghi, la connessione tra l'argomento infrastrutturale di cui parliamo oggi e la politica importantissima, anche dal punto di vista delle relazioni internazionali, che sta dentro il contesto istituzionale, politico ed economico della cosiddetta iniziativa adriatico-ionica.

L'ultimo punto concerne anch'esso una straordinaria questione di politica internazionale e di pacificazione dell'Europa, intesa in senso allargato; mi riferisco, in sostanza, alla questione di una migliore stabilizzazione dei Balcani. La politica infrastrutturale di cui parliamo è un contributo essenziale alla pacificazione e alla stabilizzazione di quella parte del continente europeo.

Per tutte queste ragioni, l'iniziativa del senatore Tomaselli e le iniziative analoghe di altri colleghi vanno sostenute con molta convinzione e

dopo il voto di oggi andranno ulteriormente sostenute nella fase attuativa. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

ESPOSITO Giuseppe *(PdL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ESPOSITO Giuseppe *(PdL)*. Signor Presidente, vorrei chiedere, a nome del mio Gruppo, un rinvio delle dichiarazioni di voto e della votazione finale sulle mozioni alla prossima settimana, al fine di evitare che su un argomento così importante si verifichi una divisione dell'Aula.

GHEDINI Rita *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GHEDINI Rita *(PD)*. Signor Presidente, concordiamo sulla richiesta di rinvio, auspicando un approfondimento della questione.

BITONCI *(LN-Aut)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BITONCI *(LN-Aut)*. Signor Presidente, anche il mio Gruppo è d'accordo sulla richiesta di rinvio avanzata a nome del Gruppo del Popolo della Libertà.

MORRA *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORRA *(M5S)*. Signor Presidente, al contrario dei colleghi che mi hanno preceduto, noi rigettiamo questa richiesta perché riteniamo che si tratti di questioni ben diverse.

Noi abbiamo una valutazione politica sul tutto. Reputiamo che questioni afferenti in particolare il ponte sullo Stretto non possano essere ricollegate al TAV, all'alta velocità sull'Adriatico e a tutta una serie di interventi indicati nella mozione n. 37.

Per cui, in coerenza e nel rispetto dei lavori di quest'Aula e poiché per la settimana prossima sono calendarizzati provvedimenti di altra natura che ci impegneranno parecchio, vorremmo che sulle mozioni oggi in esame si arrivasse il più presto possibile ad un voto, così come era stato stabilito. I cittadini, infatti, hanno diritto di sapere che cosa noi si faccia e che cosa noi si trami, soprattutto, forse, per ragioni di carattere elettoralistico. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

GIANNINI *(SCpI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANNINI *(SCpI)*. Signor Presidente, il Gruppo Scelta Civica per l'Italia aderisce alla proposta di rinvio della discussione delle mozioni avanzata dal Gruppo PdL.

BARANI *(GAL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARANI *(GAL)*. Signor Presidente, ovviamente anche noi aderiamo alla proposta di rinvio, anche perché, come dice un famoso detto, la gatta frettolosa fa i gattini ciechi.

L'argomento al nostro esame non riguarda solo il ponte sullo Stretto ma implica anche la direttrice adriatica, cui magari aggiungiamo anche quella tirrenica, opere che, se menzionate, completerebbero una mozione avente come oggetto l'eventuale sviluppo economico del Paese, possibile anche grazie alle infrastrutture sul territorio.

Pertanto, ripeto, anche il Gruppo GAL aderisce alla proposta di rinvio.

PRESIDENTE. Colleghi, sulla proposta di rinvio della discussione delle mozioni, ai sensi dell'articolo 93, comma 1, secondo periodo del Regolamento, non essendosi registrato il consenso unanime dei Gruppi parlamentari, l'Assemblea è tenuta a pronunciarsi con un voto per alzata di mano.

SANTANGELO *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO *(M5S)*. Signor Presidente, vorrei chiedere, se è possibile, la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. In questo caso, senatore, il Regolamento prevede una votazione per alzata di mano.

SANTANGELO *(M5S)*. La ringrazio comunque.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di rinvio della discussione delle mozioni, avanzata dal senatore Giuseppe Esposito.

È approvata.

SANTANGELO *(M5S)*. Chiediamo la controprova.

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

È approvata.

BENCINI *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENCINI *(M5S)*. Signor Presidente, vorrei segnalare che il dispositivo elettronico della mia postazione non ha funzionato.

RUVOLO *(PdL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUVOLO *(PdL)*. Anch'io, signor Presidente, segnalo lo stesso mancato funzionamento.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

A questo punto, sospendo la seduta in attesa della riunione della Conferenza dei Capigruppo che deciderà anche in ordine alle modalità di prosecuzione della discussione delle mozioni oggi all'ordine del giorno.

(*La seduta, sospesa alle ore 11,05, è ripresa alle ore 12,22).*

Presidenza della vice presidente LANZILLOTTA

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo ha preso atto della comunicazione del Presidente relativa all'inserimento nel calendario, ai sensi dell'articolo 55, comma 6, del Regolamento, dell'esame del decreto-legge in materia di emergenza ambientale, ove modificato dalla Camera dei deputati.

Pertanto, nella seduta pomeridiana di lunedì 24, che avrà inizio alle ore 16,30, si prevede l'esame del provvedimento, che proseguirà, ove necessario, nella seduta di martedì 25.

La Conferenza dei Capigruppo inoltre ha approvato, a maggioranza, modifiche e integrazioni al calendario corrente.

Nella stessa seduta antimeridiana di martedì 25, ove possibile, si concluderà l'esame delle mozioni sul corridoio Adriatico.

Resta confermato per il pomeriggio di martedì il dibattito sulle comunicazioni del Presidente del Consiglio dei ministri in vista del Consiglio

europeo del 27 e 28 giugno 2013, per il quale si è proceduto alla ripartizione dei tempi tra i Gruppi.

Nella mattinata di mercoledì 26 giugno saranno discusse le mozioni sulle politiche di contrasto al fenomeno della povertà e sull'attività di ricerca di idrocarburi nel mare Adriatico.

Il pomeriggio di mercoledì sarà riservato ai lavori delle Commissioni.

Nella seduta antimeridiana di giovedì 27 giugno, il Ministro degli affari esteri renderà un'informativa sulla situazione politica in Turchia. I Gruppi potranno intervenire per 10 minuti ciascuno.

Nella seduta pomeridiana, alle ore 16, con trasmissione diretta televisiva, il Ministro dell'ambiente, tutela del territorio e del mare risponderà a interrogazioni a risposta immediata ai sensi dell'articolo 151-*bis* del Regolamento.

Il decreto-legge in materia di efficienza energetica e misure fiscali, già inserito nel calendario dei lavori per la prossima settimana, sarà discusso a partire dalla seduta pomeridiana di martedì 2 luglio.

Restano confermati gli altri argomenti già previsti in calendario per la settimana dal 2 al 4 luglio.

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

Giovedì	20 giugno	*(pomeridiana)* (h. 16)	– Interpellanze e interrogazioni
Lunedì	24 giugno	*(pomeridiana)* (h. 16,30)	– Disegno di legge n. 576-B – Decreto-legge n. 43, emergenze ambientali e altre misure urgenti *(Approvato dal Senato, ove modificato dalla Camera dei deputati) (Scade il 25 giugno)*
Martedì	25 »	*(antimeridiana)* (h. 9,30-15)	– Seguito mozioni sul corridoio ferroviario Adriatico
»	» »	*(pomeridiana)* (h. 16)	– Comunicazioni del Presidente del Consiglio dei Ministri in vista del Consiglio europeo del 27 e 28 giugno 2013 ***(martedì, ore 16)***
Mercoledì	26 giugno	*(antimeridiana)* (h. 9,30-13,30)	– Mozione n. 34, Lepri, su politiche di contrasto al fenomeno della povertà – Mozione n. 39, Castaldi, sull'attività di ricerca di idrocarburi nel mare Adriatico

Giovedì	27 giugno	*(antimeridiana)* (h. 9,30)	– Informativa del Ministro degli Affari esteri sulla situazione politica in Turchia
Giovedì	27 giugno	*(pomeridiana)* (h. 16)	– Interrogazioni a risposta immediata ai sensi dell'articolo 151-*bis* del Regolamento al Ministro dell'ambiente, tutela del territorio e del mare

Il pomeriggio di mercoledì 26 giugno sarà riservato ai lavori delle Commissioni.

Il termine per la presentazione degli emendamenti al ddl n. 576-B (Decreto-legge emergenze ambientali e altre misure urgenti) sarà stabilito in relazione ai tempi di trasmissione dalla Camera dei deputati.

Gli emendamenti al ddl n. 783 (Decreto-legge in materia di efficienza energetica e misure fiscali) dovranno essere presentati entro le ore 17 di giovedì 27 giugno.

Martedì	2 luglio	*(pomeridiana)* (h. 16,30-20)	– Disegno di legge n. 783 – Decreto-legge n. 63, in materia di efficienza energetica e misure fiscali *(Presentato al Senato – scade il 4 agosto)*
Mercoledì	3 »	*(antimeridiana)* (h. 9,30-13,30)	– Disegno di legge n. 587 – Legge di delegazione europea 2013 *(Voto finale con la presenza del numero legale)*
»	» »	*(pomeridiana)* (h. 16,30-20)	– Disegno di legge n. 588 – Legge europea 2013 *(Voto finale con la presenza del numero legale)*
Giovedì	4 »	*(antimeridiana)* (h. 9,30-13,30)	– *Doc.* LXXXVII-*bis*, n. 1 – Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2013
Giovedì	4 luglio	*(pomeridiana)* (h. 16)	– Interpellanze e interrogazioni

Il termine per la presentazione degli emendamenti ai ddl nn. 587 e 588 (Legge di delegazione europea 2013 e Legge europea 2013) saranno stabiliti in relazione ai lavori della Commissione.

Ripartizione dei tempi per la discussione del ddl n. 576-B (Decreto-legge n. 43, emergenze ambientali e altre misure urgenti)

(4 ore, escluse dichiarazioni di voto)

Relatori	30′
Governo	30′
Votazioni	30′

Gruppi 2 ore e 30 minuti, di cui:

PD	35′
PdL	31′
M5S	22′
SCpI	14′
LN-Aut	13′
Aut (SVP, UV, PATT, UPT) – PSI	12′
GAL	12′
Misto	11′
Dissenzienti	5′

Ripartizione dei tempi per le comunicazioni del Presidente del Consiglio dei Ministri in vista del Consiglio europeo del 27 e 28 giugno 2013

(2 ore e 30 minuti, escluse dichiarazioni di voto)

Governo	30′

Gruppi 2 ore, di cui:

PD	28′
PdL	25′
M5S	18′
SCpI	11′
LN-Aut	11′
Aut (SVP, UV, PATT, UPT) – PSI	9′
GAL	9′
Misto	9′
Dissenzienti	5′

Ripartizione dei tempi per la discussione del ddl n. 783 (Decreto-legge n. 63, efficienza energetica e misure fiscali)

(8 ore, escluse dichiarazioni di voto)

Relatori	1h
Governo	1h
Votazioni	1h

Gruppi 5 ore, di cui:

PD	1h 10′
PdL	1h 02′
M5S	44′
SCpI	29′
LN-Aut	26′
Aut (SVP, UV, PATT, UPT) – PSI	23′
GAL	23′
Misto	23′
Dissenzienti	5′

Ripartizione dei tempi per la discussione congiunta dei ddl nn. 587 (Legge di delegazione europea 2013) e 588 (Legge europea 2013) e del *Doc.* LXXXVII-*bis*, n. 1 (Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2013)

(10 ore, escluse dichiarazioni di voto)

Relatori	1h
Governo	1h
Votazioni	1h

Gruppi 7 ore, di cui:

PD	2h 19′
PdL	2h 03′
M5S	1h 27′
SCpI	57′
LN-Aut	53′
Aut (SVP, UV, PATT, UPT) – PSI	47′
GAL	47′
Misto	46′
Dissenzienti	5′

DE PETRIS *(Misto-SEL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS *(Misto-SEL)*. Signora Presidente, la Conferenza dei Capigruppo ha approvato il calendario dei lavori a maggioranza e non all'unanimità.

Il Gruppo Misto-SEL ha espresso un voto contrario sulla proposta di calendario dei lavori, nella fattispecie per la parte relativa alla seduta antimeridiana di mercoledì 26 giugno. Infatti, è da molto tempo che io personalmente, a nome del mio Gruppo e di altri parlamentari sottoscrittori chiedo ripetutamente in quasi tutte le riunioni della Capigruppo l'inserimento nel calendario dei lavori della discussione della mozione 1-00008 sul programma di realizzazione degli aerei F-35. Per l'ennesima volta, anche nella riunione di oggi si è preferito inserire la discussione di altre mozioni presentate molto più tardi rispetto alla mozione sugli F-35 *(Applausi dai Gruppi Misto-SEL e M5S)*. Evidentemente perché forse non si vuole affrontare la questione. Né è valida la giustificazione che la prossima settimana è prevista la discussione di tale argomento nell'altro ramo del Parlamento.

Vorrei far notare a quest'Aula (e quindi chiedo la modifica del calendario dei lavori, con l'inserimento della discussione di questa mozione per mercoledì prossimo) che sarebbe incredibile, nel momento in cui lo stesso presidente degli Stati Uniti Obama annuncia di fatto la revisione completa del programma relativo agli F-35, che il Senato della Repubblica in un modo o in un altro evitasse di affrontare la discussione sulla mozione e di assumersi quindi la responsabilità su questo argomento.

Chiedo pertanto che l'Assemblea si pronunci sull'inserimento di questo tema all'ordine del giorno della seduta antimeridiana di mercoledì. *(Applausi dai Gruppi Misto-SEL e M5S)*.

MINEO *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MINEO *(PD)*. Signora Presidente, credo sia importante accogliere questa proposta, perché la questione degli F-35 è stata molto discussa in campagna elettorale. Ritengo che i parlamentari abbiano autonomia di mandato e non debbano fare tutto ciò che è stato discusso in campagna elettorale, però non riuscire neanche a discutere, non dico nei primi 100 giorni di legislatura (dato che questo termine sta ormai per trascorrere), ma in tempi rapidi di questo argomento mi sembra un errore e un'omissione grave da parte del Senato.

Sono quindi assolutamente favorevole, e pertanto voterò a favore dell'inserimento di questa mozione nel calendario dei lavori.

ZANDA *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANDA *(PD)*. Signora Presidente, il Gruppo del Partito Democratico voterà per il mantenimento del calendario approvato dalla Conferenza dei Capigruppo, in cui semplicemente è indicata la priorità di alcune mozioni che alla maggioranza dei Capigruppo sono apparse più urgenti. Non si è voluto escludere alcun argomento, ma questa priorità è stata condivisa dal Partito Democratico nella Conferenza dei Capigruppo, e pertanto confermiamo il calendario.

COMPAGNA *(GAL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COMPAGNA *(GAL)*. Signora Presidente, il nostro Gruppo si riconosce nella proposta originaria di calendario, perché effettivamente all'indomani di vertici internazionali così importanti, così densi di novità di schieramento, è bene che la discussione della mozione perorata dalla collega De Petris possa avvenire in tempi e modi congrui, alla presenza del Governo. In questo momento, ci è sembrata prioritaria la valutazione sulla situazione in Turchia, su cui ci sarà un'informativa giovedì mattina prossimo con il Ministro degli affari esteri, per cui abbiamo pensato che si possa aspettare una settimana. Di qui il voto contrario del nostro Gruppo sulla proposta di modifica del calendario.

SANTANGELO *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. Adesso, senatore, la guardo sempre ogni volta che dobbiamo procedere ad una votazione. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

SANTANGELO *(M5S)*. È gentilissima, Presidente. Chiedo cortesemente la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. A termini di Regolamento, la votazione è per alzata di mano. Tuttavia, se vuole, può chiedere la verifica del numero legale.

SANTANGELO *(M5S)*. Chiediamo allora la verifica del numero legale.

Verifica del numero legale

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione sulla proposta di modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea, avanzata dalla senatrice De Petris.

Non è approvata.

DE PETRIS *(Misto-SEL)*. Chiediamo la controprova.

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

Non è approvata.

Resta pertanto definitivo il calendario dei lavori adottato a maggioranza dalla Conferenza dei Capigruppo e da me comunicato all'Assemblea.

Passiamo ora agli interventi di fine seduta. Inviterei i colleghi che intendono lasciare l'Aula a defluire.

Sulla Giornata mondiale del rifugiato

LO GIUDICE *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LO GIUDICE *(PD)*. Gentile Presidente, senatrici e senatori, oggi, 20 giugno, si celebra in tutto il mondo la Giornata del rifugiato.

Secondo i dati dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati, nel 2012 il numero di rifugiati e sfollati ha raggiunto livelli mai visti negli ultimi 18 anni. Le migrazioni forzate, registrate nel 2012, ri-

guardano 45 milioni di esseri umani: 15,5 milioni di rifugiati, 937.000 richiedenti asilo e 28,8 milioni di sfollati all'interno del Paese di appartenenza. I minori costituiscono il 46 per cento di tutti i rifugiati.

Ogni quattro secondi una persona nel mondo diventa rifugiato o sfollato.

Le guerre sono la causa prima di questo esodo che si rinnova ogni anno. Il 55 per cento di tutti i rifugiati proviene da soli cinque Paesi coinvolti in conflitti: Afghanistan, Somalia, Iraq, Siria e Sudan.

Sono numeri allarmanti che, secondo l'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i rifugiati, Antonio Guterres, indicano non solo una sofferenza individuale, ma anche le difficoltà della comunità internazionale nel prevenire conflitti e promuovere soluzioni tempestive per una loro ricomposizione.

