Senato della Repubblica

XVII LEGISLATURA

Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

49ª seduta pubblica (antimeridiana)
martedì 25 giugno 2013

Presidenza della vice presidente Fedeli

INDICE GENERALE

RESOCONTO STENOGRAFICO . . . . . *Pag.* 5-34

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 35-45

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) 47-72

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

SUL PROCESSO VERBALE

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 5, 6
SANTANGELO *(M5S)* 5

Verifiche del numero legale 5

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO 6

SULLA SCOMPARSA DEL SENATORE A VITA EMILIO COLOMBO

PRESIDENTE 6

MOZIONI

Seguito della discussione delle mozioni 1-00037 e 1-00071, sul corridoio ferroviario Adriatico

Approvazione della mozione 1-00037 (testo 2) e dell'ordine del giorno G1 (testo 2). Ritiro della mozione 1-00071:

D'ANGELIS, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti* 7, 10
TOMASELLI *(PD)* 10
RAZZI *(PdL)* 10
COMPAGNONE *(GAL)* 11
CERVELLINI *(Misto-SEL)* 11
DAVICO *(LN-Aut)* 13
DI MAGGIO *(SCpI)* 14
SANTANGELO *(M5S)* 17
D'AMBROSIO LETTIERI *(PdL)* 19

SALUTO AI COMPONENTI DELLA NAZIONALE DI CALCIO UNIVERSITARIA

PRESIDENTE 22

MOZIONI

Ripresa della discussione delle mozioni 1-00037 e 1-00071:

FILIPPI *(PD)* . . . . . *Pag.* 22, 23
SANTANGELO *(M5S)* 25, 26
MANCONI *(PD)* 26

Votazioni nominali con scrutinio simultaneo . 25, 26

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE 27

SULLA SITUAZIONE DELLE AREE COLPITE DAI RECENTI EVENTI SISMICI IN TOSCANA

CALEO *(PD)* 27
BARANI *(GAL)* 28

SUI RISULTATI DELLA SPERIMENTAZIONE DELLE CELLULE STAMINALI PER LA CURA DELLE MALATTIE NEURODEGENERATIVE

PUPPATO *(PD)* 29

SULL'UTILIZZO DI PARCHEGGI PER BICICLETTE DA PARTE DEI SENATORI

PRESIDENTE 30, 31
COTTI *(M5S)* 30, 31
MALAN *(PdL)* 31

SULL'ATTENTATO INCENDIARIO CHE HA DEVASTATO ALCUNI LOCALI SEDE DI ORGANIZZAZIONI POLITICHE E SINDACALI

PRESIDENTE 31, 32
CERVELLINI *(Misto-SEL)* 31

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.

INTERROGAZIONI

Per la risposta scritta:

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 32, 33
PADUA *(PD)* 32

ALLEGATO A

MOZIONI

Mozioni 1-00037 (testo 2) e 1-00071 e ordine del giorno G1 (testo 2) sul corridoio ferroviario adriatico 35

ALLEGATO B

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA . . . *Pag.* 47

CONGEDI E MISSIONI 56

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Mozioni 56

Interrogazioni 69

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza della vice presidente FEDELI

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 9,36).*
Si dia lettura del processo verbale.

GENTILE, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 20 giugno.*

Sul processo verbale

SANTANGELO *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO. Signora Presidente, chiedo cortesemente 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).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione sul processo verbale

PRESIDENTE. Metto ai voti il processo verbale.

È approvato.

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

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

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento *(ore 9,43).*

Sulla scomparsa del senatore a vita Emilio Colombo

PRESIDENTE. *(Si leva in piedi e con lei tutta l'Assemblea).* Senatrici e senatori, è deceduto nella tarda serata di ieri a Roma, all'età di 93 anni, il senatore a vita Emilio Colombo, protagonista della vita politica italiana del dopoguerra e componente autorevole di questa Assemblea.

Deputato all'Assemblea Costituente, esponente di spicco della Democrazia Cristiana, Emilio Colombo è stato Presidente del Consiglio, più volte Ministro e Presidente del Parlamento europeo.

Nominato senatore a vita nel 2003 dal presidente Ciampi, il senatore Colombo è stato Presidente provvisorio dell'Assemblea del Senato nelle prime due sedute di questa nostra legislatura.

La sua figura sarà solennemente commemorata dal Senato in un'apposita e prossima seduta.

Avremmo dovuto presentare prossimamente in sala Zuccari il suo libro «Per l'Italia, per l'Europa». Purtroppo, lo faremo senza di lui, ma in ricordo della sua straordinaria figura.

Nel manifestare il cordoglio della Presidenza e di tutto il Senato, invito l'Assemblea ad osservare un minuto di raccoglimento. *(L'Assemblea osserva un minuto di silenzio). (Applausi).*

Seguito della discussione delle mozioni nn. 37 e 71, sul corridoio ferroviario Adriatico (9,45)

Approvazione della mozione n. 37 (testo 2) e dell'ordine del giorno G1 (testo 2). Ritiro della mozione n. 71

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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.

Ricordo che nella seduta antimeridiana del 20 giugno, dopo l'illustrazione delle mozioni e dell'ordine del giorno G1 e la discussione generale, l'Assemblea ha deliberato un rinvio dell'esame.

Ha ora facoltà di parlare il rappresentante del Governo, al quale chiedo di esprimere il parere sulle mozioni e sull'ordine del giorno presentati.

D'ANGELIS, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, ringrazio i senatori, in particolar modo i senatori proponenti.

Come ha dimostrato il dibattito, quello in esame è uno dei temi prioritari per il Governo. Esso merita sicuramente, come è stato detto (e ci impegniamo in questo), un'attenzione massima e un'analisi approfondita e complessiva del quadro generale, con una visione delle opere infrastrutturali che servono all'Italia. Non è pensabile, infatti, né immaginabile lo sviluppo del nostro Paese fuori da interconnessioni con reti e corridoi che devono sostenere, con logistiche adeguate, gli imponenti flussi di traffico persone, merci e servizi e, insieme a questi, anche le economie e la coesione territoriale e sociale nel nostro Paese, tra gli Stati europei e con i sistemi di altri Paesi confinanti.

Per quanto riguarda le scelte di fondo, come ha avuto anche modo di assicurare il ministro Lupi in sede di Commissione, nessuna Regione italiana può rimanere e resterà indietro. In particolare, il tema della cooperazione tra le Regioni adriatiche è posto all'attenzione a livello ministeriale e di Governo sin dagli anni Novanta, quando fu costituita l'Iniziativa Adriatico Ionica tra l'Italia e i Paesi dei Balcani occidentali.

Con questo nuovo approccio macroregionale, sviluppato soprattutto nel corso degli ultimi anni, la cooperazione economica e culturale ha acquistato un notevole rilievo, grazie soprattutto all'impegno delle Regioni adriatiche italiane, che hanno creduto e scommesso sulle opportunità offerte dalla mutata realtà geopolitica dei Balcani occidentali già alla fine degli anni Novanta. In questa prospettiva, i progetti di cooperazione territoriale, sostenuti anche dalla politica di coesione europea, rappresentano un'opportunità imperdibile per recuperare le differenze e gli squilibri ancora esistenti e per accompagnare la politica di ripresa economica e di crescita dell'occupazione.

La prossima programmazione finanziaria 2014-2020 a livello europeo apre quindi un nuovo capitolo strategico nella cooperazione territoriale e rappresenta un'opportunità che il Governo intende ovviamente cogliere appieno e prontamente.

Sulla base delle conclusioni del Consiglio europeo degli scorsi 7 e 8 febbraio, il nuovo strumento europeo per finanziare le infrastrutture TEN-T, denominato meccanismo per collegare l'Europa, assume la dimensione finanziaria di 29,2 miliardi di euro. Tale somma è così ripartita: per quanto riguarda i trasporti 23,1 miliardi di euro, di cui 10 miliardi a valere sui fondi di coesione; un miliardo di euro per le telecomunicazioni; 5,1 miliardi di euro per l'energia.

Nonostante la riduzione della dotazione finanziaria del meccanismo per collegare l'Europa, con rischi anche relativamente alla possibilità del finanziamento nella misura massima prevista dal regolamento, riteniamo ci siano ancora tutte le condizioni per realizzare una rete prioritaria che rispetti gli ambiziosi requisiti indicati nelle linee guida e nella programmazione.

Per questo, nell'ambito del processo di codecisione sui nuovi regolamenti relativi alle reti TEN-T, il Ministero per le infrastrutture e per i trasporti si è fatto promotore di numerose iniziative per sostenere l'estensione del corridoio Baltico-Adriatico verso Sud, lungo la costa adriatica, chiedendo l'inclusione della linea ferroviaria adriatica nella rete centrale (la rete *core)*, per il suo significato di raccordo del sistema portuale e di complementarità nei flussi di trasporto merci tra Nord e Sud lungo la dorsale adriatica.

Sono già stati ottenuti parziali successi. Infatti, allo stato attuale, la sezione compresa tra Trieste e Ravenna, in quanto parte del corridoio Baltico-Adriatico, appartiene alle rete centrale, così come la sezione ferroviaria Bologna-Ancona, che fa parte del corridoio Helsinki-La Valletta, e la sezione Napoli-Bari-Taranto. Per contro, la sezione a sud di Ancona, fino a Foggia, risulta compresa nella rete TEN-T *comprehensive*, cioè nella rete globale, così come la sezione da Bari fino a Lecce.

Il tema dell'inclusione dell'intero tracciato della linea costiera adriatica è stato affrontato in numerose occasioni, a partire dall'incontro bilaterale tenutosi a Bruxelles il 6 maggio 2011. Successivamente, la richiesta è stata riproposta nelle riunioni del Consiglio europeo del 19 aprile, del 4 maggio e del 7 giugno 2012. L'esito del negoziato non ha consentito, finora, di ottenere per intero l'inserimento della linea ferrovia adriatica nella rete centrale in quanto la rigorosa metodologia europea non consente la connessione di nodi prioritari all'interno della rete centrale mediante rami di rete che presentino tracciati paralleli tra di loro, come avviene, nel caso di specie, tra la dorsale centrale alta velocità/alta capacità e la linea adriatica.

L'inclusione della linea adriatica nella rete centrale e, nello specifico, nella sezione Ancona-Foggia avrebbe determinato, per il criterio sopra accennato, l'esclusione della sezione trasversale Bari-Napoli che collega il nodo di Bari alla dorsale centrale e appartiene al corridoio prioritario Hel-

sinki-La Valletta e quindi alla rete *core*, mentre la sezione Bari-Lecce in quanto connessione di un nodo *core*, quello di Bari, con un nodo non avente le caratteristiche di nodo prioritario, Lecce, non è includibile nella rete centrale e, conseguentemente, in un corridoio prioritario.

In conclusione, rispetto all'intero tracciato della linea Milano-Lecce, le sezioni comprese tra Ancona e Foggia e tra Bari e Lecce risultano, ad oggi, incluse nella rete TEN-T *comprehensive*, la rete globale, e pertanto possono concorrere all'ottenimento di contributi comunitari, sia pure nella misura del 5 per cento dei fondi disponibili, nonché all'utilizzo degli strumenti innovativi finanziari quali i *project bond* previsti nella prossima programmazione.

Una strategia di crescita dei distretti produttivi consente infatti una maggiore articolazione fra i diversi strumenti di intervento a disposizione dell'Unione europea, al di là dei meri stanziamenti destinati alla politica di coesione. Questo vale, in particolare, per la Banca europea per gli investimenti che, con le dovute garanzie, si può anche aprire a realtà regionali e soprattutto a realtà macroregionali.

Nonostante, quindi, la dorsale adriatica non risulti per intero nella rete TEN-T *core*, si può affermare che i porti italiani prioritari che si affacciano sulla costa adriatica sono raccordati ai predetti corridoi, e precisamente Trieste-Venezia-Ravenna, tramite il corridoio Baltico-Adriatico, Ancona-Napoli-Gioia Tauro-Bari-Taranto tramite il corridoio Helsinki-La Valletta. Il nostro impegno è di promuovere l'inserimento dei centri urbani dei porti adriatici nazionali all'interno di questo corridoio, utilizzando le opportunità offerte dai nuovi regolamenti TEN-T in corso di approvazione che lasciano aperta la possibilità di effettuare periodiche revisioni – la prima, al momento, è fissata al 2023 – delle reti di trasporto di rilievo europeo.

Esistono quindi le premesse affinché la programmazione europea del prossimo programma quadro assicuri il sostegno finanziario agli investimenti che saranno ritenuti compatibili con l'attuale situazione di bilancio e che siano volti a dare attuazione alle potenzialità espresse dal sistema portuale e interportuale Adriatico-Ionico, che svolge un ruolo strategico, importante per l'approvvigionamento e l'accesso ai mercati esteri non solo delle regioni che affacciano al mare Adriatico ma di tutto il Mediterraneo e del Medio Oriente.

Ovviamente noi ci impegniamo ad un tavolo tra Ministeri, Regioni e Ferrovie per cercare di portare a casa il miglior risultato possibile.

Per quanto riguarda le mozioni, sono pronto per le votazioni. Chiedo soltanto, al senatore Compagnone di ritirare la mozione n. 71, di cui è primo firmatario. Il Governo ritiene inopportuno, in questo momento, affrontare temi delicati, così vasti e problematici, che vanno inseriti in un dibattito più articolato e ampio, che riguardi l'intera programmazione delle infrastrutture del nostro Meridione.

Solo per questo, quindi, chiediamo il ritiro della mozione, al fine di rinviare la discussione ad un altro momento, per poterla svolgere molto più approfonditamente.

PRESIDENTE. Signor Sottosegretario, può esprimere anche l'opinione del Governo sulla mozione n. 37, a prima firma Tomaselli, e poi sull'ordine del giorno G1, a prima firma Razzi?

D'ANGELIS, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Per quanto riguarda la mozione Tomaselli e altri, con riferimento al primo impegno del Governo, ossia quello, «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», il parere del Governo è favorevole.

Per quanto riguarda il secondo impegno, il Governo è favorevole, ove si inseriscano, dopo le parole: «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», le seguenti: «nel quadro dei fondi comunitari che verranno messi a disposizione per le politiche di trasporto», (proseguendo poi con: «nonché in vista della prossima approvazione della tratta macroregionale adriatico-ionica»).

Per quanto riguarda l'ordine del giorno G1, del senatore Razzi e altri, il parere è favorevole con la seguente riformulazione: «impegna il Governo ed in particolare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a verificare le condizioni per la realizzazione di opere prioritarie di adeguamento e velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma».

PRESIDENTE. Chiedo al senatore Tomaselli se intende accogliere la richiesta di riformulazione del secondo punto del dispositivo della mozione di cui è primo firmatario.

TOMASELLI *(PD)*. Sì, signora Presidente, accolgo la riformulazione proposta dal Governo.

PRESIDENTE. Chiedo al senatore Razzi se intende accogliere la riformulazione dell'ordine del giorno di cui è primo firmatario, proposta dal Governo.

RAZZI *(PdL)*. Sì, signora Presidente.

PRESIDENTE. Chiedo al senatore Compagnone se intende accogliere la richiesta di ritiro della mozione n. 71 di cui è primo firmatario, avanzata dal Governo.

COMPAGNONE *(GAL)*. Signora Presidente, prendiamo atto della volontà espressa dal Governo di ridiscutere in sede più ampia e completa il problema da noi posto.

Vorrei solo citare quanto scritto a pagina 56 della relazione che il ministro Lupi ha depositato in sede di audizione presso l'8ª Commissione: «L'obiettivo che intendo perseguire è quello di evitare che nel Paese ci siano servizi di serie A e di serie B, ci siano, ancora peggio, aree territoriali di serie A e di serie B». Questo lo scrive il ministro Lupi, che precedentemente, a pagina 44 afferma: «Il »diritto alla mobilità«, previsto all'articolo 16 della Costituzione, rappresenta un obiettivo chiave del Governo».

Noi speriamo che la volontà espressa oggi dal Governo e quanto scritto dal Ministro in questo testo siano consequenziali e che, a breve, si possa aprire un dibattito serio e compiuto per decidere una buona volta cosa vuol fare l'Italia di questa parte del suo stesso Paese, la Sicilia, dove risiedono 5 milioni di abitanti che si chiamano italiani, ma che dovremmo decidere se far stare in Italia e in Europa oppure no.