In Italia, nel 2012, sono state presentate 17.352 domande di asilo – con un calo di quasi il 50 per cento rispetto al 2011 – ma i rifugiati in Italia, alla fine del 2012, erano 64.779, una cifra che pone il nostro Paese solo al settimo posto in Europa, dopo sei Paesi (Germania, Francia, Svizzera, Regno Unito, Belgio, Austria) che da soli accolgono il 90 per cento dei rifugiati in Europa.

Il messaggio lanciato quest'anno dall'Alto Commissariato è: «In un minuto una famiglia può perdere tutto. A te basta un minuto per dare loro una nuova possibilità».

Mohamed Guled era un giovane somalo di 30 anni. Uno di quei 45 milioni in fuga. Uno dei 64.000 che hanno scelto l'Italia o vi ci sono trovati. Giovedì della scorsa settimana si è lanciato dal terzo piano del palazzo in cui viveva dopo essere stato allontanato dal campo profughi della Croce Rossa di Pisa con 500 euro in tasca, senza i farmaci dei quali aveva bisogno per contrastare la sua depressione, né la possibilità di andare in Svezia, dove avrebbe voluto recarsi. A Mohamed è bastato un minuto per risolvere la sua angoscia nel modo più drastico.

L'Unione europea ha appena adottato un accordo sulla riforma del sistema europeo di asilo che prevede, tra l'altro, maggiori garanzie per le categorie vulnerabili e il superamento di quanto previsto dalla Convenzione di Dublino in materia di trattenimento dei richiedenti asilo nel Paese di primo approdo. Queste norme avrebbero consentito a Guled di avere i suoi farmaci, la realizzazione del suo progetto migratorio e, probabilmente, di conservare la vita. Molti Mohamed Guled si trovano nel nostro Paese senza un sostegno.

È il paradosso italiano, denunciato qualche mese fa anche dal «New York Times» e dalla nostra Laura Boldrini, allora nella sua veste di portavoce dell'Alto Commissariato. L'Italia funziona nel riconoscimento del diritto d'asilo. Il Paese concede lo *status* di rifugiato al 40-50 per cento di chi ne fa richiesta, ma quello che garantisce ai rifugiati è molto poco: non un lavoro, non un alloggio, non l'apprendimento dell'italiano né l'assistenza sanitaria. E molti di loro così sono spinti in situazioni al limite della legalità. Facciamo in modo che su questo tema, che rappresenta un impegno inderogabile nella tutela dei diritti del nostro Paese

sul piano internazionale l'Italia trovi il modo di fare sul serio la propria parte. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Airola).*

Sulla trattativa tra il Governo afghano e i talebani

ORELLANA *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORELLANA *(M5S)*. Signora Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo appreso da notizie di stampa che oggi dovrebbero iniziare a Doha, nel Qatar, le trattative fra i talebani afghani e il Governo di Karzai, che è da noi appoggiato insieme agli altri alleati.

Dovremmo salutare questa come una buona notizia. Questo aprirebbe una grande speranza per una Nazione martoriata da tanti anni di guerra civile, e che ha coinvolto tristemente la nostra Nazione, con ben 53 soldati caduti e numerosissimi feriti, alcuni gravemente. Ricordo qui Luca Barisonzi, di Gravellona Lomellina, in provincia di Pavia, che è completamente immobilizzato.

Purtroppo, questa notizia è stata da noi appresa esclusivamente dalla stampa, nonostante il fatto che mercoledì della settimana scorsa ci sia stata un'audizione congiunta dei ministri Mauro e Bonino. Ci preme quindi sapere quali siano le ragioni di questa mancata informativa al Parlamento. Il nostro timore è che la diplomazia italiana non fosse stata informata preventivamente dai nostri alleati statunitensi sui contatti preparatori di questo appuntamento di Doha.

Vorremmo una smentita – speriamo – in tal senso da parte del Governo. Se infatti così non fosse mi domando perché, per tale importante annuncio, l'Italia non sia stata coinvolta, né in alcun modo citata. Siamo forse degli alleati di serie B? Siamo solo disponibili a portare truppe ma non abbiamo nessun diritto ad essere informati quando le cose volgono al meglio?

Infine, ulteriore questione è quale ruolo avrà l'Italia in questa trattativa. Sul sito Internet della Farnesina nulla viene riportato in tale senso. La notizia è totalmente ignorata. Aggiungo che sul «Wall Street Journal» di oggi si legge che Karzai addirittura stia anche rimettendo in discussione questa trattativa faticosamente iniziata.

In futuro come verremo informati? Solo dalla stampa? Mi sembra un grave segno di disattenzione verso il Parlamento, di cui il Governo pure ha più volte segnalato la centralità. Preannuncio che su questo tema presenterò un'interrogazione parlamentare al Ministro. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

Sulle modalità adottate dal M5S per l'espulsione di parlamentari eletti nelle proprie liste

MINEO *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MINEO *(PD)*. Signora Presidente, sarò breve: da sempre, da quando ero ragazzo, ho imparato a rispettare il Parlamento e ho imparato anche che sarebbe bello che in Parlamento ci si rispettasse. Perciò, quando prendo la parola per occuparmi di una cosa che riguarda un altro Gruppo parlamentare, lo faccio con ritegno e non senza averci riflettuto a lungo. Tuttavia, desidero dire due parole ai colleghi del Movimento 5 Stelle che, secondo tutti gli osservatori politici, ha vinto le elezioni dello scorso febbraio e dunque ha attirato su di sé tutti i riflettori.

Rispetto il travaglio del Movimento 5 Stelle: non è facile crescere così rapidamente, affrontare responsabilità nuove, rispondere a un'attenzione dei *media*, ovviamente esasperata dalla novità che nella politica italiana, d'un colpo, si è venuta a creare. Con lo stesso rispetto dico però ai colleghi, a voi senatori del Movimento 5 Stelle, che non mi convince l'uso che state facendo della Rete.

L'esclusione di un esponente del Gruppo è un processo doloroso, su cui si può essere d'accordo o meno, ma quando si chiede e si ottiene il «giudizio di Dio» in Rete, cari colleghi, credo che si rischi di operare un linciaggio. Lo dico molto francamente: i processi dell'Inquisizione avevano bisogno della folla. Era indispensabile che una folla, che non mangiava pane e viveva di invidia, accompagnasse il condannato. In altri tempi, durante la Rivoluzione francese, c'erano le famose *tricoteuses*, che facevano la maglia sotto la ghigliottina.

È l'aspetto mediatico che mi preoccupa: non mi permetterei mai di intervenire su un fatto interno. Se posso dare un consiglio – ma lo dico a tutti, anche ai colleghi degli altri Gruppi – in Rete dovremmo introdurre il dubbio, dovremmo forse suggerire che è meglio non dare giudizi sulle persone. È molto importante accettare la democrazia nel suo complesso. Ci sono regole formali: in genere in democrazia non si fa votare pubblicamente su una persona, ma si vota su un problema, pubblicamente, perché pubblico deve essere il rapporto tra l'eletto e l'elettore. Ma sui giudizi che riguardano persone, chiamare al voto 13.000 persone – o quante che siano – rappresenta un passo verso un tipo di democrazia che non è il nostro. Allora mi permetto di dire, esprimendo nuovamente il pieno rispetto per il vostro dibattito e avendo detto che avete avuto un ruolo fondamentale nella trasformazione del nostro amato Paese (vedremo poi a cosa porterà questa trasformazione): non così, in Rete, perché anche questa è una questione di democrazia. *(Applausi dei senatori Cirinnà e Liuzzi)*

SANTANGELO *(M5S)*. Guarda il PD!

LUCIDI *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIDI *(M5S)*. Signora Presidente, intervengo brevemente su quanto detto dal senatore Mineo, per il quale nutro una grande simpatia, permettendomi di segnalare che oggi su «il Fatto Quotidiano», nell'articolo di Marco Travaglio, si possono leggere tutti i nomi dei politici che nel corso degli anni sono stati espulsi dai vari partiti. Tra gli altri troviamo quelli espulsi dal Partito Socialista di Nencini, che ieri si scandalizzava tanto per quello che abbiamo fatto noi, però non si è scandalizzato, per esempio, per le espulsioni di Codignola, Bassanini, Enriques Agnoletti, Veltri e altri.

La lista completa di tutti i politici espulsi dal Partito Democratico si trova, invece, su un *blog* del sito «ilcannocchiale.it» dove troviamo anche intere liste di amministratori cacciati perché contrari alla realizzazione della TAV. Scorrendo oltre si leggono nomi ben noti cacciati dal PdL con il motto che recita: «Che fai, mi cacci?».

Concludo dicendo che il *Web* è semplicemente un mezzo, vizi e virtù dell'essere umano rimangono gli stessi da sempre. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

Sulla riorganizzazione delle sedi giudiziarie in Campania

CUOMO *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CUOMO *(PD)*. Signora Presidente, intervengo perché ieri la prima sezione del TAR Campania ha sospeso un provvedimento che riguarda la chiusura delle sedi distaccate dei tribunali, annullando, o meglio sospendendo, il provvedimento emesso dal Presidente del tribunale di Napoli, in ottemperanza al decreto legislativo n. 155 del 2012 riguardante la cosiddetta geografia giudiziaria. Mi limiterò molto brevemente a farle una domanda e a farla ai colleghi presenti in Aula, anche se attraverso questo modo un po' barocco in cui si trattano gli interventi di fine seduta: sarebbe meglio cambiare il Regolamento e farli ad inizio seduta, in modo che se ne avrebbe la conoscenza e l'attenzione da parte di tutta l'Assemblea del Senato. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

Credo che da questo punto di vista ci sia una sorta di intestardimento da parte del Governo, che continua tenacemente a non voler accogliere l'idea che molti parlamentari, nella Commissione giustizia sia della Camera sia del Senato, stanno proponendo di traslare di un anno l'attuazione di questo provvedimento, per dare tempo, nella nuova legislatura, al nuovo Parlamento e quindi all'Assemblea del Senato e della Camera dei deputati,

con i nuovi parlamentari, di interloquire per rivedere la geografia giudiziaria.

In quest'Assemblea e anche alla Camera dei deputati ci sono moltissimi professionisti che fanno gli avvocati e moltissimi magistrati che hanno svolto funzioni giurisdizionali. Non sono pochi e mi rivolgo al collega Casson. Aggiungo che il ritorno nei ruoli della magistratura è sempre in un certo senso tormentato, per cui diventa un argomento nei confronti del quale dovremo svolgere una ulteriore riflessione.

Probabilmente sarebbe il caso di rivedere questo tema che riguarda la geografia giudiziaria. In molti territori del nostro Paese, in particolare in quelli del Sud, eliminare un presidio di legalità, e quindi chiudere una sezione distaccata di un tribunale, rappresenta un duro colpo che va a colpire quella collettività e non solamente interessi professionali o corporativi.

Spero e credo che quest'Assemblea e lei stessa, Presidente, che ha svolto nell'ambito della sua carriera istituzionale funzioni di governo, sappiate interpretare l'idea di restituire centralità al Paese e al Parlamento attraverso un ridisegno della geografia giudiziaria che tenga conto anche di alcune storture. Non è bello che un burocrate con un tratto di penna utilizzi una cartina geografica e faccia sconfinare magari il tribunale di Sala Consilina in Basilicata, a Lagronegro, non accorgendosi che si tratta di due località appartenenti a due Regioni diverse.

Ritengo che la centralità del Parlamento vada salvaguardata e spero che tanti colleghi, con la pacatezza e l'idea di costruire un nuovo percorso della geografia giudiziaria, possano evitare che siano i tribunali amministrativi a dover correggere gravi storture legislative che caparbiamente i Ministri non intendono correggere.

PRESIDENTE. Senatore Cuomo, sulla questione degli interventi di fine seduta occorrerà fare una riflessione perché, se riguardano temi di politica legislativa o di indirizzo politico in generale di grande rilievo, dovrebbero ovviamente essere inseriti all'ordine del giorno di una seduta in altra forma.

Il tema da lei posto e anche altri temi già affrontati meriterebbero l'intervento di altri colleghi. Mi rendo conto che si tratta di una costrizione, ma forse l'intervento di fine seduta ha una finalità un po' diversa.

Sulla crisi della Vinyls di Porto Torres

SERRA *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRA *(M5S)*. Gentile Presidente, gentili colleghi, presento all'attenzione di quest'Aula il caso dell'azienda Vinyls, stabilimento di Porto Torres. Tutto è fermo da anni e gli operai da due giorni hanno abbandonato il

presidio. Tra circa una settimana, il 27 giugno, il commissariamento si trasformerà in fallimento dell'azienda.

Ieri, una delegazione di circa cinquanta persone, tra lavoratori e rappresentanti sindacali, è stata ricevuta dal sindaco di Porto Torres. Al primo cittadino è stato ribadito che le sostanze rimaste stoccate negli impianti, fermi ormai da anni, sono pericolose: contengono il dicloroetano, cancerogeno e infiammabile, gas che si impiega per produrre le plastiche. All'interno degli impianti Vinyls sono rimaste incustodite non meno di 600 tonnellate di VCM, gas liquefatto che serviva nella produzione delle plastiche.

Il sindaco di Porto Torres aveva già attenzionato il prefetto sulla grave situazione di questa azienda, allertando i Vigili del fuoco e informando il Governo della grave situazione, chiedendo delucidazioni su come si dovrà agire quando l'azienda verrà dichiarata definitivamente fallita.

La grave situazione che vogliamo descrivere, signora Presidente, è data dal fatto che mancherà la vigilanza, perché gli operai non ricevono lo stipendio da febbraio e perché questa fabbrica – una delle tante – verrà dichiarata fallita.

Ieri i cassintegrati si sono presentati in procura per autodenunciarsi e per segnalare il disinteresse degli enti che dovrebbero garantire la sicurezza. *(Segni di commozione da parte della senatrice Serra. Applausi dai Gruppi M5S e PD e del senatore De Cristoforo).*

Mi scusi, Presidente, per la commozione.

PRESIDENTE. Senatrice Serra, capisco la sua grande partecipazione.

SERRA *(M5S).* Mentre questa tragedia ambientale, sociale ed economica viene consumata, porto all'attenzione un altro intollerabile abominio nei confronti dei cittadini e lavoratori sardi: quello relativo all'Alcoa. Questa mattina i lavoratori di Alcoa e di tutto il settore degli appalti hanno occupato simbolicamente l'assessorato al lavoro della Regione Sardegna.

In questi mesi ci sono centinaia di lavoratori che stanno ricevendo con mesi e mesi di ritardo le indennità previste dagli ammortizzatori sociali e altrettanti lavoratori rimarranno senza alcuna copertura a partire dal 1º luglio.

Lo Stato ha il compito di studiare soluzioni e far sentire ai lavoratori e alle loro famiglie... *(Segni di commozione da parte della senatrice Serra)* ...non dico un'immediata soluzione, ma almeno una presa d'atto d'impegno e fattibilità per soluzioni che possono essere attuate.

Preannuncio che intendiamo preparare un'interrogazione per il Ministro interessato.

Mi scuso ancora per la commozione. *(Applausi dai Gruppi M5S e PD e del senatore De Cristofaro).*

LUCIDI *(M5S).* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIDI *(M5S)*. Signora Presidente, mi associo all'appello della senatrice Serra che è stato molto toccante.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà carico di segnalare la drammaticità della situazione e l'urgenza di un intervento del Governo.

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, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta *(ore 12,52)*.