Spero che questo dibattito possa essere affrontato in Aula in modo sereno e compiuto, affinché una volta per tutte si decida cosa fare per promuovere lo sviluppo di questa terra e non continuare, invece, a pensare di assisterla per poi lamentarci di questo. *(Applausi dal Gruppo GAL e del senatore D'Ambrosio Lettieri).*

PRESIDENTE. Ritira dunque la mozione a sua prima firma?

COMPAGNONE *(GAL)*. Sì, la ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della mozione n. 37 (testo 2).

COMPAGNONE *(GAL)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COMPAGNONE *(GAL)*. Signora Presidente, dichiaro il voto favorevole del Gruppo GAL alla mozione n. 37 nel testo riformulato.

CERVELLINI *(Misto-SEL)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERVELLINI *(Misto-SEL)*. Signora Presidente, senatrici e senatori il ritiro della mozione a prima firma del senatore Compagnone mi facilita nel compito di dare un giudizio estremamente tranciante rispetto alle proposte che essa conteneva. Ovviamente anche il pronunciamento elettorale delle popolazioni direttamente interessate a quella sciagurata proposta del

ponte sullo Stretto di Messina nei giorni e nelle ore scorsi ha risposto in maniera ineludibile e assolutamente chiara alla considerazione secondo cui – come abbiamo sempre sostenuto – alle grandi opere non possono essere collegati interventi corrispondenti alle necessità delle popolazioni in ordine al problema della mobilità e al diritto che esse hanno in uno Stato democratico. Tale diritto, infatti, non prevede popolazioni di serie A e di serie B. Le popolazioni interessate dunque hanno manifestato non solo il loro disagio, ma anche il loro orientamento.

Credo pertanto che si debba parlare di cose serie, uscendo da una logica che rischia di essere contenuta anche nell'atto di cui è primo firmatario il senatore Tomaselli, che ovviamente ha tutto un altro impianto, ma che ancora risente di un'impostazione che ha il riferimento nel Moloch delle grandi opere.

Senatrici e senatori, dobbiamo intenderci su questo, perché credo che nei prossimi giorni ci dovremo appassionare fortemente al decreto denominato «del fare» e verificare se anche questo (come sembrerebbe dalle prime informazioni ricavate) ha come orientamento quello di confermare un'impostazione che ha congelato (e rischia di continuare a congelare) risorse importanti (e non sono infinite le risorse) piuttosto che metterle sul piatto per una possibile strategia armonica.

Essa dovrebbe consentire la velocità intorno a dorsali fondamentali, che nessuno discute, come quella del trasporto di passeggeri e merci (tra l'altro sappiamo quanto l'alta velocità escluda il secondo corno del problema), ma soprattutto la qualità del trasporto dei passeggeri. In ordine a quest'ultimo aspetto, se la logica è quella delle dorsali dell'alta velocità rischiamo di determinare delle trincee all'interno delle quali gli interventi che pure si sono manifestati (si pensi ad esempio alla presentazione dell'ordine del giorno sull'ammodernamento della linea ferroviaria Pescara-Roma), e il lungo elenco di collegamenti assolutamente necessari che potrei fare non vengono affatto risolti, anzi vengono inaspriti i disagi: infatti, non solo aumentano i tempi di collegamento verso Roma e del collegamento adriatico-tirrenico, ma si rischia anche di escludere assolutamente quei territori.

Nei prossimi giorni abbiamo veramente l'occasione – il Ministro Lupi ha manifestato la sua disponibilità in Commissione – di ragionare su un quadro strategico della rete innanzitutto ferroviaria e poi di tutto il sistema Italia all'interno del sistema Europa, che tenga conto della dimensione della macroregione adriatico-ionica, con le interconnessioni e il diritto alla mobilità lungo tutta la dorsale, anche in termini di collegamento non solo con il centro del Paese ma anche con la dorsale tirrenica.

Se abbiamo a cuore questo, c'è tutta la disponibilità di Sinistra Ecologia e Libertà a ragionare su questo sistema e su dove allocare le limitate risorse di cui disponiamo, per determinare un meccanismo virtuoso di cui ha bisogno il nostro Paese per quanto riguarda merci e passeggeri. In caso contrario, si ritornerebbe unicamente al trasporto su gomma, come nella situazione attuale.

Occorrono allora parole chiare non solo in queste mozioni, ma anche quando discuteremo del cosiddetto decreto-legge «del fare». Se vengono confermate queste tendenze, continua la logica delle autostrade e si arriva a fare peggio davvero, non a fare bene. Il termine «fare», se non è accompagnato da una specificazione, rischia di determinare accentuazioni: se si vagheggiano su ipotesi di autostrade che colleghino Roma e Latina, questo significa fare male. Questo dobbiamo, credo, saperlo dire con le parole che necessitano, con le responsabilità che ciò comporta: fare qualcosa significa comprometterne un'altra. Fare un investimento forte sul ferro e sul trasporto locale significa fare altre scelte in una situazione di risorse assai limitate; significa mandare altri segnali e soprattutto sbloccare risorse allocate e oggi ferme là dove non esiste alcuna possibilità di una cantierizzazione adeguata e soprattutto veloce. Si possono allora aprire cantieri anche in modo rapido quando (come è accaduto con il collegamento Roma-Napoli-Bari) si riceve il consenso da parte non solo delle amministrazioni e delle istituzioni locali, ma anche dei cittadini e del tessuto dell'associazionismo sensibile a tali tematiche. In questo modo possiamo cominciare a fare, e a fare bene.

Vogliamo dare davvero un voto di astensione, perché desideriamo lasciare aperta una porta ai compiti che ci attendono nelle prossime ore e giorni, che dovremo anche questi svolgere velocemente e bene. Siamo ad un bivio: dobbiamo dare un indirizzo che non può essere fatto a fette, a volte anche casuali come si fa con il salame. Dove c'è una rappresentanza nelle istituzioni di quel dato territorio emerge anche una giusta esigenza e, dove magari non c'è quella rappresentanza si fa riferimento all'ordine del giorno, che condivido nel merito. Ci dobbiamo però capire: è davvero importante quel collegamento adriatico-tirrenico, ma non è l'unico; dobbiamo avere allora una visione di insieme. Colgo, pertanto, l'occasione per richiedere, garantendo la disponibilità del Gruppo, un confronto immediato e non generico nei prossimi giorni per ragionare in questi termini. *(Applausi dal Gruppo Misto-SEL).*

DAVICO *(LN-Aut)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DAVICO *(LN-Aut)*. Signora Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, come è chiaramente emerso nel nostro intervento svolto nel corso della discussione e, in generale, negli altri interventi svolti in questi giorni (oltre che in quelli di questa mattina in cui è stato chiesto il ritiro di proposte e la riproposizione di altre, con tutte le difficoltà che, evidentemente, ciò comporta per il Governo), nella consapevolezza della straordinaria importanza di un'efficace rete logistica ed infrastrutturale di collegamento tra regioni remote d'Europa che favorisca la mobilità di persone e merci e il conseguente indotto, non possiamo ipocritamente raccontare ai nostri concittadini una storia che, seppur possa apparire bella, tratta forse un po' dal libro dei sogni (e sulla carta sembra

possedere tutte le caratteristiche per essere considerata l'*optimum)*, nella realtà è allo stato difficilmente realizzabile. Anzi, in un momento socio-economico come quello che stiamo attraversando direi che è quasi impossibile, difficilissima da realizzare, tanto che è quasi inutile pensarle certe cose.

Da componente della Commissione lavori pubblici, comunicazioni, da rappresentante dei cittadini ma soprattutto da cittadino e osservatore obiettivo della realtà economica attuale, non posso non sottolineare quanto possa rivelarsi sbagliato mettere in cantiere, con l'incertezza e l'approssimazione che deriva da una mozione, da ordini del giorno o da documenti come quelli alla nostra attenzione questa mattina, altre opere come quella sulla quale ci apprestiamo ad esprimerci: una mozione, un ordine del giorno, interventi in discussione generale non ci spiegano da dove verranno reperite le risorse necessarie per realizzare opere come queste, se c'è la necessaria copertura finanziaria e se c'è la volontà di realizzare tutto ciò. Questi progetti, queste grandi opere infrastrutturali che andranno a modificare la struttura di comunicazione di un intero Paese necessitano di ampie programmazioni e visioni che il Governo dovrebbe illustrarci per darci modo di esprimerci e su cui allora potremmo intervenire. Ma non c'è nulla di tutto questo; stiamo allora discutendo, proponendo, votando documenti sul niente; ovvero, su grandi principi, su grandi idee e visioni di là da venire e che non sono concreti e reali.

Proprio su questo sappiano quanto possa ciò essere odioso in un momento in cui è già difficile reperire risorse per portare a termine le infrastrutture già cantierate, già in fase di realizzazione e in attesa di finanziamento e che tanto fanno inalberare i nostri sindaci, i nostri territori e i nostri concittadini perché magari sono ferme da anni in attesa di essere rifinanziate per poter essere completate avviare altre opere che resteranno monche o addirittura chi resteranno come scheletri sulle dorsali e sulle grandi direttrici del nostro territorio nazionale. Ci sembra un'operazione non corretta e che lasceremo, comunque come pesante eredità alle generazioni future che dovranno farsi carico di completare ciò che non è stato completato e di realizzare ciò che non è stato fatto. Quando verranno realizzate, queste grandi opere saranno a loro volta già obsolete.

Quindi, con grande senso di responsabilità e realismo, con i piedi per terra, come si usa dire dalle nostre parti, il Gruppo Lega Nord e Autonomie si asterrà dalla votazione pur riconoscendo l'enorme valore di queste importanti comunicazioni e di questi grandi interventi. *(Applausi dal Gruppo LN-Aut e del senatore Airola).*

DI MAGGIO *(SCpI)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI MAGGIO *(SCpI)*. Signora Presidente, onorevoli colleghi, l'Adriatico è un mare semichiuso e i Paesi che vi si affacciano hanno una comune radice storica e una omogenea cultura. È il «mare dell'intimità»,

come lo definisce lo scrittore croato Predrag Matvejevi%, secondo il quale «nei tempi più antichi coloro che approdavano sulle sue sponde si trovavano in imbarazzo: è un golfo o un mare?»

Queste caratteristiche non possono non agevolare le politiche di sviluppo regionale promosse dall'Unione europea. Le macroregioni europee sono ormai una realtà: mi riferisco alla macroregione baltica, a quella danubiana e, appunto, a quella adriatico-ionica. A dicembre, infatti, il Consiglio europeo ha dato formalmente mandato alla Commissione europea di avviare la strategia operativa che nel 2014 porterà alla creazione della suddetta macroregione. La nomina, poi, del presidente della Regione Marche alla guida dell'Intergruppo adriatico-ionico del Comitato delle Regioni d'Europa è un elemento significativo nel percorso di delineazione della *road map* che ne porterà alla costituzione.

Del resto, negli ultimi tempi l'Iniziativa adriatico-ionica (IAI), schema di cooperazione regionale che abbraccia otto paesi (Italia, Slovenia, Croazia, Bosnia, Serbia, Albania, Montenegro e Grecia), tenuto a battesimo nel 2000 con la Carta di Ancona e con sede operativa nel capoluogo regionale, ha infatti accelerato la marcia che porta alla macroregione. Dieci anni dopo, il quadro geopolitico in cui opera l'Iniziativa adriatico-ionica è profondamente mutato; tuttavia le ragioni che hanno determinato l'istituzione della IAI hanno mantenuto se non accresciuto la loro validità nel corso degli anni.

L'accoglienza dei Paesi balcanici e della Turchia nella famiglia europea è una sfida da cogliere e vincere, se l'Unione vuole veramente svolgere un ruolo di più alto profilo nel mondo, se si mira ad esercitare una maggiore influenza nel Caucaso, in Asia centrale, in Medio Oriente e nel Mediterraneo e se si vuole recuperare competitività economica e garantire sicurezza energetica. Per realizzare ciò, abbiamo bisogno quindi di una strategia europea per l'Adriatico e lo Ionio, che comprenda tutti i Paesi della regione e ciò in sintonia con l'approccio dell'Unione europea alle macroregioni, filosofia con cui l'Italia è pienamente d'accordo.

In tal senso voglio ricordare la recente posizione assunta, lo scorso 27 maggio, dal vice ministro degli affari esteri Marta Dassù, a Bruxelles, nel corso della quindicesima riunione dei Ministri degli affari esteri dell'Iniziativa adriatico-ionica: ella ha individuato come priorità dell'Italia, in vista del suo semestre di presidenza della Unione europea nella seconda metà del 2014, la realizzazione del Piano d'azione per la strategia adriatico-ionica quale strumento per rafforzare la coesione europea in un'area cruciale per la stabilità dell'intero continente.

Occorre però che tutto ciò sia accompagnato, per evitare che il progetto nasca monco, da un recupero nel campo delle infrastrutture materiali che debba comprendere tutti i settori: viario, ferroviario e marittimo. Il Governo, come si chiede in questa mozione, deve porre in essere tutte le iniziative necessarie affinché si preveda una prosecuzione del percorso dell'alta velocità nel corridoio 1, oggi fermo ad Ancona (secondo l'emendamento votato nel dicembre scorso dalla Commissione trasporti del Parlamento europeo e in attesa della ratifica con il voto finale dello stesso),

lungo la dorsale adriatico-ionica fino a giungere a Lecce. Il prolungamento del corridoio 1 potrebbe aprire nuovi scenari anche per i distretti economici presenti lungo l'Adriatico, favorendo l'*import* e l'*export* in una porzione di Europa più ampia che sembra risentire meno della crisi economica in atto, con un sistema produttivo in fase espansiva, facendo del Mediterraneo e dell'Italia una grande piattaforma logistica e il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente.

Il potenziamento e rafforzamento della mobilità su ferro assume quindi una duplice veste: da una parte consentirà un servizio finalmente adeguato per quel che riguarda il trasporto dei passeggeri; dall'altra, una mobilità molto più veloce per il trasporto merci. Si aumenterebbe quindi la coesione territoriale in termini di crescita e competitività. Attraverso l'indispensabile adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria lungo la direttrice Milano-Lecce si favorirà anche il rilancio di una zona ad alto potenziale economico sia per quanto riguarda diversi poli produttivi che per le aree portuali dell'Adriatico. Attualmente la distribuzione dei traffici in questa zona è nettamente sbilanciata a favore del trasporto su strada; la realizzazione del corridoio potrebbe avere come primo effetto quello del riequilibrio dei flussi di traffico portando una maggiore quota di merci verso la ferrovia, modalità più amica dell'ambiente rispetto alla strada.

Come detto, l'asse ferroviario in oggetto non costituisce però un'importante infrastruttura solo per le merci, ma dalla sua implementazione può trarre enorme vantaggio anche il trasporto dei passeggeri. Lungo il tracciato del corridoio Baltico-Adriatico si trovano, infatti, numerosi agglomerati urbani e ciò potrebbe influire anche per il miglioramento dei flussi turistici per tutte le Regioni interessate dal corridoio 1.

È giunto il momento di cambiare culturalmente il modo di fare trasporti: bisogna investire di più sul ferro, non solo perché è il mezzo più ecosostenibile, ma anche per evitare la saturazione delle strade. Nell'immediato bisogna investire per aumentare l'efficienza; nel medio e lungo periodo occorre iniziare una progettazione che, partendo dai grandi corridoi europei, preveda il prolungamento di quello Adriatico-Baltico fino al Sud. In secondo luogo, serve immaginare un progetto nazionale coordinato con i progetti dell'Europa, impegnandosi poi affinché si ottenga da questa il suo pieno riconoscimento e sostegno.