Licenziato per la composizione e la stampa dall'Ufficio dei Resoconti parlamentari alle ore 20,30

Allegato A

MOZIONI

Mozioni sul corridoio ferroviario adriatico

(1-00037) (14 maggio 2013)

TOMASELLI, FABBRI, SANGALLI, ESPOSITO Stefano, PEZZOPANE, PUGLISI, PEGORER, GRANAIOLA, D'AMBROSIO LETTIERI, NENCINI, SONEGO, D'ADDA, LATORRE, GHEDINI Rita, VERDUCCI, MORGONI, RUTA, COLLINA, BERTUZZI, VACCARI, PAGLIARI, CHIAVAROLI, AMATI (*). – Il Senato,

premesso che:

nell'ambito della programmazione finanziaria pluriennale per il periodo 2014-2020, la Commissione europea ha annunciato, tra le sue proposte di regolamenti per collegare l'Europa, la creazione di un nuovo strumento a livello europeo per finanziare le infrastrutture prioritarie per l'Unione europea (UE) in diversi settori, tra i quali quello dei trasporti;

in particolare, questo nuovo strumento, denominato "Meccanismo per collegare l'Europa", sosterrà le infrastrutture aventi una dimensione europea e a livello del mercato unico, indirizzando il sostegno della UE alle reti prioritarie che devono essere realizzate entro il 2020 e per le quali si giustifica maggiormente un'iniziativa a livello europeo;

tale strumento disporrà di una dotazione di 50 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, di cui saranno assegnati al settore dei trasporti 31,7 miliardi, 10 miliardi dei quali specificamente destinati ad investimenti in infrastrutture collegati ai trasporti ammissibili nell'ambito del fondo di coesione. Assieme al Meccanismo per collegare l'Europa, sono stabilite le priorità per il finanziamento europeo delle infrastrutture di trasporto;

tra i richiamati regolamenti per collegare l'Europa, la "proposta di regolamento del Parlamento europeo e Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti", al punto 3.3, precisa che "lo sviluppo coordinato di una rete transeuropea dei trasporti per sostenere i flussi di traffico all'interno del mercato unico europeo e la coesione economica, sociale e territoriale all'interno dell'Europa esige che vengano prese iniziative a livello dell'Unione europea, in quanto esse non possono essere prese individualmente dai singoli Stati membri. Ciò è particolarmente vero per le tratte transfrontaliere";

tale proposta è orientata alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti, basato su una rete di trasporto completa, interconnessa ed intermodale, che coinvolge le infrastrutture ferroviarie, marittime, aeree e viarie di tutti gli Stati membri, capace di contri-

buire al miglioramento della libera circolazione di merci, servizi e persone sia all'interno degli stessi Stati membri, sia tra di loro, sia con i Paesi confinanti, favorendo in tal modo la coesione economica, sociale e territoriale;

nella proposta è previsto un aumento delle risorse europee per la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti Ten-T, nonché un aumento delle quote di cofinanziamento variabile dal 20 al 40 per cento a seconda che si tratti di progetti di interesse comune, legati alla rete centrale o transfrontalieri della rete prioritaria;

tra i progetti restano confermati come prioritari quelli già avviati, quali la tratta Torino-Lione, Brennero, Trieste-Divaca, nell'ambito del corridoio 3 Mediterraneo; viene inoltre introdotta la tratta Bari-Napoli nell'ambito del corridoio 5 Helsinki-La Valletta;

con particolare riferimento al trasporto ferroviario gli organi europei hanno previsto requisiti specifici. In particolare è fatto obbligo agli Stati membri di garantire che l'infrastruttura ferroviaria sia conforme alle norme europee in materia di interoperabilità, scartamento, elettrificazione, linee percorse da treni merci convenzionali, prestando particolare attenzione all'impatto del rumore causato dal trasporto ferroviario;

nella seduta del 18 gennaio 2012 della 8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato è stata approvata la risoluzione, Doc. XVIII, n. 125, con la quale si è espresso parere favorevole alla richiamata "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (n. COM (2011) 650 definitivo)", osservando tuttavia, tra l'altro, che in previsione "di una rapida approvazione, da parte dell'Unione europea, della macroregione adriatico-ionica, sollecitata dalle mozioni recentemente approvate all'unanimità dal Senato" nella seduta dell'11 gennaio 2012, "si ritiene opportuno un supplemento di istruttoria svolta a livello di Unione europea sulla metodologia applicata per la definizione dei tracciati affinché, nelle attività di verifica che si andranno a realizzare entro il 2020, la prosecuzione del corridoio Baltico-Adriatico (n. 1) lungo la dorsale adriatica comprenda la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce, in quanto tale prosecuzione costituisce elemento centrale per il sistema dei collegamenti all'interno della Macroregione e per il successo della stessa. Essa è di fondamentale importanza anche alla luce del fatto che nella nuova rete centrale non è più previsto il vecchio corridoio n. 8 Bari-Varna, che svolgeva un ruolo strategico nel collegamento tra le regioni che si affacciano sul Mar Mediterraneo e le regioni balcaniche";

la realizzazione della linea alta velocità/alta capacità sull'intera dorsale adriatica è indubbiamente riconducibile alla strategia della macroregione adriatico-ionica, la quale rappresenta senz'altro un'opportunità per il nostro Paese di prendere parte a quel grande processo di coesione europeo già avviato con successo in Europa con l'approvazione delle strategie macroregionali del Danubio e del Baltico, quali strumenti innovativi per le

politiche di coesione e cooperazione territoriale tra Stati e Regioni ai fini del conseguimento di obiettivi comuni di sviluppo;

il prolungamento del corridoio baltico-adriatico (n. 1) ha un'importanza strategica per l'Italia perché consentirebbe un collegamento, ad elevati *standard* di qualità, tra il mare del Nord ed il mare Adriatico, favorendo altresì il collegamento tra i diversi distretti produttivi e le aree portuali dell'Adriatico, in modo da incentivare le attività logistiche a sostegno della produzione e dell'*export*, intercettando le aree a forte sviluppo dell'Est e del Nord-Est Europa, facendo del Mediterraneo e dell'Italia una grande piattaforma logistica e il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente;

nelle conclusioni del Consiglio europeo del 13/14 dicembre 2012, il Consiglio ha individuato il 2014 come termine entro il quale dovrà essere presentata, a cura della Commissione, la nuova strategia UE per la regione adriatica e ionica, rinviando alle conclusioni dello stesso Consiglio di giugno 2011 ove si invitavano gli Stati membri a proseguire i lavori, in cooperazione con la Commissione, sulle future strategie macroregionali, in particolare per la regione adriatica e ionica;

nella stesse conclusioni, il Consiglio, approvando la strategia macroregionale danubiana, ha invitato la Commissione europea a garantire lo sviluppo di connessioni infrastrutturali tra le macroregioni esistenti e quelle in via di definizione;

considerato che:

la dorsale adriatica risulta carente di un'adeguata infrastrutturazione che supporti la linea ad alta velocità/alta capacità, diversamente da altre regioni, soprattutto del Nord, servite invece da collegamenti ferroviari veloci ed efficienti;

la mobilità su ferro risulta essenziale non solo per garantire un servizio ai passeggeri e un celere trasporto di merci, ma soprattutto quale strumento di coesione territoriale crescita e competitività;

l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria lungo la direttrice Milano-Lecce risulta indispensabile per il rilancio di una zona ad alto potenziale economico, anche in vista della prossima strategia macroregionale, oltre che necessario per colmare il *gap* tra le regioni del litorale adriatico sprovviste della linea ad alta velocità/alta capacità e quelle che invece ne beneficiano, in modo da garantire le stesse opportunità, in termini di crescita e competitività, a tutto il territorio nazionale,

impegna il Governo:

1) in prospettiva dell'approvazione della macroregione adriatico-ionica, ad assumere ogni iniziativa in sede europea per promuovere il prolungamento del corridoio baltico-adriatico (n. 1) lungo la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce, che costituisce un elemento strategico tra i diversi poli produttivi e le aree portuali dell'Adriatico, capace di rendere l'Italia il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente, nonché fra i Paesi del Nord Europa e le nuove economie che si affacciano sul Mediterraneo;

2) ad individuare le misure necessarie a garantire un'adeguata programmazione in favore di progetti indirizzati all'ammodernamento della linea ferroviaria della dorsale adriatica, con particolare riferimento alla direttrice Milano-Lecce, in considerazione della programmazione delle risorse dell'UE per il periodo 2014-2020 nel quadro delle grandi reti transeuropee, nonché in vista della prossima approvazione della strategia macroregionale adriatico-ionica.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta.

(1-00071) (18 giugno 2013)

COMPAGNONE, FERRARA Mario, BARANI, BILARDI, BIANCONI, COMPAGNA, MAURO Giovanni, NACCARATO, SCAVONE. - Il Senato,

considerato che la Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha approvato il regolamento per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;

preso atto che il corridoio n. 1 Baltico-Adriatico risulta lungo oltre 3.000 chilometri con]un'estensione che va da Helsinki a Bologna, Ravenna e Ancona, attraverso i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna-Ancona, di navigazione interna e tramite l'utilizzo di autostrade del mare. Raccoglie al suo interno i progetti prioritari 27 (asse ferroviario "rail Baltica" da Varsavia ad Helsinki), 23 (asse ferroviario da Gdansk a Vienna), 25 (asse stradale da Gdansk a Vienna) e utilizza in parte il corridoio n. 3 (Mediterraneo, da Venezia a Trieste);

valutato in particolare che Bari, nonostante sia stata promossa di recente città metropolitana, non è inserita nell'elenco dei nodi urbani centrali, mentre la stessa dorsale adriatica non è inserita nella rete Ten-t, Trans-european transport network, visto che il corridoio Baltico-Adriatico si ferma ad Ancona;

ricordato che i corridoi Ten-t sono soprattutto ferroviari e sono finalizzati al potenziamento dell'intermodalità, si estendono attraverso 19 regioni in 5 Stati membri, connettono più di 40 milioni di abitanti, collegano importanti nodi fra porti del mar Baltico e dell'Adriatico, connettono l'Europa con i mercati emergenti dell'Asia;

stimato che il corridoio n. 5 Helsinki-La Valletta, prevalentemente ferroviario ad AV/AC, si snoda da nord a sud attraverso il territorio di 6 Paesi dell'Unione europea: Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia. Il suo tracciato è stato disegnato sulla base dei precedenti progetti prioritari Ten-t 1 (Berlino-Palermo), 11 (Oresund bridge), 12 (Nordic triangle railway/road axis) e 20 (Railway axis Fehmarn belt), ampliando il percorso del Berlino-Palermo verso il meridione, includendo anche collegamenti del tipo autostrade del mare tra la Sicilia e Malta;

posto che lo sviluppo del corridoio Helsinki-La Valletta si basa in particolar modo sulla realizzazione di due infrastrutture fondamentali: il

collegamento attraverso lo stretto di Fehmarm nel mar Baltico tra la Germania e la Danimarca e il *tunnel* di base del Brennero, tra Italia e Austria. Per quanto riguarda l'Italia si segnalano le opportunità correlate alla realizzazione di questo progetto, connesse sia alla possibilità di unire tramite collegamento ferroviario veloce due delle principali regioni Europee dal punto di vista della produzione industriale, ovvero la pianura Padana e la Baviera, sia allo sviluppo della rete nord-sud nazionale. Infatti il corridoio Helsinki-La Valletta, nel suo tracciato meridionale, si fonda sulla centralità dell'asse ferroviario ad AV/AC in Italia, in particolare tra i nodi di Verona-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Reggio Calabria-Messina e Palermo. Solo alcune di queste tratte risultano ad oggi completate (ad esempio il collegamento ad AV/AC Bologna-Napoli);

stimato inoltre che non solo la Puglia e l'Italia perderebbe una grande opportunità, ma l'intera Europa commetterebbe un grave errore. Le ragioni a difesa del proseguimento del corridoio n. 1 Baltico-Adriatico sino alla Puglia sono, oltre che di natura economica e di trasporto, essenzialmente geo-politiche;

considerato che dopo l'unificazione della Germania, oggi l'Unione europea, che ha accolto i Paesi dell'est Europa, dovrebbe guardare con maggiore attenzione al Mediterraneo e all'Africa come futuri bacini di sviluppo economico e commerciale, tenendo in grande considerazione due prossimi scenari, ai quali sta lavorando da tempo, e che riguarderanno la creazione di una macroregione jonico-adriatica e l'adesione o pre-adesione alla UE di tutte le nazioni dell'area balcanica. L'Europa ha già sviluppato sistemi di integrazione regionale basati su una visione di area vasta infranazionale. Basti pensare alle macroregioni del Baltico e del Danubio. Il processo di aggregazione di una macroregione jonico-adriatica che comprenda, oltre a tutte le regioni rivierasche italiane, anche la Slovenia, la Croazia, il Montenegro, l'Albania e la Grecia, è già avviato. Ugualmente va avanti il processo di allargamento dell'Unione, con la Croazia, che si appresta a diventare il 28º Stato dell'Unione e la Serbia pronta per l'adesione. Seguono tutti gli altri, Albania, Montenegro, Bosnia, Macedonia;

per queste ragioni appare incomprensibile il fatto che il corridoio n. 1, scendendo dal Baltico, si fermi ad Ancona e non prosegua per Bari-Brindisi. Così restando, l'Unione europea contraddirebbe uno dei capisaldi del programma di sviluppo delle Ten-T, ovvero l'interconnessione delle reti;

l'importanza del Mediterraneo nello scenario del commercio internazionale è dimostrata anche dalla crescita del traffico di *container* attraverso il canale di Suez tra il 2000 ed il 2011, anno in cui hanno si sono toccati i 7.178 passaggi complessivi (nord-sud e viceversa), con un aumento del 55,7 per cento delle navi transitate rispetto al 2000 (il *record* di transiti è stato raggiunto nel 2008 con 8.156 navi porta *container*);

rilevato che, per quanto riguarda la Sicilia, mancano collegamenti AV/AC, che pure rientrerebbe a pieno titolo nella programmazione pluriennale delle risorse da impiegare per la costruzione del corridoio n. 5

(Helsinki-La Valletta), che rappresenta il nodo più meridionale della rete dell'intera area del bacino del Mediterraneo ed assolve l'importantissima funzione di raccordare aree periferiche del continente europeo;

rilevato che il corridoio n. 5 è considerato di assoluta rilevanza per il sistema Paese, ne consegue che esso dovrà comportare necessariamente la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, poiché, se così non fosse, lo stesso corridoio europeo non avrebbe senso. Infatti sarebbe poco comprensibile, se non illogico, immaginare il corridoio Helsinki-La Valletta, che prevede la sezione ferroviaria Napoli-Reggio Calabria, nonché la sezione Messina-Palermo, non specificando come collegare la Calabria alla Sicilia. Ci si chiede, infatti, come si potrebbe realizzare la tanto invocata multimodalità senza colmare questa cesura di percorso rappresentata dal braccio di mare che separa la Calabria dalla Sicilia e su cui dovrebbero correre i treni veloci;

giova, a questo punto ricordare come il progetto del ponte sullo stretto che correrebbe su una distanza pari a 3,33 chilometri tra i due piloni principali, collegherebbe oltre 5 milioni di abitanti al resto dell'Europa con influenze positive enormi sullo sviluppo del Sud dell'Italia. Basti pensare che: a) Palermo soddisfa i requisiti di città "nodo" in quanto la sua area metropolitana supera il milione di abitanti; b) i collegamenti più diretti con l'isola di Malta avvengono attraverso i porti della Sicilia (Pozzallo, Catania, Augusta, Palermo); c) per dare realizzazione alla parte meridionale del progetto prioritario europeo (PP1) con specifico riferimento alla rete ferroviaria, sono stati già sostenuti dall'Italia ingenti investimenti; d) infatti, la nuova rete di trasporto europeo, comprendendo il corridoio Helsinki-Sicilia-Malta, si sviluppa anche nel territorio siciliano secondo la direttrice Messina-Catania-Enna-Palermo per consentire di servire i principali nodi urbani dell'isola e di migliorare i collegamenti ferroviari con i porti di Catania, Augusta e Palermo;

posto che sinora per il ponte sullo stretto di Messina sono stati già spesi per il progetto e il mantenimento della società ponte 383 milioni di euro, la mancata realizzazione del ponte porterebbe al pagamento di penali stimate sino ad ulteriori 700 milioni di euro. Si ricorda che il costo dell'opera realizzata sarebbe di circa 6,1 miliardi di euro a valori correnti;

valutato che la mancata realizzazione del ponte comporterebbe quindi una perdita che ha un valore economico pari a quello di un'infrastruttura realizzata, ma senza usufruire di alcuna infrastruttura;

rilevato che alla Sicilia, che conta una popolazione di oltre 5 milioni di abitanti, deve essere garantito lo stesso "grado di libertà" di collegamento al continente concesso ad altri Paesi europei; e qui non si può non citare ad esempio il progetto "ponte sull'Oresund" che collega stabilmente la Danimarca alla Svezia, ponte cofinanziato dall'Unione europea, ponte più lungo di quello previsto sullo Stretto (misura infatti 7.8 chilometri), che collega 3,5 milioni di abitanti dell'area di Copenaghen-Malmo, a fronte dei 5 milioni di siciliani che il ponte sullo stretto collegherebbe (senza contare la popolazione proveniente dai Paesi nordafricani). Il ponte sull'Oresund che è stato realizzato ed inaugurato il 1º giu-

gno 2000, mentre il ponte sullo stretto di Messina sconta ritardi impressionanti ed è ancora oggi terreno di reiterati scontri fra le parti politiche. Ma, invero, le ragioni che spingono a ritornare con più forza sulla necessità della realizzazione del ponte stesso sono le medesime ragioni che hanno spinto i danesi e gli svedesi a costruire quello sull'Oresund, e cioè la necessità che le attività commerciali non soffrano più i lunghi tempi di attraversamento dello Stretto e che finalmente, grazie al potenziamento infrastrutturale, regioni come la Sicilia e la Calabria possano avere l'opportunità di ridurre drasticamente il *gap* di sviluppo che le separa dalle regioni più ricche d'Italia. Quindi, se realizzare un'infrastruttura dalle dimensioni eccezionali come il ponte sull'Oresund è stato possibile per la Danimarca e la Svezia, non si vede perché non debba essere possibile per la Sicilia e la Calabria. Con l'aggravante che Ferrovie dello Stato, in nome della sostenibilità dei costi, taglia i treni a lunga percorrenza sud-nord, con il risultato che si corre il rischio che il corridoio n. 5 nominalmente ci sia, ma manchino ponte sullo stretto, i binari e i treni AV/AC,

impegna il Governo:

1) ad avviare una forte azione al fine di estendere sino a Bari-Brindisi il corridoio n. 1, che così come progettato lascia isolata larga parte del Sud e non tiene conto dei futuri sviluppi della politica della UE verso il Mediterraneo. Un errore che, se corretto oggi, eviterebbe all'Europa di perdere altre *chances* nel Mediterraneo e di fare domani, in ritardo e con maggiori costi, quanto molto opportunamente si potrebbe fare oggi;

2) ad intraprendere una forte azione in sede europea per fare in modo che il corridoio n. 5 sia compreso nella programmazione della UE per gli anni 2014-2020, anche per il collegamento previsto sino a Palermo, con risorse che portino ad opere cantierabili e ricomprendano la realizzazione del ponte sullo stretto;

3) ad indirizzare una forte azione per coinvolgere anche le istituzioni europee in una valutazione sui benefici che porterebbe la definitiva realizzazione del ponte sullo stretto per i collegamenti attraverso la Sicilia dei Paesi del Mediterraneo, da e per il nord Europa.

ORDINE DEL GIORNO

G1

RAZZI (*)

Il Senato,

premesso che:

la velocizzazione del corridoio ferroviario adriatico costituisce opera strategica ed impegnativa per il Governo italiano;

che in questo contesto deve essere assicurata un'adeguata modernizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma. Non è infatti neanche

pensabile che i due corridoi ferroviari (tirrenico ed adriatico) siano ammodernati e velocizzati mentre il possibile ammodernamento degli stessi corridoi abbia tempi di percorrenza (oltre cinque ore) assolutamente inadeguati e penalizzanti per i viaggiatori;

l'ammodernamento della ferrovia Pescara-Roma costituisce, altresì, opera strategica per il turismo e lo sviluppo economico dell'intero Abbruzzo nonché opera oramai ineludibile per la drastica riduzione del fenomeno di congestione del traffico veicolare a Roma;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo ed in particolare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a procedere, in via prioritaria, a realizzare le opere di adeguamento e velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma.

(*) Aggiungono la firma in corso di seduta il senatore Colucci e le senatrici Pelino e Chiavaroli.

Allegato B

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Astorre, Bignami, Bubbico, Capacchione, Cardinali, Ciampi, Cuomo, De Poli, Di Giorgi, Esposito Stefano, Fabbri, Formigoni, Guerra, Lumia, Manconi, Micheloni, Moronese, Nugnes, Pinotti, Pizzetti, Sangalli, Stucchi e Vicari.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Palermo, per attività della 1ª Commissione permanente; Mussini, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Unione per il Mediterraneo; Crimi e D'Ascola, per partecipare a un incontro interparlamentare.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

Senatori Girotto Gianni Pietro, Petrocelli Vito Rosario, Castaldi Gianluca, Santangelo Maurizio, Orellana Luis Alberto, Bulgarelli Elisa
Proroga del credito d'imposta per la ricerca scientifica di cui al decreto legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106 (844)
(presentato in data 19/6/2013);

senatori Chiti Vannino, Gasparri Maurizio, Amati Silvana, Compagna Luigi, Fasano Enzo, Gentile Antonio, Naccarato Paolo
Modifiche alla legge 8 febbraio 1948, n. 47, e al codice penale in materia di diffamazione (845)
(presentato in data 19/6/2013);

senatori Airola Alberto, Buccarella Maurizio, Cappelletti Enrico, Giarrusso Mario Michele
Disposizioni per il contrasto al riciclaggio e all'autoriciclaggio (846)
(presentato in data19/6/2013);

senatori Cappelletti Enrico, Airola Alberto, Buccarella Maurizio, Giarrusso Mario Michele
Modifiche al codice penale in materia di concussione, corruzione e abuso d'ufficio (847)
(presentato in data 19/6/2013);

Senatori Buccarella Maurizio, Airola Alberto, Cappelletti Enrico, Giarrusso Mario Michele
Disposizioni in materia di traffico di influenze illecite (848)
(presentato in data 19/6/2013);

senatori Buccarella Maurizio, Airola Alberto, Cappelletti Enrico, Giarrusso Mario Michele

Introduzione del reato di tortura nel codice penale (849)

(presentato in data 19/6/2013);

senatori Giarrusso Mario Michele, Airola Alberto, Buccarella Maurizio, Cappelletti Enrico

Nuove disposizioni in materia di gioco d'azzardo (850)

(presentato in data 19/6/2013);

senatori Giarrusso Mario Michele, Airola Alberto, Buccarella Maurizio, Cappelletti Enrico

Disposizioni in materia di corruzione nel settore privato (851)

(presentato in data 19/6/2013);

senatori Fattori Elena, Romani Maurizio, Montevecchi Michela, Marton Bruno, Bulgarelli Elisa, Mussini Maria, Martelli Carlo, Catalfo Nunzia, Santangelo Maurizio, Scibona Marco, Molinari Francesco, Paglini Sara, Lezzi Barbara, Lucidi Stefano, Taverna Paola, Nugnes Paola, Casaletto Monica, Castaldi Gianluca, Puglia Sergio, Morra Nicola

Istituzione della professione sanitaria di erborista e disposizioni concernenti l'attività commerciale di erboristeria (852)

(presentato in data 19/6/2013);

senatori Mucchetti Massimo, Zanda Luigi, Fedeli Valeria, Martini Claudio, Chiti Vannino, Gotor Miguel, Mirabelli Franco, Migliavacca Maurizio, Tomaselli Salvatore, Tonini Giorgio, Tocci Walter, Guerrieri Paleotti Paolo, Del Barba Mauro, Collina Stefano, Di Giorgi Rosa Maria, Corsini Paolo, Zanoni Magda Angela, Lo Moro Doris, Tronti Mario, Pizzetti Luciano, Marino Mauro Maria, Dirindin Nerina, Fattorini Emma, Pagliari Giorgio, Ghedini Rita

Integrazioni della legge 15 febbraio 1953, n. 60, in materia di incompatibilità parlamentare e abrogazione dell'articolo 10 del Testo unico delle leggi recanti norme per l'elezione della Camera dei deputati, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, in materia di ineleggibilità (853)

(presentato in data 20/6/2013).

Mozioni, apposizione di nuove firme

I senatori Puglisi e Nencini hanno aggiunto la propria firma alla mozione 1-00075 della senatrice Fabbri ed altri.

Mozioni

ORELLANA, BLUNDO, CAPPELLETTI, SERRA, FATTORI, BULGARELLI, GAETTI, MOLINARI, DE PIETRO, CASALETTO, MARTON, DE PIN, MANGILI, FUCKSIA, ROMANI Maurizio, BATTISTA, VACCIANO, CATALFO, TAVERNA, PAGLINI, MONTEVECCHI, BENCINI, PEPE, GIARRUSSO, MORRA, CAMPANELLA, COTTI, BOTTICI, GIROTTO, BOCCHINO, PETROCELLI. – Il Senato,

premesso che:

MSD Italia Srl è la consociata italiana di Merck & Co. ed è presente in Italia dal 1956 con un ciclo integrato di attività di ricerca, produttive e commerciali con un fatturato di circa 800 milioni di euro e 1.700 dipendenti, un quarto dei quali impiegati in attività di produzione, oggi ai primi posti del mercato farmaceutico nazionale e internazionale;

sul proprio sito *web* MSD Italia dichiara: «L'Italia riveste una grande importanza strategica: oltre alla sede di Roma, abbiamo avviato un intenso programma di investimenti in attività produttive. Il nostro sito di Pavia è tra i più tecnologicamente avanzati al mondo e soddisfa il bisogno di farmaci di molti mercati a livello mondiale»;

sul proprio sito l'azienda dichiara: «Contribuiamo alla crescita economica e occupazionale di diverse aziende italiane [...] Vogliamo creare valore facendo rete di imprese e massimizzando i punti di forza delle singole eccellenze italiane». Inoltre dichiara: «Vantiamo un'occupazione altamente qualificata, il 64% possiede una laurea, e una significativa presenza femminile»;

dal 1961, a Pavia vi è uno stabilimento Merck che impiega attualmente circa 270 lavoratori;

considerato che:

l'azienda in data 13 giugno 2013 ha comunicato ai dipendenti la volontà di chiudere o vendere lo stabilimento pavese entro il 31 dicembre 2014;

nel confronto del 14 giugno 2013 con le istituzioni locali, i dirigenti dello stabilimento Merck hanno comunicato che la decisione dell'azienda di chiudere o vendere lo stabilimento produttivo di Pavia rientra in un progetto di riorganizzazione a livello globale;

nel 2009 la fusione fra MSD e Schering-Plough ha provocato un eccesso di stabilimenti e la conseguente riorganizzazione mondiale. In Italia questa fusione ha provocato la cessione dello stabilimento di Comazzo (Lodi) ad un'altra azienda;

lo stabilimento di Pavia produce un farmaco (Januvia) anti-diabetico che rappresenta una fetta significativa del fatturato di tutto il gruppo farmaceutico a livello mondiale superando nel 2012 la ragguardevole cifra di oltre 4 miliardi di dollari statunitensi;

il farmaco Januvia ha un brevetto in scadenza tra il 2018 e il 2020 (dipendendo la scadenza dalla rispettiva nazione di riferimento). La produzione di Januvia avveniva dapprima solo a Pavia, poi è iniziata la produ-

zione anche in Inghilterra come *backup* di quella pavese. Più recentemente una parte del processo produttivo di Januvia è stata trasferita in un impianto Merck a Singapore. Ciononostante, presso lo stabilimento di Pavia l'azienda ha fatto significativi investimenti negli ultimi anni;

recentemente in India l'Alta Corte di giustizia di Delhi ha negato alla Merck & Co. la richiesta di bloccare la vendita del generico degli antidiabetici Januvia (sitagliptin) e Janumet (sitagliptin e metformina) da parte dell'azienda indiana Glenmark (tali generici sono chiamati Zita e Zita-Met). Questa sentenza potrebbe aver influito sulla decisione di Merck, per molti sorprendente, di chiudere lo stabilimento di Pavia;

come rivendicato dagli stessi dirigenti aziendali, lo stabilimento Merck di Pavia è uno dei gioielli del *network* Merck, all'avanguardia per processi produttivi, innovazione, tecnologie, professionalità. Ha 270 dipendenti e, tenendo conto dell'indotto, dà lavoro a 400 cittadini;

se molto Merck ha dato a Pavia e all'Italia, questo è stato un rapporto reciproco. Nello stabilimento Merck lavorano professionalità che si sono formate nel sistema educativo italiano, i brevetti e gli altri diritti proprietari sono tutelati dalle leggi e dalle istituzioni italiane, la commercializzazione interna ed all'estero dei farmaci prodotti si avvale della rete infrastrutturale e logistica italiana. Lo stabilimento Merck, per oltre 50 anni, ha beneficiato di beni e servizi del mercato pubblico e privato italiano, così come ha beneficiato dell'accesso al mercato farmaceutico italiano;

dopo che l'azienda ha annunciato di voler chiudere il proprio sito produttivo pavese entro dicembre 2014, l'azienda stessa ha chiesto di aprire un tavolo di contrattazione a livello nazionale presso il Ministero dello sviluppo economico per discutere il futuro dei 270 lavoratori dello stabilimento citato;

nel confronto del 14 giugno, già citato, i dirigenti locali della MSD Italia Srl hanno dichiarato la loro volontà di ricercare un acquirente per lo stabilimento pavese, ipotizzando anche la possibilità di lasciare la produzione di Januvia *in loco* stipulando un apposito contratto di commercializzazione con il futuro acquirente, garantendogli accesso al *network* distributivo e commerciale Merck,

impegna il Governo:

1) ad attivarsi per quanto di competenza affinché la dirigenza della casa madre di MSD Italia Srl, ovvero Merck & Co., proceda alla revoca della decisione di chiudere l'impianto pavese, decisione che appare incomprensibile e ingiustificabile in quanto tale stabilimento è altamente produttivo;

2) in subordine, a porre in essere tutte le azioni necessarie di propria competenza al fine di trovare acquirenti privati, che garantiscano la propria disponibilità a stipulare un apposito accordo con il Ministero dello sviluppo economico, il quale preveda pesanti penali in caso di violazione del medesimo, nonché un piano industriale della durata minima di 5 anni che mantenga gli attuali livelli produttivi e occupazionali;

3) in ulteriore subordine, entro 180 giorni dall'eventuale approvazione della presente mozione, ad elaborare le opportune misure al fine di

pervenire all'acquisizione dell'impianto Merck di Pavia da parte dello Stato ed alla elaborazione di un piano industriale volto a garantire gli attuali livelli produttivi e occupazionali.

(1-00077)

PUPPATO, TONINI, ZANDA, MARTINI, LEPRI, MATURANI, FEDELI, GHEDINI Rita, PEGORER, CORSINI, MICHELONI. – Il Senato,

premesso che:

a partire dal 31 maggio 2013, quando una manifestazione di protesta contro la ristrutturazione del Gezi Park di Istanbul è stata contrastata dalla polizia con l'uso della forza, si sono sviluppate in diverse città turche iniziative di contestazione delle politiche governative, teatri di scontri violenti tra dimostranti e forze dell'ordine;

il Governo di Ankara ha mostrato una reazione ambivalente ed ha alternato segnali di apertura con gravi e crescenti azioni di repressione, evidenziando l'indisponibilità a farsi carico del disagio espresso dai manifestanti al costo della rottura del patto democratico con i cittadini;

il 7 giugno, ad Istanbul, in occasione della Conferenza sulle relazioni Unione europea-Turchia, il commissario europeo per l'allargamento, Stefan Fule, ha espresso forte preoccupazione per le violenze subite dai manifestanti, condannando l'uso eccessivo della forza da parte della polizia e ricordando che il dovere dei Paesi che vogliono entrare nell'Unione europea è quello di aspirare ai più alti *standard* possibili di democrazia che includono la libertà di opinione, la libertà di pacifiche assemblee e la libertà dei *media* di riferire su quello che succede quando succede. Stefan Fule ha chiesto alla Turchia di non rinunciare ai valori di libertà e democrazia assicurando che da parte sua l'Unione europea non rinuncerà all'ingresso della Turchia;

il 12 giugno, informando la Camera dei deputati sugli sviluppi della situazione in Turchia, il Ministro degli affari esteri, Emma Bonino, ha ricordato quanto sia necessario favorire convintamente la prospettiva di adesione della Turchia all'Unione europea sostenendone il processo di democratizzazione, la capacità di associare alla vitalità economica un rispetto inequivoco dei principi democratici;

il disegno di integrazione europea non consente, tuttavia, di tollerare la palese violazione dei diritti umani che è dimostrata dagli accadimenti drammatici che si susseguono nel territorio turco, realizzata mediante le prove di forza della polizia, gli arresti ingiustificati degli avvocati che difendono i manifestanti e dei medici che li soccorrono, le sanzioni inflitte agli organi di informazione che hanno trasmesso in diretta le contestazioni;

il grave bilancio di morti, di feriti, di scontri di piazza non pare impressionare il primo ministro Erdogan, che, con il suo comportamento,

sembra incitare una repressione senza scrupoli, finanche, come informano fonti giornalistiche, ammettendo l'utilizzo di un liquido urticante, lo «Jenik» che brucia la pelle e procura cecità (si veda, ad esempio, «La Presse» del 16 giugno 2013);

nei giorni in cui il Parlamento italiano ha autorizzato la ratifica della Convenzione di Istanbul contro la violenza sulle donne, è sconcertante apprendere, dalle denunce di Amnesty International, che nelle caserme turche sarebbero avvenute violenze sessuali per punire le giovani manifestanti fermate dalla polizia;

considerato che:

gli avvenimenti di queste settimane evidenziano una cesura netta tra il comportamento del Governo in carica e la credibilità con cui, nel 2010, mediante il *referendum* costituzionale, la Turchia si predispose all'avvio dei negoziati di adesione all'Unione europea, avviando un percorso di riforme democratiche;

le istanze dei manifestanti si contrappongono ad una visione autoritaria dello sviluppo economico e sociale del Paese che intende affermarsi contro le libertà fondamentali di espressione, di assemblea, di associazione, di informazione;

l'ingresso della Turchia dentro uno spazio europeo di valori democratici comuni, di giustizia e di sicurezza può essere perseguito soltanto ove le istanze di libertà, di pluralismo, di riformismo civile, che quel Paese ha saputo e può ancora esprimere, divengano una reale leva di cambiamento e di pacificazione sociale,

impegna il Governo:

1) a porre in essere ogni necessaria iniziativa diplomatica nei confronti del Governo turco perché ponga termine alla propria azione repressiva e avvii un dialogo stabile con le espressioni di dissenso sociale e politico maturate attraverso le manifestazioni di protesta;

2) a sollecitare l'assunzione di una posizione comune dell'Unione europea che riaffermi verso la Turchia i vincoli democratici necessari al mantenimento delle relazioni economiche attuali e alla prospettiva dell'adesione di quel Paese;

3) a chiedere un impegno delle istituzioni europee e dei loro Alti rappresentanti perché il Governo turco ristabilisca nel proprio Paese il pieno rispetto dei diritti umani e civili, a partire dalla liberazione di tutti coloro che sono stati fermati, detenuti o comunque segnalati a causa della partecipazione o del sostegno dato alle manifestazioni di piazza;

4) a verificare e a tenere aggiornato il Parlamento in ordine alla dimensione e agli esiti dei fatti gravi di violenza compiuti sui manifestanti, anche mediante l'uso di gas urticanti o abusi sessuali sulle donne, così come denunciati da organismi internazionali o di informazione.