Il meccanismo per collegare l'Europa prevede un investimento di 31,7 miliardi di euro per ammodernare le infrastrutture di trasporto europee, costruire i collegamenti mancanti ed eliminare le strozzature. Ciò comprende 10 miliardi di euro accantonati nel Fondo di coesione per progetti di trasporto nei Paesi della coesione, mentre i rimanenti 21,7 miliardi sono stati messi a disposizione di tutti gli Stati membri per investimenti nelle infrastrutture di trasporto. Altresì, bisogna però considerare come prioritarie alcune opere per il potenziamento degli assi viari; mi riferisco in modo particolare a due direttrici fondamentali: Livorno-Ancona, con l'importante infrastruttura Fano-Grosseto, e Ancona-Roma. Per quel che riguarda la prima opera, Toscana, Umbria e Marche hanno firmato un'intesa per la costituzione di una società pubblico-privata che la realizzi uti-

lizzando l'innovativa modalità del contratto di disponibilità. Anche la Banca europea per gli investimenti contribuirebbe al progetto e il Ministero delle infrastrutture si è già detto disponibile a considerarla opera d'interesse nazionale.

In conclusione, signor Sottosegretario, l'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture materiali, siano esse viarie, ferroviarie o portuali, comporterebbero notevoli benefici in termini di servizi alla persona, al tessuto imprenditoriale esistente, alla capacità di attrazione di flussi turistici e potenziali nuove attività economiche e un innegabile salto di qualità per permettere a molte delle nostre Regioni, all'interno del progetto della macroregione adriatico-ionica, di costruire un ponte fra i Paesi del mar Mediterraneo e il Nord-Europa.

Infine, signor Sottosegretario, un ricordo particolare: vengo da Matera, una città che non è assolutamente bagnata dal mare (e non vorrei che questo fosse un difetto) e che continua ad essere l'ultimo capoluogo di provincia non ancora raggiunto dalle Ferrovie dello Stato. *(Applausi dal Gruppo SCpI e del senatore D'Ambrosio Lettieri).*

SANTANGELO *(M5S)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO *(M5S)*. Signora Presidente, signori colleghi, signor Sottosegretario, onorevoli cittadini, le mozioni oggetto del dibattito di oggi toccano tematiche di fondamentale rilevanza.

Riguardo alla mozione n. 37 (testo 2), presentata dal senatore Tomaselli, che interviene sulla necessità di un'adeguata infrastrutturazione della dorsale adriatica, il punto per noi controverso è quello in cui si chiede il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico in un contesto in cui le attuali reti di collegamento ferroviario sono a tratti fatiscenti e a tratti addirittura inesistenti. Il nostro dubbio è e resta come si possano programmare opere straordinarie di miglioramento in assenza di una condizione di base essenziale e necessaria. Per i motivi sopra detti la nostra intenzione di voto riguardo tale mozione non può essere favorevole.

In merito poi alla mozione n. 71, presentata dal senatore Compagnone del Gruppo GAL e oggi ritirata, bisognerebbe fare un po' di chiarezza. Tale mozione, infatti, si collega stranamente alla mozione del senatore Tomaselli per una gran parte della premessa in cui si fa riferimento alla rete transeuropea dei trasporti da estendere con il corridoio 1 fino al tratto Bari-Brindisi; ad un certo punto, però, in essa si afferma: «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». Cioè oggi, nel 2013, torniamo ancora a parlare del ponte sullo Stretto di Messina. *(Applausi dal Gruppo M5S e dei senatori Lo Moro e Lo Giudice)*. Questo avviene soltanto in una parte della mozione, come se ancora oggi qui dentro ci fossero citta-

dini con gli occhi tappati: invece no, abbiamo letto bene il testo della mozione e ne vogliamo parlare anche alla presenza del Sottosegretario, visto che ritiene la tematica così importante da meritare una discussione più ampia. Innanzitutto, non riusciamo a capire come questa mozione possa essere abbinata a quella presentata dal senatore Tomaselli. Si discorre proprio della costruzione di tale macrostruttura lasciando totalmente in secondo piano gli argomenti introduttivi sui corridoi europei (questa sì che è una tematica di maggiore importanza).

Da parte nostra è impossibile non seguire un'uniformità di pensiero riguardo al tema che abbiamo da sempre sostenuto con tutte le nostre forze: una ferma e decisa opposizione alla realizzazione del ponte di Messina, e non per capriccio o per partito preso, ma per dati ovvi ed oggettivi. Infatti, è cosa risaputa che diversi studi hanno evidenziato che quella zona presenta forti criticità dovute alle caratteristiche sismiche dell'area; gli stessi studi rilevano una sequenza di numerose scosse che continuano a manifestarsi nella zona epicentrale e nei suoi immediati dintorni da mesi o addirittura da anni, come sintetizzato dai grafici dell'Istituto nazionale di geofisica. La cantierizzazione dei cospicui tratti costieri comporterebbe l'alterazione di *habitat* marini unici nel Mediterraneo, andando ad alterare la flora e la fauna dei medesimi ambienti; si tratta di un'area ampiamente vincolata per gli straordinari valori paesaggistici e severamente tutelata dall'Unione europea.

Signori, ragioniamo di un'opera, quella del ponte sullo Stretto di Messina, tralasciando fatti oggettivi fondamentali. *(Brusìo).* Se i colleghi hanno magari la cortesia di prestare attenzione, potremmo fare su questo argomento un discorso importante che potrebbe significare sviluppo. Chi di voi vent'anni fa ha percorso la Salerno-Reggio Calabria? Chi di voi l'ha percorsa nell'ultimo periodo? Stiamo pensando di realizzare un ponte alla fine di un tratto impossibile tutt'oggi da percorrere, per arrivare poi nella mia Sicilia dove le infrastrutture primarie ancora oggi non esistono, dove non esiste un minimo di sistema di infrastrutture che possa legare bellezze architettoniche, culturali e ambientali fondamentali per la crescita e lo sviluppo di quei territori. Ve ne cito solo alcuni: Segesta, Selinunte, Agrigento, Taormina, l'Etna, le Egadi e le Eolie. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

Ancora oggi – mi perdonerete tutti voi per questa espressione, però il dato è questo – voi del «modello unico» volete farci passare due cose completamente diverse come soluzione ignorando i dati oggettivi: che so, la Società Stretto di Messina spa (SSM) è una società – sentite bene – che è stata fondata nel 1981, quando il sottoscritto aveva dieci-undici anni; ebbene, è da quando io avevo dieci-undici anni che io e tutti voi paghiamo per quella ditta, che è costata circa 400 milioni di euro! *(Applausi dal Gruppo M5S e della senatrice Puppato).*

Mi verrebbe allora da chiedere – non a tutti, perché in questa legislatura tanti sono nuovi come me, ma alcuni di voi, qua dentro, hanno delle responsabilità: qualcuno di voi era già qua dentro quando quelle decisioni

sono state prese – mi piacerebbe cominciare a capirlo, facendo nomi e cognomi, chi sono i responsabili di così tanto sperpero di denaro pubblico.

In una situazione come quella di oggi, non so chi di voi abbia avuto la sensibilità di ascoltare il recente intervento della collega Serra: si è trattato di uno di quegli interventi che facciamo a fine seduta, quando tutti andate via; si parlava di lavoro e la collega si emozionò per quell'intervento. La mancanza di sensibilità sta appunto in questo: cerchiamo di spiegare bene perché giovedì scorso non si è deciso di votare queste mozioni così diverse; cerchiamo di capire perché il «modello unico», tutto compatto, ha deciso di spostare questa discussione ad oggi perché era chiaro che due mozioni così differenti non potevano essere unite. Probabilmente il Gruppo Grandi Autonomie e Libertà stava facendo, signori miei, a costo e spese dei cittadini, propaganda elettorale; stava facendo questo, perché domenica si sono tenuti i ballottaggi. *(Applausi dal Gruppo M5S).* La risposta dei cittadini è allora venuta in maniera chiara, forte ed evidente: da un lato, un sindaco del Movimento 5 Stelle è stato eletto a Ragusa, dall'altro, vi è un sindaco della lista civica «No Ponte». Questo sia di insegnamento per tutti; speriamo di essere più solerti, più attivi e sbracciamoci tutti le maniche. *(Applausi dal Gruppo M5S e del senatore Cervellini).*

D'AMBROSIO LETTIERI *(PdL)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'AMBROSIO LETTIERI *(PdL)*. Signora Presidente, signori rappresentanti del Governo, colleghe e colleghi, è vero: il dibattito d'Aula serve, ma a volte è scarsamente partecipato, scarsamente frequentato e scarsamente ascoltato. Se infatti il dibattito d'Aula raggiungesse l'obiettivo che si prefigge (ossia promuovere un fecondo rapporto tra differenti posizioni), si costruirebbe o si concorrerebbe a costruire la democrazia. Credo che il dibattito fecondo e produttivo, partito da posizioni differenti, che si è sviluppato in merito a questo provvedimento nell'Aula del Senato sia servito a qualcosa. Lasciate che esprima agli amici del Gruppo GAL e al collega Compagnone il mio apprezzamento per il ritiro della mozione (desidero dirlo anche al collega Cervellini, perché ho trovato interessante il suo intervento, meno interessante la *vis* polemica in ordine ad un provvedimento su cui non possiamo che dire grazie al Gruppo GAL). Si è trattato, infatti, di un gesto di maturità e di consapevolezza: un gesto di responsabilità a sostegno di un momento importante per la costruzione di un'Italia unita che si presenti più forte nello scenario europeo.