(1-00078)

Interpellanze

ORRÙ, PADUA, BIANCO, PAGLIARI, ALBANO, MARINO Mauro Maria, MOSCARDELLI, CIRINNÀ, SANGALLI, LUMIA, MATTESINI. – *Al Ministro della giustizia*. – Premesso che:

con la legge n. 148 del 2011, di conversione del decreto-legge n. 138 del 2011, il Governo è stato delegato alla riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari;

il decreto legislativo 7 settembre 2012, n. 155, attua la delega per la revisione della geografia giudiziaria mediante la riorganizzazione degli uffici di tribunale e delle relative procure della Repubblica. Il decreto fissa in 12 mesi il termine decorso il quale diventano effettivi i «tagli» degli uffici giudiziari ordinari, nonché le disposizioni relative alle ricadute (di natura organizzativa) di soppressioni e accorpamenti degli uffici nei confronti di magistrati, personale amministrativo e personale di polizia giudiziaria. L'effettiva efficacia della riforma è, dunque, fissata al 13 settembre 2013;

attualmente in provincia di Trapani vi sono due tribunali: il tribunale di Trapani, cui fa capo la sezione distaccata di Alcamo; il tribunale di Marsala, cui fanno capo le sezioni distaccate di Mazara del Vallo, Castelvetrano e Partanna;

le due sedi centrali di Trapani e Marsala distano meno di 30 chilometri tra loro, sono ben collegate sia dalla ferrovia che da una strada a scorrimento veloce;

nel circondario di Marsala rientrano i comuni di Marsala, Mazara del Vallo, Petrosino, Campobello di Mazara, Castelvetrano, Partanna, Santa Ninfa, Gibellina, Salaparuta, Poggioreale, Salemi e Vita;

la sede centrale del tribunale di Marsala è posizionata nella parte a nord del circondario e dista parecchi chilometri dai comuni più a sud (esattamente 22 chilometri da Mazara del Vallo, 10 da Petrosino, 36 chilometri da Campobello di Mazara, 42 da Castelvetrano, 58 da Partanna, 50 da Santa Ninfa, 48 chilometri da Gibellina, 80 da Salaparuta e Poggioreale, 38 da Salemi e Vita);

la parte a sud del circondario, la valle del Belice, è collegata con Marsala dalla strada statale 115, che attraversa diverse contrade marsalesi e risulta pericolosa;

centro naturale del circondario, dunque, equidistante da tutti gli altri centri, risulta essere Castelvetrano;

per quanto riguarda gli abitanti, Marsala ne ha 77.784, Mazara del Vallo 50.377, Petrosino 7.330, Campobello di Mazara 11.270, Castelvetrano 30.158, Partanna 11.379, Santa Ninfa 5.087, Gibellina 4.677, Salaparuta 1.835, Poggioreale 1.715, Salemi 11.578, Vita 2.167;

i carichi di lavoro, al 31 maggio 2012, per il settore civile, ammontano a 2.476 affari presso la sede centrale di Marsala (esclusi i fallimenti, le esecuzioni immobiliari ed il contenzioso di lavoro, facenti capo alla sede centrale, poiché solo a Marsala si trovano le sezioni fallimentare, la-

voro ed esecuzioni immobiliari), a 804 presso la sezione di Mazara del Vallo, a 1.031 presso la Sezione di Castelvetrano ed a 390 presso la sezione di Partanna;

per quanto riguarda il penale monocratico, sempre al 31 maggio 2012, a Marsala risultano pendenti 744 procedimenti, a Mazara del Vallo 879, a Castelvetrano 564, a Partanna 166;

il Comune di Castelvetrano possiede diversi edifici, realizzati su aree confiscate ad appartenenti ad associazioni mafiose, ove sarebbe possibile allocare, senza alcun dispendio di risorse economiche, sia gli uffici del tribunale che della procura della Repubblica;

Castelvetrano, inoltre, è sede di compagnia dei Carabinieri, sede di tenenza della Guardia di finanza, sede di commissariato di pubblica sicurezza, sede di ufficio delle entrate e nel suo territorio si trova anche un moderno carcere;

il territorio della valle del Belice, ed in particolare di Castelvetrano, è tristemente famoso per fenomeni di criminalità organizzata, «Cosa nostra» *in primis*. Diverse operazioni di polizia giudiziaria, con numerosi arresti, mirate alla lotta del fenomeno mafioso, sono state condotte negli ultimi anni, assicurando alla giustizia diversi appartenenti al sodalizio di Cosa nostra o suoi fiancheggiatori. Inoltre, alcuni processi istruiti dalla Direzione distrettuale antimafia di Palermo sono attualmente in corso. Assai numerosi sono stati negli ultimi anni anche i procedimenti di prevenzione, con diverse misura di confisca di patrimoni di provenienza illecita, mirati a far terra bruciata attorno al latitante numero uno in Italia, Matteo Messina Denaro;

risulta quindi evidente che il territorio della valle del Belice, ed *in primis* di Castelvetrano, merita certamente particolare attenzione da parte dello Stato, e privare lo stesso di un importante ufficio giudiziario quale il tribunale (o sezione distaccata di tribunale) sarebbe un grave errore strategico da parte dello Stato e rappresenterebbe, agli occhi del cittadino, un arretramento della legalità ed un allontanamento dei poteri delle istituzioni;

rispetto all'originario schema di decreto, il decreto legislativo n. 155 del 2012 mantiene alcuni presidi giudiziari nelle aree ad alta infiltrazione di criminalità organizzata. Mentre il testo iniziale prevedeva, infatti, la soppressione di 37 tribunali e relative procure della Repubblica, il decreto legislativo ne sopprime 31, mantenendo in servizio 6 tribunali di cui due in Sicilia: Caltagirone e Sciacca;

accorpando le sezioni distaccate di Castelvetrano e Partanna (ricomprendendo, allo stato, i comuni di Castelvetrano, Campobello di Mazara, Partanna, Santa Ninfa, Gibellina, Salaparuta e Poggioreale, ma eventualmente anche Mazara del Vallo, Salemi e Vita), si creerebbe un importante polo giudiziario, comprendente anche l'ufficio del giudice di pace, che il Comune di Castelvetrano si è impegnato a mantenere anche con proprie risorse, con un rilevante bacino di utenza (oltre 70.000 abitanti senza considerare Mazara del Vallo, Salemi e Vita, oltre 140.000 con que-

ste ultime) ed un carico di lavoro pari, se non superiore, all'attuale sede centrale;

di contro, accentrando le 3 sezioni distaccate di Mazara del Vallo, Castelvetrano e Partanna alla sede centrale di Marsala ben difficilmente potranno essere raggiunti obiettivi di risparmio di spesa; infatti i locali delle 3 sedi distaccate sono comunali, la sede centrale, anche con l'inaugurazione dei nuovi locali in corso di costruzione, ben difficilmente potrà ospitare tutto il contenzioso confluito dal circondario e si troverebbe costretta ad affittare ulteriori locali con enormi aumenti di spesa per l'utenza (sia in termini di aumenti di costi delle controversie per spese legali, sia in termini di incrementi di spese per raggiungere Marsala dai comuni più lontani) oltre al disagio nascente dai necessari spostamenti di utenti (testimoni, imputati, parti lese, parti del giudizio) in termini di tempo e mezzi pubblici di comunicazione, ad oggi inadeguati;

i sindaci di Castelvetrano e di Mazara del Vallo, insieme all'ordine degli avvocati di Marsala e di 20 avvocati hanno presentato in data 28 marzo 2013 ricorso al TAR contro il decreto n. 26 del 28 febbraio 2013, del Presidente del tribunale di Marsala relativo all'adozione delle immediate misure organizzative, anticipatorie della prevista revisione della cosiddetta geografia giudiziaria, limitatamente alle sezioni distaccate di Castelvetrano e Mazara del Vallo, che avrebbe causato, tra l'altro, un danno considerevole al territorio ed alla cittadinanza derivato dall'anticipazione del trasferimento degli affari civili e penali dalle due sezioni distaccate alla sede centrale del tribunale di Marsala,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno escludere la sezione distaccata di Castelvetrano dall'elenco delle sezioni distaccate dei tribunali da sopprimere ai sensi del decreto legislativo 7 settembre 2012, n. 155, e, in considerazione della presenza di alta infiltrazione di criminalità organizzata nel territorio, riconosciuta dal medesimo decreto legislativo come oggettiva motivazione per mantenere effettivi i tribunali di Caltagirone e Sciacca, non ritenga opportuno reinserire la sezione distaccata di Castelvetrano tra le sezioni da mantenere in attività.

(2-00041)

Interrogazioni

SERRA, MONTEVECCHI, CATALFO, DONNO, GAETTI, MORRA, VACCIANO, SIMEONI, MANGILI, BATTISTA, CAPPELLETTI, PAGLINI, LUCIDI, MOLINARI, AIROLA, PUGLIA, BLUNDO, PEPE, TAVERNA, MARTELLI, BULGARELLI, CASALETTO, DE PIETRO, CASTALDI, MARTON. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

l'articolo 1, comma 605, lettera *c)*, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, al fine di stabilire e garantire un piano di assunzioni finalizzato alla graduale stabilizzazione del personale docente, istituì le graduatorie a esaurimento (GaE) in cui avrebbero trovato posto le categorie di abilitati

e abilitandi, impedendo tuttavia l'inserimento di nuovi aspiranti dopo l'ultimo aggiornamento previsto per il biennio 2007-2009;

ciononostante, già dal 2007, e ancora fra il 2008 e il 2010, il Ministero ha continuato ad attivare, con identiche modalità, percorsi abilitanti direttamente proporzionali al fabbisogno di personale docente nelle scuole statali: a giudizio degli interroganti grazie al controverso articolo 14, comma 2-*ter*, del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14 (cosiddetto milleproroghe 2011), è stata istituita una fascia aggiuntiva nelle graduatorie a esaurimento che però ha restrittivamente ridotto l'accesso alle stesse per gli abilitati entro il mese di marzo 2012, ovvero per coloro che hanno conseguito il titolo entro l'anno accademico 2010/2011;

come sovente accade nel nostro Paese, un trampolino di lancio (ciò che in sintesi doveva costituire principio fondante di un nuovo sistema di reclutamento) si è tramutato in un'area di parcheggio, in un'ennesima riserva per gli esclusi. L'aver affrontato la situazione normativa e gli esiti che ne sono derivati in termini restrittivi e anodini, privilegiando, a giudizio degli interroganti, «la mossa del cavallo» rispetto a una più sostanziale e necessaria linearità e consequenzialità, ha avuto come risultanza il procrastinarsi di un problema che si è così ripresentato da una Legislatura all'altra senza trovare adeguata soluzione;

considerato che:

l'esclusione dei docenti dalle GaE è stata sancita a titolo definitivo dal decreto ministeriale del 12 maggio 2011, n. 44;

l'inserimento in tali graduatorie costituisce di fatto *conditio sine qua non* per lavorare nella scuola, costituendo l'unico canale per reclutare il personale docente, sia attraverso l'immissione in ruolo sia per le supplenze annuali, là dove siano state esaurite le graduatorie di merito;

a circa 10.000 docenti, formatisi nel precedente sistema di formazione e reclutamento e dopo aver frequentato un corso quadriennale di studi espressamente finalizzato all'inserimento in tali graduatorie ad esaurimento, è stato impedito di potervi accedere,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire con opportune iniziative di carattere normativo al fine di superare una situazione d'iniqua e palese disparità che colpisce, del resto, un numero non eccessivamente cospicuo di docenti.

(3-00156)

SERRA, MONTEVECCHI, BOCCHINO, CATALFO, DONNO, GAETTI, MORRA, VACCIANO, SIMEONI, MANGILI, BATTISTA, LUCIDI, MOLINARI, SCIBONA, AIROLA, PUGLIA, PEPE, TAVERNA, MARTELLI, BULGARELLI, CASALETTO, CASTALDI, MARTON. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

in data 25 marzo 2013 il Ministro in indirizzo ha firmato 3 provvedimenti ministeriali recanti disposizioni in materia di formazione iniziale degli insegnanti;

nella fattispecie si tratta di un primo decreto avente per oggetto «Istituzione dei percorsi speciali abilitanti, ai sensi del decreto del Ministro dell'istruzione 10 settembre 2010, n. 249 e successive modificazioni», che ha affiancato al percorso abilitante ordinario detto tirocinio formativo attivo (TFA) ordinario percorsi abilitanti riservati a docenti precari con particolari requisiti di servizio detti TFA speciali, come misura transitoria limitata a 3 annualità (2012-2013, 2013-2014 e 2014-2015); a questo sono seguiti i 2 altri decreti che disciplinano l'attivazione del TFA speciale, la procedura concorsuale e l'attribuzione del relativo punteggio;

tuttavia, il decreto del 25 marzo 2013 a giudizio degli interroganti (si veda, sullo stesso tema, l'interrogazione presentata alla Camera 5-00233) palesa una sostanziale differenza di indirizzo rispetto allo schema di decreto ministeriale rettificativo e integrativo del decreto ministeriale 10 settembre 2010, n. 249: essendovi contraddizione tra l'articolo 4, comma 1, punto *c)*, n. 1-*quater* («L'iscrizione ai percorsi formativi abilitanti speciali non prevede il superamento di prove di accesso») e la tabella 11-*bis* come modifiche dall'allegato A al decreto del 25 marzo 2013. Tale provvedimento, infatti, introduce un *test* che, sebbene venga definito qual prova «non selettiva», introduce una sostanziale modifica alla tabella 11-*bis*, al fine di poter meglio scaglionare in tre anni il contingente degli aventi diritto (sulla base, cioè, di un determinato punteggio), stravolgendo pertanto la legge stessa e gli intenti che vi sottostavano, tanto da renderla fortemente selettiva e penalizzante;

inoltre il decreto, con ogni evidenza, a giudizio degli interroganti, non ha preso nella minima considerazione le indicazioni e le osservazioni formulate dalla VII Commissione permanente della Camera dei deputati il 6 febbraio 2013 (all'atto del Governo n. 535) secondo le quali, ai fini del calcolo dei giorni necessari per accedere ai TFA speciali, si sarebbe dovuto considerare anche l'anno scolastico in corso, disattendendo pertanto le attese e le speranze di migliaia di docenti che per pochi mesi o, addirittura, per pochissimi giorni si vedrebbero privati della possibilità di accedere alla configurazione «speciale» del TFA stesso;

come peraltro già rilevato in alcuni atti di sindacato ispettivo già presentati (rispettivamente: interrogazione Senato 4-00053; interrogazioni Camera 5-00233, già citata, e 5-00324) si rischia di innescare, per una categoria che negli ultimi anni ha visto vieppiù aumentare la propria condizione di instabilità e precariato, innumerevoli ricorsi ai tribunali regionali amministrativi che finirebbero per gravare ulteriormente su categorie di lavoratori già variamente penalizzate,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda intervenire con sollecitudine per garantire e regolare in modo equo l'accesso ai TFA speciali, senza ledere la dignità e la professionalità dei docenti che hanno già ampiamente dimostrato di avere le competenze necessarie;

se intenda cercare una concreta soluzione per i docenti che risultano al momento esclusi dal percorso riservato intervenendo affinché venga accolto quanto formulato dalla VII Commissione permanente della

Camera, e che pertanto l'anno scolastico in corso sia considerato ai fini del calcolo necessario per accedere ai TFA speciali;

se abbia intenzione di porre l'attenzione sul sistema di reclutamento dei docenti, a giudizio degli interroganti irrazionale e dispersivo, attualmente in vigore, assumendo una posizione di ascolto e mediazione nei confronti di quelle categorie di lavoratori minate da un'insistita condizione di precarietà.

(3-00157)

FEDELI, MARCUCCI, DI GIORGI, LANZILLOTTA, BONFRISCO, DE PIETRO, PETRAGLIA, GHEDINI Rita, DE PETRIS, AMATI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

il Parlamento è stato chiamato a ratificare ed eseguire la Convenzione del Consiglio d'Europa sulla prevenzione e la lotta contro la violenza nei confronti delle donne e la violenza domestica, fatta a Istanbul l'11 maggio 2011;

con un crescendo sempre più drammatico si registrano innumerevoli casi di femmicidi e femminicidi, i cui numeri non sono più tollerabili;

tra le diverse azioni da adottare per contrastare tali fenomeni, prioritaria è quella volta a prevenire discriminazioni e sessismi prima che degenerino in meccanismi patologici di violenze nei confronti delle donne;

tale azione, per la sua specifica valenza, è da svolgersi in campo educativo attraverso interventi non estemporanei o generici, ma da programmare all'interno del sistema scolastico, sulla scia di quanto avviene già a livello europeo;

considerato che:

tutti i Paesi europei hanno predisposto in campo educativo e scolastico strumenti di sensibilizzazione e di lotta contro gli stereotipi. In particolare, già con il quarto Programma d'azione (1996-2000) la politica europea delle pari opportunità si era integrata in tutti i settori e nelle azioni dell'Unione e degli Stati membri, ivi compresa l'azione educativa che si svolge nella scuola, pur nel rispetto delle peculiarità e tradizioni dei singoli Stati membri;

la Comunità europea, con l'obiettivo strategico B4, «Formazione a una cultura della differenza di genere», ha stabilito la necessità «di recepire, nell'ambito delle proposte di riforma della scuola, dell'università, della didattica, i saperi innovativi delle donne, nel promuovere l'approfondimento culturale e l'educazione al rispetto della differenza di genere»;

in tale prospettiva si collocano azioni europee e nazionali relative al settore educativo che devono procedere in due direzioni specifiche: la prima, fissare tra gli obiettivi nazionali dell'insegnamento e delle linee generali dei curricoli scolastici la cultura della parità di genere e il superamento degli stereotipi; la seconda, l'intervento sui libri di testo, riconosciuti in tutte le sedi internazionali come un'area particolarmente sensibile per le politiche delle pari opportunità;

rilevato che:

il Governo, con una direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 marzo 1997 *(Gazzetta Ufficiale* del 21 maggio 1997, n. 116) recante «Azioni volte a promuovere l'attribuzione di poteri e responsabilità alle donne, a riconoscere e garantire libertà di scelte e qualità sociale a donne e uomini», già ha posto tra gli obiettivi prioritari volti a promuovere la parità di opportunità tra uomini e donne «la formazione a una cultura della differenza di genere» ed ha individuato tra le azioni specifiche di tale obiettivo l'aggiornamento dei materiali didattici;

in quel contesto si colloca il progetto Polite (Pari opportunità nei libri di testo) che, nel 1999, ha visto l'AIE, Associazione italiana editori, impegnata a darsi un codice di autoregolamentazione volto a garantire che nella progettazione e nella realizzazione dei libri di testo e dei materiali didattici vi fosse attenzione allo sviluppo dell'identità di genere e alla rimozione degli stereotipi, come fattore decisivo nell'ambito dell'educazione complessiva dei soggetti in formazione;

tuttavia, il codice Polite, elaborato, scritto e approvato da quella *partnership,* non è mai stato recepito come norma specifica da valere *erga omnes* e tuttora è stata vanificata la pur lodevole e necessaria iniziativa;

di recente, attraverso una petizione pubblica, alla quale hanno aderito più di 12.000 persone, è stato chiesto, analogamente a quanto avviene in quasi tutti i Paesi membri dell'Unione europea, l'adozione di provvedimenti da introdursi in ambito scolastico volti a perseguire la cultura del rispetto e della consapevolezza delle identità di genere e, in particolare, l'adozione del codice Polite con l'introduzione di azioni specifiche da attuarsi in campo scolastico-educativo attraverso metodologie e contenuti volti alla diffusione di una cultura rispettosa delle identità di genere e alla rimozione degli stereotipi sessisti,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione e quali siano le sue valutazioni in merito;

se e come intenda procedere, attraverso le strutture preposte del proprio Dicastero, al fine di introdurre la cultura del rispetto e della consapevolezza delle identità di genere e il superamento degli stereotipi sessisti tra gli obiettivi nazionali dell'insegnamento e nelle linee generali dei curricoli scolastici;

se non ritenga che sia necessario ed urgente agire affinché i libri di testo in ambito scolastico rispettino le indicazioni contenute nel codice di autoregolamentazione Polite (esplicitate operativamente nei due *vademecum* allegati al codice), attraverso una dichiarazione di adesione al medesimo.

(3-00158)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

AIELLO, D'AMBROSIO LETTIERI, ROMANO, GENTILE. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali*. – Premesso che:

le visite fiscali, prevalentemente dei lavoratori assenti per malattia del settore privato, sono effettuate da medici incaricati dall'Istituto nazionale previdenza sociale (INPS) sia su disposizione d'ufficio che su richiesta dei datori di lavoro;

il rapporto di lavoro tra i medici fiscali e l'INPS, è svolto in base alle disposizioni contenute nel decreto-legge n. 463 del 1983, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 638 del 1983;

i richiamati medici hanno con l'Istituto un rapporto fiduciario essendo inseriti in liste speciali;

il decreto ministeriale dell'8 maggio 2008 ha cristallizzato la consistenza numerica dei sanitari inseriti nella lista alla data del 31 dicembre 2007 in attesa della modifica del quadro normativo che avrebbe consentito una diversa tipologia di rapporto di lavoro superando quella di tipo fiduciario;

in occasione della conversione del decreto-legge n. 158 del 13 settembre 2012, recante «Disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di tutela della salute», il Governo si è impegnato ad adottare le iniziative necessarie per l'adeguamento del quadro normativo dei medici fiscali INPS per dare certezza ai medici già iscritti nelle liste alla data del 31 dicembre 2007, trasformando le liste speciali in liste speciali ad esaurimento nelle quali confermare i medici già iscritti alla data del 31 dicembre 2007;

premesso altresì che, a quanto risulta agli interroganti:

nelle more degli interventi legislativi programmati, con provvedimento del 29 aprile 2013, l'INPS ha sospeso, a partire dal 1º maggio, le richieste delle visite mediche di controllo disposte d'ufficio nel settore privato lasciando in essere solo quelle a richiesta dei datori di lavoro;

in conseguenza del provvedimento di sospensione, è venuto meno il rapporto di collaborazione professionale intercorrente tra l'INPS e circa 1.400 medici, con un'età media di circa 50 anni, che svolgono questa attività in maniera prevalente da circa venti anni;

i medici *de qua,* che, lo si ribadisce, svolgono l'attività per conto dell'INPS da oltre vent'anni, avrebbero, ed hanno, com'è ovvio, enormi difficoltà di reinserimento nel mercato del lavoro (stante anche l'età) e non godrebbero, per la natura del rapporto intercorso con l'INPS (di collaborazione fiduciaria), nemmeno degli ammortizzatori sociali previsti dalla legge per le altre categorie di lavoratori;

la sospensione, disposta per ridurre la spesa pubblica in materia di sanità, avrà come paradossale conseguenza quella di aumentare la spesa per l'indennità di malattia vanificando, così, il sacrificio professionale dei medici *de qua*,

si chiede, pertanto, di sapere se il Governo intenda promuovere, per quanto di competenza, la revoca immediata del provvedimento di sospensione dell'INPS, e quali misure intenda adottare per rispettare gli impegni assunti e risolvere, così, l'annosa ed improcrastinabile questione dei medici fiscali dell'INPS.

(4-00390)

GIARRUSSO, BUCCARELLA, CAPPELLETTI, AIROLA. – *Ai Ministri dell'interno, della giustizia e degli affari esteri.* – Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

la signora Alma Shalabayeva, moglie di Mukhtar Ablyazov, uomo d'affari, oppositore e rifugiato politico kazako, ricercato in patria per presunte truffe ed associazione criminale, è stata rimpatriata forzatamente sabato 1º giugno 2013 da Roma, dove risiedeva dal 2012, ed imbarcata all'aeroporto di Ciampino su un aereo, appositamente arrivato dal Kazakistan, per essere riportata in patria;

nel provvedimento di espulsione è stata coinvolta anche la figlia minorenne, bambina di 6 anni, della coppia;

una cinquantina di agenti della Digos, armi in pugno, avrebbero partecipato alla ricerca della signora e di suo marito e, non avendo individuato il signor Mukhtar, le autorità italiane avrebbero prelevato la signora Shalabayeva, nonostante l'intervento dei suoi avvocati;

Alma Shalabayeva, pur non avendo commesso alcun illecito, potrebbe essere ora esposta all'elevatissimo rischio di trattamenti inumani e violazioni dei suoi diritti, analoghi a quelli cui fu sottoposto il marito nel 2003, quando si opponeva al regime di Nursultan Nazarbayev e già denunciati da Amnesty International;

in Kazakistan non verrebbero rispettati i fondamenti democratici e sarebbero costantemente violati i diritti umani, dato che emerge con chiarezza dall'ultimo rapporto di Amnesty International dove si evidenzia che le pratiche di tortura e le sevizie subite dagli oppositori kazaki sono regolarmente perpetuate nei confronti degli oppositori e dissidenti da parte delle forze di polizia e di sicurezza;

considerato che:

il testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, all'art. 19, comma 1, dispone: «In nessun caso può disporsi l'espulsione o il respingimento verso uno Stato in cui lo straniero possa essere oggetto di persecuzione per motivi di razza, di sesso, di lingua, di cittadinanza, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali o sociali, ovvero possa rischiare di essere rinviato verso un altro Stato nel quale non sia protetto dalla persecuzione»;

l'art. 19, comma 2, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea del 26 settembre 2000 stabilisce che è vietato allontanare, espellere o estradare uno straniero «verso uno Stato in cui esiste un rischio serio di essere sottoposto alla pena di morte, alla tortura o ad altre pene o trattamenti inumani o degradanti»;

la Corte europea dei diritti dell'uomo ha inoltre precisato che il rischio di subire torture, pene o trattamenti inumani o degradanti nel Paese di destinazione può provenire sia dalle autorità dello Stato di destinazione, sia da privati che operano nello Stato senza che l'autorità possa proteggere il soggetto, che da situazioni oggettive;

la legge n. 498 del 3 novembre 1988 rende esecutiva in Italia la convenzione dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, firmata a New York il 10 dicembre 1984, contro la tortura ed altre pene o trattamenti crudeli, disumani o degradanti,

si chiede di sapere:

quali azioni urgenti i Ministri in indirizzo intendano attuare al fine di accertare le motivazioni per cui è stato possibile procedere ad un'espulsione verso uno Stato in cui a quanto risulta agli interroganti verrebbe praticata la tortura nei confronti degli oppositori politici, in palese violazione del testo unico di cui al decreto legislativo n. 296 del 1998 secondo cui nessuno può essere respinto od espulso verso un Paese in cui sia esposto al rischio di persecuzioni;

se non ritengano che sia stato altresì violato, come agli interroganti appare, l'art. 19 della Carta europea dei diritti fondamentali dell'Unione europea;

quali iniziative intendano intraprendere al fine di procedere alla verifica della corretta applicazione delle procedure previste in tali circostanze, considerando che né alla signora Shalabayeva, né alla sua bambina, sarebbe stata data la possibilità di rivolgersi ad un giudice per verificare la legittimità dell'espulsione;

quali siano i motivi per cui sarebbe stato possibile coinvolgere un minorenne nel provvedimento di espulsione.

(4-00391)

D'AMBROSIO LETTIERI, CASSANO, IURLARO, LIUZZI, AIELLO. – *Ai Ministri della salute e del lavoro e delle politiche sociali*. – Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

l'Inps aveva sospeso dal 1º maggio 2013 le visite fiscali d'ufficio;

i medici che, come liberi professionisti in regime di convenzione con l'Inps da oltre 20 anni, circa 1.400 distribuiti sull'intero territorio nazionale, effettuavano dette visite d'ufficio, in conseguenza, per effetto della citata drastica sospensione, rischiavano di rimanere senza lavoro;

successivamente, dopo le proteste delle associazioni di detti medici, nei giorni scorsi, l'Inps, in un comunicato stampa, ha confermato che le visite fiscali, in conseguenza del taglio delle risorse cui è stato sottoposto l'istituto dalle ultime leggi di spesa, non saranno sospese ma ridotte in quantità (circa 100.000 visite per il 2013) e saranno più mirate;

premesso, inoltre, che, a quanto risulta all'interrogante:

le visite fiscali d'ufficio hanno fin qui costituito il 75 per cento del totale delle visite fiscali effettuate;

secondo i dati diffusi dall'Inps, nel 2012 le visite fiscali eseguite d'ufficio sono state 900.000, per una spesa complessiva a carico dell'Isti-

tuto di previdenza di circa 50 milioni di euro, mentre quelle richieste dai datori di lavoro ammontano a 300.000 e sono pagate dalle aziende;

secondo i dati Inps, l'esito delle visite fiscali disposte d'ufficio ha portato a una riduzione della prognosi nel 9 per cento del totale delle visite eseguite;

premesso, infine, che, a quanto risulta all'interrogante:

i medici fiscali, che hanno svolto la loro attività per anni, hanno oggettive difficoltà di reinserimento in un ambito lavorativo diverso dall'attuale in quanto si tratta per la maggior parte di persone già alla soglia dei cinquant'anni e che, a causa delle diverse incompatibilità, non hanno potuto svolgere altre attività né hanno potuto frequentare le scuole di specializzazione *post* laurea;

detti medici sono tutti professionisti con elevate competenze;

la scelta dell'Inps di sospendere prima e ridurre poi le visite fiscali d'ufficio per le malattie dei lavoratori, lasciando in essere solo quelle a richiesta dei datori di lavoro, sarebbe scaturita esclusivamente dalla necessità di far fronte alla riduzione della spesa;

tale decisione, tuttavia, potrebbe comportare che, in assenza di adeguati controlli, si verifichi un aumento delle assenze per malattia con conseguente aggravio della spesa per le indennità di malattia;

rilevato che sarebbe auspicabile che le visite fiscali fossero razionalizzate al fine di trovare un'adeguata convergenza fra le esigenze di risparmio della spesa, l'esigenza di porre in essere le verifiche necessarie e la salvaguardia delle aspettative di coloro che rischiano di rimanere senza lavoro,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano le valutazioni dei Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di competenza, riguardo alla prospettata riduzione del numero di visite fiscali per l'anno 2013 e se detta riduzione risulti essere stata ripartita su base regionale e attraverso quali criteri;

se ritengano che il citato numero di 100.000 visite fiscali previste per il 2013 sia congruo;

se e in quali modi intendano attivarsi al fine di individuare le soluzioni più idonee ad assicurare, pur nell'ottica del necessario risparmio della spesa, la prosecuzione di un numero accettabile di visite fiscali disposte d'ufficio e la conseguente tutela dei medici incaricati, valutando anche l'opportunità di aprire un tavolo di confronto con le parti al fine di ricercare ogni soluzione valida e alternativa a quella individuata dall'Inps.

(4-00392)

BUEMI, NENCINI, ZELLER, LANIECE, LONGO Fausto Guilherme, PANIZZA. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che:

come si evince da notizie di stampa, il 16 giugno 2013, in un grande capannone alla periferia sud di Milano si è tenuto un raduno filonazista (si veda «Il Corriere della sera» Milano del 16 giugno 2013);

i partecipanti al raduno erano rappresentati da giovani con teste rasate, tatuaggi con teschi e pugnale che richiamano la simbologia dei «Totenkopf», teste di morto delle SS, magliette con l'insegna «Europa Patria Est» per i ragazzi, pantaloni in mimetica e *t-shirt* con croci celtiche per le ragazze. Pare siano arrivati da tutta Europa per questo *rave* dell'estrema destra il cui ricavato, secondo il volantino diffuso dagli organizzatori, dovrebbe pagare le spese processuali dei camerati di Azione Skinhead;

intorno al capannone, oltre ai mezzi di polizia e carabinieri che vigilavano per evitare incidenti, c'erano auto provenienti dalla Germania, Austria, Repubblica Ceca e Spagna: infatti, all'evento filonazista erano attese duemila persone;

il sindaco di Milano ha espresso dura condanna al raduno che ha riproposto l'inaccettabile presenza di una manifestazione di chiaro stampo neonazista, questa volta maggiormente grave e inquietante data la sua annunciata dimensione internazionale (si veda l'articolo citato);

un altro maxi raduno naziskin si era tenuto il 20 aprile e, in quell'occasione, il Consiglio comunale di Varese aveva chiesto una maggiore attenzione al fenomeno skinhead, attraverso una proposta di delibera che impegna il comune a introdurre accorgimenti per evitare che in futuro si possano ripetere manifestazioni di apologia del passato regime di stampo anche razzista;

l'Osservatorio democratico sulle nuove destre spiega che Varese è una provincia nata con il Ventennio e basa su questo fatto la sua identità. Fin dal suo passato, infatti, è protagonista di episodi legati alla destra storica, dal covo di Casciago alla bomba di piazzale Maspero. Insomma, secondo l'Osservatorio si tratta di un'identità di destra radicata nella storia, che ha creato basi solide in una collettività oggi abbastanza indifferente agli estremismi, che così possono avere una propagazione diffusa: un esempio lampante è la tifoseria del calcio, radicalmente schierata a destra;

in questo momento Varese, con la Comunità militante dei Dodici Raggi, è il laboratorio politico dell'estrema destra più interessante di tutto il palcoscenico nazionale. C'è Forza Nuova, c'è Casapound, c'è tutto e a differenza di altre realtà qui riescono a dialogare;

agli episodi citati altri e altri ancora se ne possono aggiungere, come quello del 2006 nel piccolo paese di Duno, dove alle elezioni amministrative si presentò la lista del Movimento nazionalsocialista dei lavoratori. Il 20 aprile dell'anno successivo, a Buguggiate, una ventina di persone si trovarono per festeggiare il compleanno di Hitler e da qualche anno, il 29 luglio, sui muri di alcuni comuni della provincia compaiono manifesti di auguri al Duce, firmati dal gruppo Varese Ardita;

purtroppo, non solo a Varese e a Milano ma anche in diverse altre parti d'Italia si assiste a simili manifestazioni, tutte volte all'apologia del passato regime e ad aggressioni di stampo neofascista e neonazista,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti rappresentati e quale valutazione esprima a riguardo;

quali iniziative, per quanto di competenza, intenda assumere per porre fine a tali adunate e/o manifestazioni che si configurano, ad avviso dell'interrogante, come una palese e inaccettabile apologia di fascismo, in aperta violazione della XII disposizione transitoria e finale della Costituzione e della legge 20 giugno 1952, n. 645, anche in considerazione degli evidenti rischi per l'ordine pubblico.

(4-00393)

DE CRISTOFARO. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali*. – Premesso che:

l'Ales, Arte lavoro e servizi SpA, è una società *in house* del Ministero per i beni e le attività culturali (che ne detiene il 100 per cento del pacchetto azionario) che opera dall'anno 2000 in attività di supporto alla conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale-archeologico, artistico, architettonico, paesaggistico, archivistico e bibliotecario italiano, nonché di svolgimento di attività strumentali alla gestione tecnico-amministrativa dei procedimenti di tutela; inoltre promuove i beni culturali ed il *made in Italy* in ambito nazionale ed internazionale;

la Ales opera su tutto il territorio nazionale con 580 operatori (di cui il 50 per cento in Campania) che svolgono un'attività indispensabile per la tutela dei beni culturali e a tutela del turismo per garantire, gli altri servizi, l'apertura di siti importanti quali il palazzo reale di Napoli o gli scavi di Ostia;

ciò nonostante gli operatori Ales ex LSU, che già dal 1991 operavano all'interno del Ministero si ritrovano ad ogni scadenza della convenzione che hanno stipulato con la società Ales di fronte alla perenne incertezza della continuità e della garanzia del posto di lavoro, dopo 22 anni di precariato;

gli incontri già avvenuti presso il Ministero hanno garantito risorse finanziarie per il 2013, senza alcuna garanzia di continuità per il futuro, prospettando anzi la difficoltà, da parte dell'amministrazione, di mantenere il proprio impegno nella tutela del patrimonio a causa dei tagli previsti dalla *spending review*;

inoltre, negli stessi incontri ministeriali non si è parlato di prospettive produttive, volte a guadagnare quote di fatturato non derivato direttamente dai contratti di servizi ministeriali;

la mancanza di prospettiva produttiva ed occupazionale getta nello sconforto gli operatori che denunciano, tra l'altro, situazioni di sprechi e di cattiva gestione della società come gli alti stipendi dei dirigenti, l'uso di due sedi (a Napoli e a Roma) con affitti elevati mentre si potrebbe utilizzare una struttura appartenente al patrimonio del Ministero ed altre ancora, come l'uso improprio di risorse che potrebbero essere impiegate per mantenere in servizio il personale;

considerato che:

le linee programmatiche del Ministero indicano la cultura come bene comune e come diritto che deve essere protetto e potenziato, la cultura non solo come uno degli interessi pubblici essenziali, tutelato dalla

Costituzione e dai trattati internazionali, ma anche l'oggetto di un insieme di diritti fondamentali del cittadino, della persona, delle formazioni sociali: il diritto di accesso al sistema della produzione culturale, il diritto alla più ampia fruizione di tutti i beni culturali, dei prodotti delle attività culturali;

tutto ciò implica uno straordinario impegno di risorse economiche e umane qualificate perché investire in cultura significa investire nella crescita economica e sociale del Paese,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda dare risposte chiare ed univoche sul destino della società Ales SpA e sui suoi dipendenti;

se non ritenga di attivarsi al fine di garantire che i lavoratori ancora a tempo determinato siano assunti con contratto a tempo indeterminato e con la salvaguardia dei livelli retributivi e dell'anzianità pregressa;

se non ritenga opportuno garantire un progetto ministeriale e risorse certe che possa assicurare la continuità e la qualità dei servizi;

se intenda vigilare sui progetti e sulla gestione anche economica della società Ales che, oltre a disdire gli accordi siglati con le organizzazioni sindacali nel 2007, non ha ancora definito la personalità giuridica della società, se Ales SpA o Ales ente pubblico non economico;

per quale motivo per ricoprire il ruolo di direttore generale non si sia fatto ricorso ad una figura interna al Ministero, qualificata e a costo zero, e si sia preferito indire un avviso pubblico, con relativo costo, a quanto risulta all'interrogante, di 180.000 euro.