Entro un po' nel merito, amici. Il dibattito è stato proficuo, e voglio ricordare la partecipazione del Gruppo PdL alla stesura di questa mozione, che non abbiamo fatto fatica a sottoscrivere, ancorché la prima firma fosse di un collega del Gruppo PD, il senatore Tomaselli, peraltro amico caro, autorevole e competente. Ne abbiamo infatti condiviso le finalità sin dal-

l'inizio, sapendo che ci sono momenti nei quali i principi della divisività non fanno bene alla bandiera tricolore e allo sviluppo di un percorso unitario che ci presenti forti in Europa.

Abbiamo quindi partecipato con convinzione alla stesura e all'*iter* di questa mozione, le cui conclusioni oggi condividiamo, perché in momenti come questo la politica è chiamata a trasformare le contrapposizioni e la contesa in un confronto costruttivo, per il bene della collettività. Siamo in piena fase di confronto a livello europeo, confronto che, nell'ambito della più ampia Strategia Europa 2020, è tutto proteso a disegnare il futuro della politica di coesione ed il suo ruolo essenziale nel contribuire ad una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva, promuovendo al tempo stesso uno sviluppo armonioso dell'Unione e delle sue regioni grazie ad una riduzione delle disparità territoriali. L'Italia deve e può dare un contributo rilevante nell'orientare in maniera sostanziale tale confronto, perché crei le condizioni per rendere più efficace la politica di coesione e per promuovere gli interventi necessari, sul piano dei contenuti e delle regole della programmazione e di attuazione, per conseguire risultati concreti.

Caro collega Davico, c'è una cassaforte, come il Governo ha ripetuto più volte, e ringrazio per questo il Governo e ancora oggi il Sottosegretario. È una cassaforte aperta, dove ci sono cospicue risorse, che ammontano a oltre 50 miliardi di euro, di cui 29 solo per le infrastrutture: dipende da noi, se vogliamo cogliere questa opportunità o vogliamo dividerci e attardarci su questioni di carattere più generale, talvolta magari scivolando in una polemica inconcludente, e perdere quello che oggi sarebbe utile per il nostro Paese.

Non è un caso se oggi siamo qui a discutere una mozione che intende impegnare il Governo sul fronte della promozione in sede europea del prolungamento del corridoio da Lecce ad Ancona, il cosiddetto Baltico-Adriatico, in prospettiva della approvazione della macroregione adriatico-ionica, e su quello della modernizzazione della rete ferroviaria della dorsale adriatica, con particolare riferimento alla direttrice Milano-Lecce, storicamente, atavicamente e assolutamente carente di una adeguata infrastrutturazione che supporti la linea ad alta velocità.

Colleghi, signora Presidente, amici del Governo, spesso in quest'Aula, soprattutto nei momenti importanti, ho la sensazione che si rischi di fare demagogia, quello che non stiamo facendo oggi. Si dice spesso: «Se non cresce il Sud, non cresce il Paese». Sono dichiarazioni di principio che riscuotono consensi unanimi, ma di fatto poi tardano provvedimenti che siano conseguenti a queste sacrosante dichiarazioni. È una verità che, se non viene sostanziata da interventi concreti nella soluzione del *gap* infrastrutturale, assolutamente insostenibile, rischia di diventare solo un enunziato, demagogicamente esposto, anche con enfasi, per nascondere il perdurante stato di egoismo territoriale. Non bisogna dunque perdersi, nella convinzione che si tratti di mero rivendicazionismo. Trovare una soluzione a questo *gap* significa individuare gli interventi, restituendo alla politica di coesione territoriale l'obiettivo che le è proprio, e cioè la promozione dello sviluppo e dunque l'impatto che questi interventi devono

poter avere sulla crescita ed il miglioramento della qualità della vita dei territori interessati.

L'obiettivo, colleghi, non è il risarcimento di ciò che al Sud è stato levato e che probabilmente neanche le celebrazioni del 150º anniversario dell'Unità d'Italia hanno riconsegnato a una dimensione autentica di verità; l'obiettivo è quello, peraltro anche evocato dall'articolo 16 della Costituzione, del diritto alla mobilità che deve avere livelli di uniformità sull'intero territorio nazionale, se crediamo ancora in un'Italia una e indivisibile, in un'Italia nella quale, il 3 ottobre del 1839, Ferdinando II inaugurava la prima tratta, da Napoli a Portici, della prima ferrovia in Italia, quella che avrebbe portato da Napoli a Castellammare. Credo allora che in questa direzione debba indirizzarsi una nuova logica che inverta la tendenza di Trenitalia per sostenere di più e meglio le politiche di mobilità all'interno del territorio nazionale con riferimento specifico al Mezzogiorno d'Italia. Trenitalia deve evidentemente agevolare e non ostacolare il diritto del Mezzogiorno a riprendere in mano il filo del proprio destino, reinserendosi nelle rotte dello sviluppo e godendo di pari opportunità rispetto al resto del Paese. Questa prospettiva al Sud, che è prospettiva per l'intero Paese, è preclusa se il bisturi del medico viene affondato non già per intervenire sulla malattia ma per devastare ed accelerare la fine e il perdurante stato di subordinazione economica, sociale e culturale di questa area del Paese.

L'ultimo atto si è consumato qualche settimana fa con l'entrata in vigore nel nuovo orario estivo di Trenitalia, che ha ritenuto di non inserire diverse Regioni del Mezzogiorno, come la Puglia, tra le aree idonee ai collegamenti dell'alta velocità ovvero ai collegamenti con i treni superveloci Frecciargento e Frecciarossa. In questa direzione bisogna muoversi e essere conseguenti. I cittadini e le imprese meridionali – l'ho sentito dire anche a diversi colleghi di altra parte geografica del Paese proprio in quest'Aula, e ciò fa loro onore – non sono cittadini e imprese di serie B. Come può il Sud entrare nel circuito virtuoso della competitività se non si dota di tutti gli strumenti necessari a consentire a questa area di diventare zona di attrazione per investimenti e lo sviluppo? Si pensi al turismo *in primis*. Lo Stato ha allora il dovere di porre in essere tutte le condizioni, e credo che questa sia un'opportunità. Il potenziamento della rete ferroviaria e l'adeguamento tecnologico sono elementi irrinunciabili per sostenere quel processo di crescita e sviluppo che tutti auspichiamo e che per l'Italia, anche per i motivi anzidetti, sono necessari per sostenere un'Europa più unita e più solidale pure sotto il profilo di una rete strutturale che agevoli movimento di persone e di merci. Questa mozione si rivelerà in tutta la sua fondamentale importanza quanto più il Governo saprà, con il supporto del Parlamento, sostenerla nell'ambito della programmazione delle risorse dell'Unione europea per il periodo 2014-2020. Tutte queste motivazioni, rilanciate anche sul grande quotidiano del Sud «La Gazzetta del Mezzogiorno», che ha raccolto le opinioni dei rappresentanti di tutte le Regioni della dorsale adriatica dal Friuli alla Puglia, sono assolutamente indicative.