(4-00394)

STEFANI. – *Al Ministro della giustizia*. – Premesso che:

si apprende da notizie di stampa che secondo una rilevazione effettuata dal Ministero della giustizia, su dati del 2010, è stato evidenziato un numero a giudizio dell'interrogante risibile di condanne per il reato di «immigrazione clandestina», previsto dal «pacchetto sicurezza» di cui alla legge n. 94 del 2009;

tale analisi è stata condotta su dati relativi al 79 per cento dei fascicoli iscritti nel 2010 presso i tribunali italiani; da tale studio è emerso, pur nella sua incompletezza, che, ad un anno e mezzo dall'entrata in vigore della legge n. 94 del 2009, sono solo 12 le sentenze di condanna, mentre 18 sono le sentenze concluse con un patteggiamento;

il reato di ingresso e soggiorno nel territorio dello Stato, introdotto dalla legge n. 94 del 2009 all'interno del decreto legislativo n. 286 del 1998 all'articolo 10-*bis*, è di competenza del giudice di pace;

tali dati non si conciliano con quelli invece del solo mandamento dell'ufficio del giudice di pace di Bologna, dove nell'anno 2009 (dal 4 agosto) risultavano iscritti 428 procedimenti per il reato di immigrazione illegale *ex* art. 10-*bis*, per un totale al 2013 di 1.508 procedimenti e per il reato di permanenza illegale *ex* art. 14, comma 5-*ter* e 5-*quater* del decreto legislativo n. 286 del 1998, in totale 781 procedimenti;

la rilevazione fatta dal Ministero non corrisponde assolutamente a quanto invece riportato dal *dossier* di documentazione (pubblicato sul sito della Camera dei deputati) a cura del Servizio Studi – Dipartimento istituzioni della Camera e risalente al luglio 2011;

in tale *dossier* si legge «le denunce per il reato di ingresso e soggiorno clandestino da agosto 2009 ad aprile 2011 sono state oltre 43.000; nello stesso periodo risultano denunciati per il reato di violazione e reiterata violazione dell'ordine di allontanamento del questore oltre 56.000 stranieri; le espulsioni sono state, dal 2008 al 2010, circa 60.000»,

si chiede di sapere:

in quali mandamenti sia stata effettuata l'analisi riportata dalla stampa;

quanti siano i procedimenti iscritti dal 2009 per i reati di cui agli artt. 10-*bis* e 14, comma 5-*ter* e 5-*quater* del decreto legislativo n. 286 del 1998 nei diversi mandamenti e a livello nazionale;

quante siano le condanne distinte per mandamento e a livello nazionale;

quante siano le espulsioni effettuate;

se il Governo intenda istituire una commissione onde verificare l'effettiva e uniforme applicazione delle disposizioni contenute nel decreto legislativo n. 286 del 1998.

(4-00395)

VACCARI, PIGNEDOLI. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico*. – Premesso che la sostituzione degli *shopper* in polietilene con sacchetti biodegradabili è una misura di grande importanza ambientale, che intende eliminare tonnellate di plastica prodotte dalle borse «*shopper* monouso» e che, oltre a ridurre le emissioni di gas serra, dà un efficace apporto alla riduzione dell'abbandono di rifiuti e alla tutela del territorio;

considerato che:

in Italia dal 1º gennaio 2011 è vietata la produzione e la commercializzazione di buste *(shopper)* in plastica non «biodegradabile»;

il decreto-legge 25 gennaio 2012, n. 2, recante «Misure straordinarie e urgenti in materia ambientale», convertito, con modificazioni, dalla legge n. 28 del 2012, all'art. 2, definisce i requisiti che deve avere un sacchetto per essere considerato «biodegradabile» e ha considerato fuori legge, e quindi da eliminare, tutte le vecchie buste di plastica;

al comma 2, ha disposto che, con decreto (di natura non regolamentare) da emanarsi entro il 31 dicembre 2012, da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sarebbero state individuate le eventuali ulteriori caratteristiche tecniche dei sacchetti per asporto merci, ai fini della loro commercializzazione;

la commercializzazione di sacchetti per l'asporto diversi da quelli dallo spessore come indicato nel decreto-legge o non conformi alla norma

UNI EN 13432:2002 è consentita esclusivamente alle condizioni stabilite con decreto di natura non regolamentare;

in attuazione dell'art. 2, comma 2, è stato emanato il decreto ministeriale 18 marzo 2013, recante «Individuazione delle caratteristiche tecniche dei sacchi per l'asporto delle merci», pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* n. 73 del 27 marzo 2013;

l'articolo 2, comma 2, del decreto ministeriale dispone che è «altresì consentita la commercializzazione dei sacchi riutilizzabili per l'asporto delle merci realizzati in carta, in tessuti di fibre naturali, in fibre di poliammide, e in materiali diversi dai polimeri»;

il legislatore ha voluto cioè distinguere le borse prodotte con il materiale in estruso che utilizza come unità di misura tecnica il micron, dalle borse prodotte in tessuto con misurazione tecnica in grammi, indipendentemente dal materiale utilizzato;

considerato altresì che:

sul territorio nazionale operano alcune società che producono e importano borse riutilizzabili sia in poliammide che in fibre di poliestere; quest'ultimo materiale fa parte di una sottocategoria del poliammide ed al tatto non è possibile identificare quale sia l'uno o l'altro;

questo materiale non è stato elencato nel decreto ministeriale, sebbene si tratti di materiale molto resistente e duraturo nel tempo e utilizzato spesso per le borse riutilizzabili per il costo inferiore al poliammide;

rilevato che l'art. 3 del decreto ministeriale prevede che si debba dare informazione al consumatore sulle caratteristiche tecniche del prodotto, distinguendo il settore di destinazione ai fini della stessa vendita del sacchetto,

si chiede di sapere:

se, considerata la necessità di un chiarimento definitivo onde evitare che le aziende non incorrano in sanzioni, i Ministri in indirizzo non ritengano necessario chiarire, con tutte le misure e iniziative di propria competenza, l'esatto significato dell'espressione «in materiali diversi dai polimeri», contenuta nell'art. 2, comma 2, del decreto ministeriale 18 marzo 2013, e in particolare se si riferisca ai polimeri estrusi come il polietilene, ritenendo così di escludere dal divieto tutti i polimeri in fibra;

se non si ritenga altresì opportuno fare chiarezza sulle borse riutilizzabili, in modo da evitare che la grande distribuzione e i produttori incontrino difficoltà nell'interpretare, e quindi recepire, le disposizioni;

se, conseguentemente, non si ritenga utile procedere, nello specifico, alla sollecita emanazione di una circolare ministeriale che individui e diversifichi il divieto di commercializzazione delle borse costruite in estruso come il polietilene *(shopper)*, favorendo piuttosto la commercializzazione di tutti i polimeri in fibra; questo tenendo anche conto del fatto che, data la prossimità della stagione estiva, sarebbe opportuno evitare che le aziende si trovino a organizzare la filiera produttiva con queste incertezze;

se, in base a quanto disposto dall'articolo 3 del decreto ministeriale, ad una ditta che produce, importa e commercializza borse e che

ha merce in *stock* nel magazzino, sia giusto richiedere l'inserzione di diciture *ad hoc* in base all'uso, a seconda cioè che la merce sia venduta ad esempio in un negozio di scarpe o in un negozio alimentare, dato che questo imporrebbe alla ditta la necessità di riconfezionare il prodotto per ogni tipologia di vendita, con costi elevati che peraltro spingerebbero il consumatore a non acquistare borse riutilizzabili;

se, infine, non si ritenga utile mettere in atto misure adeguate per allineare la legislazione italiana a quella degli altri Paesi europei, dato che solo in Italia si è introdotto un metodo di misurazione in micron anche per le borse in tessuto, laddove è noto che le unità di misura per queste ultime sono valorizzate in grammi al metro quadrato.

(4-00396)

ROMANO, OLIVERO. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca*. – Premesso che:

il regolamento di cui al decreto 6 marzo 2006, n. 172, disciplina le modalità per l'ammissione dei medici alle scuole di specializzazione, i contenuti e le modalità delle prove, nonché i criteri per la valutazione dei titoli e per la composizione delle commissioni giudicatrici;

l'articolo 5, in particolare, specifica che la Commissione giudicatrice del concorso di ammissione ha a disposizione 18 punti per la valutazione del *curriculum* degli studi universitari da attribuire secondo gli specifici criteri indicati;

al comma 1, lettera *b.3)* , dell'art. 5, nell'individuare, tra gli elementi utili ai fini della valutazione, le attività elettive, o equipollenti certificate secondo le modalità previste dai singoli atenei o strutture didattiche, si chiarisce che deve trattarsi di attività attinenti alla tipologia di specializzazione «svolte all'interno del percorso formativo del corso di laurea»; alla lettera *b.4)*, si fa riferimento a pubblicazioni a stampa, o lavori *in extenso*, e si prevede esclusivamente che deve trattarsi di lavori «che risultano accettati da riviste scientifiche attinenti la specializzazione»;

il comma 2 specifica ulteriormente che «non possono essere presi in considerazione lavori dattiloscritti o in corso di stampa non ancora accettati da riviste scientifiche»;

premesso altresì che, a quanto risulta agli interroganti:

sulla base di tali indicazioni, negli anni passati, nei concorsi, per titoli ed esami, per l'ammissione alle scuole di specializzazione mediche, sono state valutate tutte le pubblicazioni accettate fino alla data del termine di presentazione dei titoli;

da quest'anno, alla luce della nota ministeriale prot. n. 2796 del 17 luglio 2012, alcune università hanno ritenuto di escludere dalla valutazione i titoli di cui alla lettera *b.4)* conseguiti successivamente al diploma di laurea (benché accettati entro i predetti termini), considerato che tale tipologia di lavori deve essere ricompresa all'interno del *curriculum* degli studi universitari;

tale interpretazione introdotta, come riporta la citata nota, proprio al fine di garantire condizioni uniformi per tutti i candidati, sta creando,

di fatto, incertezze applicative e disparità di trattamento rispetto sia a coloro che, sulla base della medesima normativa ancora vigente, hanno sostenuto l'esame di ammissione e si sono visti riconosciuti un maggior punteggio per pubblicazioni accettate successivamente al diploma di laurea (comunque nei termini di presentazione dei titoli) sia a quanti, per i lavori sub *b.4),* non sono riusciti ad ottenere l'accettazione della pubblicazione su rivista scientifica entro il termine di conseguimento del diploma di laurea e comunque l'abbiano ottenuto entro i termini di scadenza di presentazione dei titoli previsti dal bando,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo ritenga opportuno fornire ulteriori elementi al fine di favorire maggiore chiarezza su una situazione che, alla luce delle criticità evidenziate in premessa, presenta incertezze applicative;

quali misure di competenza intenda adottare con urgenza al fine di garantire un'equa ed uniforme applicazione della disciplina in materia di valutazione dei titoli per l'ammissione alle scuole di specializzazione mediche, anche eventualmente prevedendo un intervento correttivo di precedenti atti interpretativi e consentendo conseguentemente i necessari adempimenti integrativi.

(4-00397)

LUMIA. – *Ai Ministri dell'interno e dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che;

sabato 15 giugno 2013 la città di Vittoria (Ragusa) è stata teatro di un fatto delittuoso di straordinaria gravità, culminato nell'omicidio, compiuto con arma da fuoco all'interno della sede scolastica dell'istituto comprensivo «Pappalardo», affollato peraltro da centinaia di studenti intenti alle prove di esame, della professoressa Giovanna Nobile ad opera di un collaboratore della stessa istituzione scolastica, prontamente tratto in arresto subito dopo l'episodio criminoso;

tale tragico evento ha suscitato vivissima impressione e commozione nell'intera cittadinanza, e l'amministrazione comunale ha proclamato per la giornata di martedì 18 giugno il lutto cittadino;

anche l'assessore per l'istruzione del Comune, avvocato Piero Gurrieri, con propria nota prot. n. 217/U.R.P. del 17 giugno 2013 ai Ministri in indirizzo, ha formulato richieste e quesiti chiedendo la realizzazione di specifici adempimenti, l'apertura di un'indagine conoscitiva interna e un riconoscimento alla memoria della docente prematuramente e tragicamente scomparsa;

l'interrogante condivide, facendoli propri, tali richieste e quesiti, peraltro giustificati dalle ricostruzioni proposte in queste ore dai mezzi di informazione, che hanno consentito l'emergere di particolari di notevole importanza,

si chiede di sapere:

se il Ministro dell'interno sia a conoscenza di quale specifica istruttoria, e di quali analitiche motivazioni, siano alla base del fatto

che gli organi periferici del Ministero hanno rilasciato, e per tanti anni rinnovato, all'omicida il porto o la detenzione di un'arma da fuoco;

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanti altri operatori scolastici, e in generale dipendenti pubblici, siano, allo stato, in possesso delle medesime autorizzazioni amministrative e se il giudizio discrezionale prodromico al loro rilascio e/o rinnovo sia sempre stato rigidamente ispirato dal possesso, in capo al richiedente, degli specifici presupposti legittimanti, prima tra tutte una concreta necessità di difesa personale;

quali cautele intendano apprestare, in prossimità dell'apertura dell'a.s. 2013/2014, per impedire l'ingresso di persone armate, che si tratti di dipendenti o ospiti occasionali, negli istituti scolastici e, in generale, nei luoghi pubblici frequentati da minori e da cittadini inermi, e se non ritengano opportune modifiche o integrazioni dell'ordinamento dirette a favorire un adeguato monitoraggio e un efficiente controllo, tramite anche strumenti elettronici;

se risulti al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca che l'omicida (come noto, collaboratore scolastico) fosse o meno solito recarsi sui luoghi di lavoro con un'arma da fuoco;

se risulti ai Ministri che soggetti presenti e operanti, a diverso titolo, all'interno della medesima istituzione scolastica fossero a conoscenza, laddove accertata, della circostanza di cui sopra, e se la stessa sia stata, in ipotesi, segnalata alle autorità scolastiche o di pubblica sicurezza;

se il Ministro dell'istruzione possa o meno dare atto dell'acquisizione, da parte degli organi dell'istituzione scolastica in questione, nel periodo precedente, di elementi di qualsiasi natura in merito alla personalità e alla condotta dell'omicida (sull'opportunità del cui trasferimento, secondo quanto riferito dalla stampa, sarebbe stata redatta in passato una petizione), anche con riguardo ai comportamenti minacciosi da lui posti in essere nei confronti della Nobile, secondo quanto riferito dai familiari di quest'ultima, e se tali elementi siano stati discussi dagli organi dell'istituzione scolastica;

se, in particolare, siano stati promossi e conclusi procedimenti disciplinari a carico dell'omicida e se gli siano state irrogate sanzioni disciplinari;

se sia a conoscenza del tenore dei giudizi medici espressi sull'omicida negli anni più recenti dagli organi medici chiamati periodicamente ad accertarne l'idoneità alle sue specifiche mansioni;

se possa dar conto delle motivazioni che hanno indotto gli organi dell'amministrazione scolastica a concedere all'omicida la permanenza in servizio oltre il limite di età, qualora ai fini della permanenza sia stato espresso un giudizio di natura discrezionale;

se e in quali termini e modalità i Ministri ritengano, come richiesto dall'assessore per l'istruzione del Comune di Vittoria, di disporre i richiesti accertamenti, le opportune operazioni di monitoraggio, la messa in opera di idonei strumenti anche elettronici di controllo, l'apertura dell'*iter*

diretto alle misure di riforma dell'ordinamento ritenute necessarie e, infine, di disporre l'immediata apertura di una necessaria indagine conoscitiva interna;

se e in quali termini il Ministro dell'istruzione ritenga di attribuire un particolare riconoscimento alla memoria della docente Giovanna Nobile, come richiesto nella nota assessorile citata.