Signor Sottosegretario, signora Presidente, colleghi, con queste motivazioni, credo che dall'Aula del Senato oggi questa volontà si levi con una voce robusta e autorevole che mi consente di dichiarare in modo convinto il voto favorevole del Gruppo PdL. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

Saluto ai componenti della Nazionale di calcio universitaria

PRESIDENTE. È presente in tribuna la Nazionale italiana di calcio universitaria, in ritiro a Roma, in preparazione delle Universiadi che si svolgeranno a Kazan, in Russia. *(Applausi).*

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 37 e 71 (ore 10,46)

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI *(PD)*. Signora Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, la mozione esaminata, che l'Assemblea del Senato si appresta a votare, nasce dall'esigenza di inquadrare le opportunità che la ridefinizione dei corridoi europei apre per il nostro Paese.

Il tema è quello delineato dalla nuova programmazione comunitaria per le infrastrutture costituita dalle reti TEN-T. Le questioni, come correttamente riportato nella mozione, sono già state oggetto di ampio ed approfondito esame nella Commissione di merito e in Aula nella scorsa legislatura, sia per la valutazione di congruità dello strumento programmatorio, sia in ragione, soprattutto, di ciò che non era e non è ancora ricompreso in questo e che, invece, auspichiamo quanto prima venga recepito.

Provando a riepilogare, la nuova programmazione comunitaria, com'è stato detto, prevede due livelli: la rete globale o periferica, la cosiddetta *comprehensive Net*, rappresentata dalla totalità delle opere necessarie al collegamento di tutti i Paesi comunitari, e la rete centrale o *core Net*, rappresentata essenzialmente da quelle infrastrutture prioritarie che costituiscono la struttura centrale dell'Unione europea.

Com'è stato sottolineato, differenti sono le attenzioni che l'Unione europea prevede per questi due ambiti, sia dal punto di vista delle tipologie di finanziamento, sia dal punto di vista delle strategie temporali per la loro realizzazione.

Ora, una prima considerazione, in sintonia con l'obiettivo della mozione, consiste nella necessità di introdurre alcuni elementi di riflessione e di auspicata correzione rispetto alle previsioni inizialmente contenute nel nuovo quadro programmatorio. *(Brusìo).*

PRESIDENTE. Colleghi, per cortesia, facciamo un ulteriore sforzo.

FILIPPI *(PD)*. La *core Net*, la cosiddetta rete centrale, costituisce di fatto l'infrastruttura già definita e in parte esistente dell'Europa, quella centrale, appunto, il cui completamento e ammodernamento è sicuramente un elemento di straordinario rafforzamento dell'Europa già forte, quella cioè rappresentata dalla cosiddetta area della «banana blu», termine che, a partire dalla primordiale definizione, ha già conosciuto una tale fortuna da riscontrare, non a caso, il progressivo ampliamento del suo ambito di influenza.

Lo stesso corridoio adriatico-baltico e la richiesta dell'istituzione di una nuova macroregione adriatico-ionica nascono, appunto, come naturale evoluzione di espansione di quest'area forte. Si tratta di un'area sicuramente destinata a massimizzare i benefici di ulteriori investimenti, ma che probabilmente – e qui è il punto – non rappresenta al meglio quella che era l'iniziale strategia che l'Unione europea si proponeva, quella cioè di un Continente capace di conciliare sviluppo e coesione sociale, progresso e redistribuzione di reddito, sviluppo equilibrato tra regioni centrali e regioni periferiche e marittime.

Il fatto che le infrastrutture strategiche prioritarie, ricomprese nel corridoio adriatico-baltico, si interrompano a Ravenna palesa l'aspetto che maggiormente contraddice proprio quel principio basilare e costituivo di un'Europa che, da Lisbona in poi, si prefiggeva l'obiettivo di unire se stessa per riequilibrare i differenti livelli di sviluppo e, nella prospettiva, collegare anche i Paesi con essa confinanti.

In questo senso l'esclusione dei collegamenti con i Paesi extracomunitari rischia di determinare, oltre che la perdita di una visione strategica che l'Unione europea ha sempre avuto, con lo sviluppo del processo di allargamento iniziato a partire dalla metà degli anni '90 e poi proseguito con maggiore intensità nei primi anni 2000, anche la perdita di una straordinaria occasione di sviluppo.

Nella precedente programmazione, infatti, questo principio era rappresentato, com'è stato giustamente ricordato nella mozione Tomaselli, dal corridoio 8 Bari-Varna, che nella nuova programmazione viene invece soppresso. Il corridoio 8 Bari-Varna costituiva un motore propulsivo di esportazione e di redistribuzione di benessere, ma anche un potenziale fattore di pacificazione per l'area mediterranea che, invece, con la nuova strategia di sviluppo delle reti TEN-T, sembra essere messo in discussione.

Allora è essenziale che l'infrastrutturazione, in specie quella ferroviaria finalizzata principalmente, com'è stato ricordato, all'alta capacità, non si interrompa a Ravenna ma prosegua per tutta la dorsale adriatica fino a collegare anche le regioni ioniche.

La seconda riflessione che voglio porre all'attenzione dell'Aula, anche questa ben impostata nella mozione, prende le mosse dalla filosofia sottesa alla nuova programmazione. Una programmazione delle opere che, come abbiamo visto, rischia di essere, oltre che eccessivamente centralista, anche basata su una più accentuata concentrazione dello sviluppo degli investimenti infrastrutturali rispetto invece alla necessità di una loro più ampia diffusione e redistribuzione.

La previsione della trasversale Napoli-Bari, prevista nella nuova programmazione, costituisce in questo senso una grande opportunità di collegamento tra aree a significativa densità abitativa e tra realtà economiche di particolare interesse. Tra l'altro, la previsione della nuova trasversale Bari-Napoli può, anche senza l'ex corridoio 8, farne vivere l'obiettivo di fondo, quello cioè di un collegamento con le regioni dell'altra sponda adriatica, promuovendo così lo sviluppo di nuovi traffici per le regioni periferiche e marittime che conoscono attualmente ancora ingiustificati e ingiustificabili differenziali nei tassi di crescita.

Aggiungo, ovviamente, che tutto questo ragionamento che oggi facciamo per la sponda adriatica ha il suo naturale corrispettivo anche per quella tirrenica, a partire dal completamento e dalle realizzazione di altre trasversali altrettanto importanti per lo sviluppo equilibrato e armonico del Paese. Mi riferisco alla Orte-Falconara o alla Grosseto-Fano, o a quella segnalata dall'ordine del giorno a prima firma del senatore Razzi, la Roma-Pescara, che ovviamente condividiamo, e le cui compromissioni o lo stato di degrado fanno del nostro Paese centro-meridionale, se mi si passa questa rappresentazione perfino un po' caricaturale, un Paese voltato di spalle e appoggiato all'Appennino.

Collegare a più latitudini la costa tirrenica con quella adriatica, realizzando quello che si definisce «un ponte di terra tra due mari» ricchi di traffici e di relazioni, rappresenta una visione alta dello sviluppo a cui non dovremmo rinunciare, nell'interesse delle potenzialità per il nostro Paese ma anche più in generale nell'interesse dell'Unione europea.

Non dovremmo cioè rinunciare alla visione di un collegamento che prolunghi le infrastrutture, infrastrutture che oggi si arrestano invece nella zona centrale del nostro Paese rischiando talvolta di farne «una terra di mezzo» dove si peggiora e si compromette ulteriormente il collegamento tra il Nord e il Sud del Paese, ma soprattutto privando con esso l'Unione europea di una propria vocazione euro-mediterranea.

Conclusivamente, la mozione a prima firma del senatore Tomaselli ha il pregio di richiamare l'attenzione su un'area geografica che ha significative potenzialità di sviluppo e ne tratteggia le giuste priorità. Un mare che è apparentemente chiuso in realtà offre straordinarie occasioni di aperture, tanto in termini di collegamento e continuità per il nostro Paese quanto di relazioni e traffici con i Paesi che vi si affacciano. Collegare tutto ciò che si affaccia su questo mare e unire queste realtà ai principali nodi logistici dei mercati europei costituisce una doppia e reciproca opportunità di sviluppo.

Il mar Mediterraneo da tempo ha riscoperto una sua centralità internazionale proprio in ragione della sua attraversabilità dovuta ai traffici che dal *far east* lo solcano nella rotta Suez-Gibilterra, ma anche per le potenzialità di traffici che l'Europa può intrecciare con i nuovi mercati di sviluppo, da quelli mediorientali, a quello balcanico e, in ultimo, ma non meno importante, quello con l'Africa del Nord. Valorizzare queste potenzialità, crederci davvero, vuol dire investirci in termini di relazioni, ma anche materialmente in termini di infrastrutture.