(4-00398)

CALEO, PAGLIARI, TONINI, VACCARI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che:

il corridoio Tirreno-Brennero (TI.BRE.) rappresenta una infrastruttura di collegamento, distribuzione delle merci e di mobilità delle persone che attraversa territori ed aree ad alto sviluppo economico, in particolare porti ed interporti, connettendo il sistema portuale dell'alto Tirreno con la pianura Padana e con i mercati del nord Europa;

nel 1980 la Comunità europea ha incluso la linea ferroviaria «Pontremolese» nell'elenco delle strozzature infrastrutturali da eliminare;

la legge n. 67 del 1988 (art. 13, comma 6) ha indicato tra le priorità l'integrale completamento della stessa linea Pontremolese;

nel 1990 il piano nazionale dei trasporti ha previsto il collegamento verso nord del corridoio tirrenico per mezzo appunto della linea Pontremolese, mentre la legge n. 388 del 2000 (finanziaria per il 2001) ha disposto, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese), la spesa di 4 miliardi di lire per l'anno 2002 e di 5 miliardi per il 2003 (art. 144, comma 12);

nel 1994 è stato sottoscritto tra il Ministero dei trasporti, la Regione Emilia-Romagna, Ferrovie dello Stato SpA e TAV SpA un accordo quadro che definiva, tra l'altro, un «Programma Direttore per il trasporto ferroviario nella Regione Emilia-Romagna» in cui, in particolare, era previsto il raddoppio della linea Pontremolese tra Solignano e Fornovo; invece nel contratto di programma FS 1994-2000 venivano finanziati solo alcuni interventi di potenziamento della linea, mentre la legge finanziaria per il 1996 (legge n. 550 del 1995) genericamente riservava «una quota non inferiore al 25 per cento per l'ammodernamento ed il raddoppio delle trasversali nazionali» (art. 4, comma 1, lettera *b))*;

nel 1995 è stato stipulato tra il Ministero dei trasporti, la Regione Toscana, Ferrovie dello Stato SpA e TAV SpA l'accordo quadro per il quadruplicamento veloce della tratta ferroviaria Bologna-Firenze, per lo sviluppo del trasporto ferroviario regionale e il trasporto merci su ferrovia. Inoltre il programma direttore per il trasporto ferroviario nella Regione Toscana, allegato all'accordo quadro del 27 luglio 1995, ha posto le basi per la riorganizzazione e lo sviluppo del servizio ferroviario di valenza regionale (SFR), caratterizzandone gli *standard* per l'intera rete regionale;

nel 2001 l'opera è stata inclusa nella delibera Cipe n. 121, nell'ambito del «corridoio plurimodale Tirreno-Brennero» e del contratto di pro-

gramma 2001-2005. L'intervento è altresì compreso nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Toscana;

nel 2002 è stata sottoscritta un'intesa generale quadro tra la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero delle infrastrutture, il Ministero dell'interno e la Presidenza della Regione Liguria nella quale sono previste, tra l'altro, come opere di preminente interesse nazionale e regionale, i potenziamenti ed i raddoppi della linea Pontremolese, in quanto parte strategica del corridoio Tirreno-Brennero;

nel 2003 è stata sottoscritta un'intesa generale quadro tra la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero delle infrastrutture, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il Ministero per gli affari regionali e la Regione Toscana, nella quale è stabilito, tra l'altro, che il potenziamento del corridoio Tirreno-Brennero riveste carattere strategico sia a livello nazionale che regionale;

nello stesso 2003 RFI ha inviato al Ministero delle infrastrutture il progetto preliminare per il completamento del raddoppio della linea Pontremolese, nei tratti Parma-Osteriazza e Berceto-Chiesaccia, da approvare secondo la procedura prevista dal regolamento di attuazione della legge obiettivo n. 443 del 2001 e per un importo di 2.194 milioni di euro;

ancora nel 2003 è stata sottoscritta l'intesa generale quadro tra la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero delle infrastrutture, il Ministero dell'ambiente, il Ministero per gli affari regionali e la Regione Emilia-Romagna, nella quale si individuano come segmenti del corridoio Tirreno-Brennero l'asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia e la tratta Parma-Suzzara-Poggiorusco-Ferrara;

nel 2004 è stato sottoscritto a Vienna, per la realizzazione del corridoio TEN 1, un accordo tra la Repubblica Italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di una galleria ferroviaria di base sull'asse del Brennero, mentre il 10 luglio 2007 è stato siglato un *memorandum* d'intesa, come primo passo sostanziale per la realizzazione e potenziamento del corridoio ferroviario del Brennero;

è stato altresì sottoscritto, tra il Ministero delle infrastrutture, la Regione Emilia-Romagna, la Regione Liguria, la Regione Toscana, RFI SpA, l'Autorità portuale di La Spezia e il Comitato consultivo permanente per lo sviluppo integrativo delle Province di La Spezia, Massa-Carrara e Parma, l'accordo di programma per la realizzazione e la gestione del potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese e delle relative ulteriori opere a questa funzionalmente collegate;

nel 2009 i Ministri di Italia, Austria e Germania hanno sottoscritto un memorandum d'intesa per l'assunzione di specifici impegni finalizzati al potenziamento delle tratte ferroviarie di propria rispettiva competenza territoriale, con lo scopo di traslare almeno il 30 per cento del trasporto delle merci su rotaia;

nello stesso 2009 il Cipe ha approvato il progetto preliminare per il raddoppio dell'intera ferrovia pontremolese, per un importo pari a 2,3 miliardi di euro; ha altresì attivato 55 milioni di euro precedentemente stan-

ziati per avviare la progettazione definitiva, oltre a stanziare 234 milioni di euro per il raddoppio del tratto Vicofertile-Parma;

nel 2012 il Cipe, in seguito alla dichiarazione di RFI di non immediata cantierabilità dell'opera, ha revocato il finanziamento di 234 milioni di euro per il raddoppio del tratto Vicofertile-Parma, destinando le risorse finanziarie ad altri interventi;

nello stesso 2012 le istituzioni locali interessate dalla realizzazione dell'opera hanno espresso forte preoccupazione per il definanziamento dell'opera stessa, dato che essa rientra tra gli interventi indispensabili al completamento del corridoio intermodale Tirreno-Brennero;

nel 2013 il porto de La Spezia è stato inserito nella rete Core ports TEN-T, cioè la rete degli scali strategici a livello europeo, quale nodo portuale collegato al corridoio prioritario Helsinki-La Valletta;

considerato che costituisce obiettivo condiviso l'adeguamento di un sistema infrastrutturale e logistico capace di integrare le 3 modalità: ferro, gomma e acqua, tale da avere i propri nodi principali nelle piattaforme logistiche, posizionate a Verona; sistema peraltro situato entro il più ampio e unitario sistema logistico territoriale formato da quadrante Europa e *terminal* di Isola della Scala (Verona), dall'interporto di Padova, dall'interporto Cepim di Parma, dal centro logistico intermodale di Melzo e dal porto di La Spezia;

convenuto che:

i rappresentanti delle istituzioni riaffermano con forza la validità strategica dell'opera e la sua rilevanza nazionale, in grado di favorire lo sviluppo di un sistema integrato di logistica e trasporti, con indubbi benefici sul piano economico e ambientale;

La Spezia è il sito della portualità italiana che utilizza più infrastrutture: il 30 per cento dei 1.245.000 Teus dei *container* (2° in Italia) è smistato via treno, con l'obiettivo del 50 per cento, sotto la spinta di pressanti esigenze di sviluppo razionale e di salvaguardia ambientale, conseguenza della crescita infrastrutturale del porto, determinata dalla realizzazione delle opere previste nel piano regolatore portuale, tali da portare nei prossimi anni a movimentare circa 2 milioni di Teus;

il traffico merci operato dal porto di La Spezia ha come destinazione finale il bacino Emilia-Romagna per il 26,5 per cento, ed il bacino Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto per il 70%;

preso atto dell'attività svolta dal tavolo interistituzionale coordinato dalla Provincia di Parma che ha visto la partecipazione, oltre che delle Regioni, delle Province e dei Comuni interessati, anche di soggetti operanti nei servizi logistici e altro nell'ambito del corridoio multimodale Tirreno-Brennero,

si chiede di sapere:

quale sia stato l'utilizzo dei fondi destinati alla progettazione del completamento della linea La Spezia – Parma e quali risultati abbia prodotto il loro impiego fino ad oggi;

quali provvedimenti ed atti concreti il Ministro in indirizzo intenda assumere per realizzare il completamento delle opere di raddoppio di una

linea che rappresenta il naturale collegamento tra il porto de La Spezia e le regioni della pianura Padana e del centro-nord Italia ed è indispensabile allo sviluppo del traffico intermodale delle merci;

quali siano le modalità di utilizzazione delle ingenti risorse (circa un miliardo di euro) finora investite nell'opera;

se non intenda procedere affinché vengano, in via prioritaria, riallocati nel corso del 2013 i 234,6 milioni di euro già stanziati dai precedenti Governi, necessari per la realizzazione del primo sub-lotto Parma-Vicofertile dell'intervento di raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese;

se non ritenga opportuno attivarsi affinché vengano riavviati i programmi di azione e gli interventi per l'adeguamento della rete infrastrutturale e se si ritengano adeguate le risorse finanziarie a tal fine destinate. (4-00399)

SCILIPOTI. – *Al Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali*. – Premesso che:

per come ormai tristemente noto, le vicende economico-finanziarie globali coinvolgono i singoli Stati e inducono ad assumere posizioni di salvaguardia e tutela delle realtà locali da cui far emergere risorse utili per una sana e corretta evoluzione sociale accompagnata da uno sviluppo sostenibile;

in particolare, la Calabria, regione in secondo piano nello scenario nazionale, possiede numerosissime risorse, tra cui il famoso bergamotto, agrume con qualità esclusive mondiali, la cui coltura, se ben regolamentata, può da sola condurre il territorio di produzione (che si identifica nella fascia costiera che va da Villa San Giovanni a Monasterace) ad una migliore qualità di vita proprio perché basata sul lavoro tratto dalla risorsa locale, oltre a servire da volano per concorrere con dignità e onestà al miglioramento del prodotto interno lordo nazionale;

proprio in base al naturale carattere esclusivo della produzione, e in applicazione del titolo V della Costituzione, la legge n. 41 del 2002 della Regione Calabria è volta a tutelare e rilanciare il prodotto bergamotto e i suoi derivati e, con questo, a porre le basi per un riscatto dell'intero territorio (art. 14);

ciò è avvenuto con il rilancio del Consorzio dei produttori del bergamotto, storico ente pubblico che, per varie vicende, era stato in commissariamento per oltre 32 anni, nonché con l'indizione dell'assemblea, tenutasi nel settembre del 2011, di ben 348 produttori aderenti, con lo scopo di nominare il consiglio di amministrazione e organi collegati, quale il collegio sindacale, mentre la Regione e le espressioni sindacali maggiormente rappresentative avrebbero avuto il compito di nominare i propri rappresentati in seno al consiglio di amministrazione;

quest'ultimo, per perseguire i detti scopi, ha il compito di elaborare piani di sviluppo, avvalendosi, tra l'altro, di strutture di ricerca quali le università, il Consiglio nazionale delle ricerche, centri regionali di ricerca, eccetera (art. 2 della citata legge);

il consiglio di amministrazione così nominato ha, poi, il compito di indire un'assemblea straordinaria dei produttori per l'approvazione del nuovo statuto regolante la vita interna del consorzio (art. 18), ma, a quanto risulta all'interrogante, a tale fondamentale appuntamento, si sarebbe, del tutto irragionevolmente, sostituito lo stesso consiglio di amministrazione che, per come informa la stessa Regione con delibera di Giunta n. 14 del 28 gennaio 2013, ha approvato lo statuto consortile in data 4 dicembre 2012;

il nuovo statuto, a giudizio dell'interrogante già frutto di plateale violazione di legge (art. 18 della legge regionale n. 41 del 2002 e art. 2607 del codice civile), prevede la convocazione dell'assemblea dei produttori (per la stragrande maggioranza coltivatori diretti) tramite *e-mail*, messaggi SMS o volantinaggio, così equiparando tali mezzi di comunicazione alla tradizionale convocazione tramite raccomandata con ricevuta di ritorno, a quanto risulta dalla clausola inserita nell'art. 14 del nuovo statuto che, a parere dell'interrogante, è evidentemente dettata in spregio al principio secondo cui tutti i soci devono essere messi nelle reali condizioni di partecipare e conferire il loro apporto immateriale attraverso il diritto di voto;

premesso altresì che, a quanto risulta all'interrogante:

le anomalie del sistema organizzato intorno al bergamotto non finiscono qui e si possono articolare come di seguito: a) sarebbe infatti pervenuta notizia secondo cui la Regione, nel bandire gli aiuti a sostegno degli investimenti nelle aziende ad indirizzo bergamotticolo, inserirebbe dei punteggi finalizzati a migliorare la posizione di chi, partecipante, conferisca o meno il prodotto ad un'organizzazione di produttori (OP) e, nel caso specifico, all'unica OP presente sul territorio, la Unionberg, così introducendo, a parere dell'interrogante, un plateale quanto irrazionale discrimine distorsivo del principio della libertà di commercio del proprio prodotto e, nel contempo, un innaturale quanto ingiusto vantaggio rivolto a favore di un ente privato che, a quel punto, si porrebbe come ostacolo nei confronti di chi conferisse il proprio prodotto seguendo la regola del libero mercato; b) in base all'art. 11 della legge regionale n. 41 del 2002 il Consorzio è sottoposto alla vigilanza dell'assessorato regionale per l'agricoltura, ed è deduttivo osservare che la persona che incarna il potere di rappresentanza dell'organo controllato (in questo caso il presidente del consorzio) non dovrebbe far parte dell'organo controllore; nel caso del sistema organizzato intorno al bergamotto tuttavia tale anomalia viene a realizzarsi, giacché sarebbe proprio il legale rappresentante del consiglio di amministrazione del consorzio del bergamotto ad essere stato chiamato dalla Regione Calabria a far parte dell'organo di vigilanza, quest'ultimo deputato per legge a sollevare irregolarità che dovessero verificarsi all'interno dell'organismo controllato e, eventualmente, a chiedere le dimissioni o a sciogliere lo stesso consorzio, sicché appare chiaro che, allo stato, il Consorzio del bergamotto è privo del controllo previsto per legge; ci sono pertanto seri motivi per chiedere un intervento ispettivo volto ad accertare le anomalie il-

lustrate e a porvi rimedio. Me ve ne sarebbe un'altra, non minore, che solleverebbe un ulteriore scandalo;

è noto che il Comune di Reggio di Calabria si fregia del marchio «Bergamotto di Reggio Calabria – Olio essenziale» (decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali del 21 febbraio 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 16 marzo 2008, n. 56, con cui è stato riconosciuto il consorzio di tutela, sempre rappresentato dalla persona che oggi ricopre la carica di presidente del consorzio, presidente della Unionberg, componente dell'organo di vigilanza). A giudizio dell'interrogante questa concentrazione di poteri, assolutamente innaturale e illegittima, dimostra perché l'intero comparto, benché, o forse perché, gestito con un ente pubblico che trova normale conferire più cariche alla stessa persona, si trovi nello stallo completo e senza alcuna speranza di potersi risollevare. È indicativo osservare come, per esempio, sia del tutto irrazionale e contro ogni legge di mercato il fatto che, come accade in questo caso, sia il frutto del noto agrume che i suoi derivati non siano quotati nel mercato ristretto locale (la Camera di commercio), così come mancano di quotazione nel mercato londinese, che pure registra ogni variazione di tutti i prodotti mondiali, mentre, al contrario, il prezzo dell'agrume viene letteralmente imposto dagli stessi acquirenti (il maggiore acquirente è la stessa OP Unionberg che orienta il prezzo e lo impone al mercato); impedendo ai produttori, soci del consorzio del bergamotto, di riunirsi in assemblea, ai sensi di quanto previsto dalla legge, si chiude ogni possibilità di dialogo o dialettica volta a meglio valorizzare il prodotto sotto ogni profilo, anche quello del suo reale prezzo. Solo sotto questo profilo viene da rilevare che oggi il frutto viene corrisposto al produttore al prezzo di 0,40 centesimi al chilo, che è molto simile al prezzo praticato per l'acquisto di altri agrumi, quali l'arancia o il limone, che, come è noto, si producono in tutto il mondo; allora non è dato comprendere in cosa si identifichi il concetto di unicità della produzione mondiale del bergamotto quando il valore di ritorno è equiparato a qualunque altro agrume reperibile in qualunque mercato mondiale;

per uscire da tali anomalie distorsive della sana concorrenza, è evidente che bisogna restituire la parola al mercato attraverso efficienti strutture, anche pubbliche, che riscoprano il ruolo della dialettica costruttiva, ognuna nell'ambito dell'ufficio assegnatole; viceversa, gli scopi dell'attuale sistema organizzato intorno al bergamotto non coincidono in nulla con quelli voluti dalla legge, volta a valorizzare l'intero comparto e, con questo, il lavoro, il paesaggio e la storia dell'intero territorio,

si chiede di sapere:

quali iniziative intenda intraprendere il Ministro in indirizzo, anche ai sensi dell'art. 2619 codice civile, al fine di porre rimedio allo stallo di mercato in atto, a parere dell'interrogante prodottosi a causa della normativa della Regione Calabria in materia di bergamotto;

quali misure di propria competenza intenda adottare volte a prevedere un tavolo di concertazione per stabilire i tempi e modi per la convocazione dei soci del Consorzio del bergamotto di Reggio Calabria in as-

semblea straordinaria affinché gli stessi possano esprimersi in merito allo statuto, a quanto risulta all'interrogante deliberato dal solo consiglio di amministrazione.

(4-00400)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso la Commissione permanente:

7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-00156 e 3-00157, della senatrice Serra ed altri, rispettivamente sull'inserimento degli insegnanti nelle graduatorie ad esaurimento e sull'accesso dei docenti ai «tirocini formativi attivi speciali».

€ 5,00