Un investimento che non si deve proporre un ritorno solo a breve e medio termine, ma un ritorno più certo in termini di pacificazione di un'area ancora oggi assai tormentata, e soprattutto nella logica di un reciproco maggiore benessere determinato dalla messa in relazione delle reciproche scarsità complementari alle reciproche ricchezze.

Collegare l'Europa, costituisce l'obiettivo della nuova programmazione dei corridoi TEN-T. A nostro avviso, ciò significa lavorare per renderla raggiungibile, ma anche lavorare per la costruzione di ponti verso il futuro, verso nuove relazioni, verso nuovi traffici, verso un nuovo sviluppo di pace e di benessere.

Per tutti questi motivi votiamo con assoluta convinzione favorevolmente alla mozione presentata dal senatore Tomaselli e dal altri senatori. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Procediamo dunque alla votazione della mozione n. 37 (testo 2).

SANTANGELO *(M5S)*. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della mozione n. 37 (testo 2), presentata dal senatore Tomaselli e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	222
Senatori votanti	221
Maggioranza	111
Favorevoli	164

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

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 37 e 71

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

SANTANGELO *(M5S)*. Signora Presidente, chiediamo cortesemente la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'ordine del giorno G1 (testo 2), presentato dal senatore Razzi e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	222
Senatori votanti	219
Maggioranza	110
Favorevoli	168

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

MANCONI *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCONI *(PD)*. Signora Presidente, desidero segnalare che non sono riuscito ad esprimere il mio voto.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Senatrici e senatori, secondo quanto già comunicato per le vie brevi ai Gruppi, l'ordine del giorno della seduta di domani è integrato con la votazione a scrutinio segreto di nove senatori effettivi e nove senatori supplenti componenti dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Sulla situazione delle aree colpite dai recenti eventi sismici in Toscana

CALEO *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALEO *(PD)*. Onorevole Presidente, colleghi senatori, con quest'intervento vorrei sostenere la richiesta del presidente della Regione Toscana Enrico Rossi al Governo affinché si proceda alla dichiarazione dello stato di emergenza nazionale per le aree della Lunigiana e Garfagnana, così da permettere la migliore gestione del dopo terremoto. *(Brusìo).*

PRESIDENTE. Chi si deve allontanare lo faccia, senza recare troppo disturbo. Prego, senatore Caleo.

CALEO *(PD)*. Dallo scorso venerdì, infatti, quel territorio vive in una condizione di disagio e paura non solo per la scossa principale, ma per lo sciame sismico, che da allora investe un territorio molto vasto, che va dalla Toscana alla Liguria, all'Emilia Romagna.

Non vi sono state vittime, anche se la scossa è stata di grado elevato (pari a 5,2 punti della scala Richter) e questo è dovuto in parte anche al lavoro di prevenzione che si è fatto dopo il terremoto del 1995, da parte dei Comuni, ma anche della Regione. Moltissimi sono, comunque, le case e gli uffici pubblici inagibili o lesionati. La macchina della protezione civile si è messa subito in moto, garantendo un primo aiuto alla popolazione colpita, ma è doveroso che il Governo si impegni da subito e che non si abbandonino le popolazioni colpite: a tal proposito, desidero ringraziare il sottosegretario D'Angelis per aver visitato ieri le zone colpite, rendendosi conto personalmente della situazione.

Per far fronte agli ingenti danni, è assolutamente necessario che si proceda allo stanziamento di adeguate risorse in tempi ristretti, per permettere un pronto ritorno alla normalità. È necessario per il futuro dotare di adeguate coperture finanziarie l'attività della protezione civile, affinché possa intervenire prontamente sulle emergenze, con un fondo apposito, senza scaricare con varie accise regionali il relativo onere sui cittadini.

In questi giorni, inoltre, i nostri studenti sono impegnati con gli esami di maturità e molti degli edifici scolastici in quel territorio e complessiva-

mente nel Paese, non sono costruiti nel rispetto della normativa antisismica (l'ordine dei geologi oggi parla di circa l'80 per cento). Ebbene, non si può più perdere tempo e non si può rischiare. Il Governo deve dare un segnale importante sottraendo al vincolo del Patto di stabilità dei Comuni i fondi per gli interventi di messa in sicurezza delle scuole e degli edifici pubblici. È fondamentale che in un Paese come il nostro, fortemente esposto al rischio sismico, siano forniti ai cittadini gli strumenti per difendersi e per prevenire le catastrofi, oltre che per garantire tutto l'aiuto necessario una volta che le calamità naturali si siano verificate.

Auspico che gli sgravi fiscali per gli interventi di miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici contenuti nel decreto-legge ecobonus siano estesi come – richiesto dal Gruppo del Partito Democratico – agli interventi di sicurezza sismica. Mi appello, inoltre, anche agli ordini degli ingegneri e dei geologi affinché mettano oggi a disposizione le loro competenze in questo stato di emergenza, così come è avvenuto in Emilia-Romagna.

In conclusione, dobbiamo essere più che mai consapevoli, soprattutto per quanto riguarda questo territorio e in generale per il nostro Paese, di vivere in una condizione di permanente sismicità. Proprio per questo è quanto mai prioritaria e non più procrastinabile l'attivazione di un piano strategico per la messa in sicurezza delle zone a più alto rischio. *(Applausi dai Gruppi PD e M5S).*

BARANI *(GAL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARANI *(GAL)*. Signora Presidente, mi ricollego all'intervento svolto dal senatore Caleo – che ringrazio – che ha parlato della mia terra, la Lunigiana, dove io sono nato e vivo e dove ho fatto il sindaco per 19 anni.

Vi è stato un terremoto di magnitudo 5.2; grazie al Cielo, non ci sono stati né morti né feriti, perché le amministrazioni – e a loro bisogna fare un plauso – hanno fatto costruire secondo logica antisismica non solo dal 1995, ma dal 1920, cioè da quando c'è stato un grande terremoto che ha portato lutti e devastazioni.

Le popolazioni sono rimaste isolate, sole. Il sindaco di Casola ha fatto un appello con le lacrime al TG1: «Qui non si è visto né Protezione civile né nessuno». Solo questa mattina alcuni tecnici del Genio civile sono andati a verificare la situazione delle case nelle zone dell'epicentro.

Noi crediamo che il Governo e la Regione debbano essere più vicini alle terre interessate, che finora sono state abbandonate (io sono più critico del senatore Caleo); lo stesso Sottosegretario non si è recato nelle zone colpite: è andato vicino, cioè nella sede del Comune di Fivizzano, ma non è lì che è accaduto. Il terremoto si è verificato ad Equi Terme, a Casola, a Gragnola e in altre zone, ed è lì – ripeto – che bisogna andare.

Occorre dare le risorse non alle amministrazioni ma ai cittadini che, da soli, le recupereranno e riusciranno a rimettere a posto quei borghi storici, meravigliosi, che sono il patrimonio della Lunigiana.

Concludo con una considerazione. Sono sicuro che la procura di Massa non aprirà fascicoli contro la scienza, come è accaduto all'Aquila, non si condannerà chi non ha previsto i terremoti, perché certe sentenze non vanno rispettate, come quella dell'Aquila, dove i più grandi scienziati sono stati accusati di non aver saputo prevenire i terremoti, facendo un danno di immagine all'Italia incommensurabile.

Noi ci auguriamo che ci si rimbocchino le maniche e seriamente si cerchi la ricostruzione e chi fa danni, come è accaduto all'Aquila, debba pagare.

Sui risultati della sperimentazione delle cellule staminali per la cura delle malattie neurodegenerative

PUPPATO *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PUPPATO *(PD)*. Signora Presidente, desidero portare all'attenzione di questo Senato una notizia credo molto rilevante per tutti noi, che è quella comunicata ieri dal dottor Angelo Vescovi, coordinatore e direttore scientifico di Neurothon, il quale ha informato che la prima fase della sperimentazione del trapianto di cellule cerebrali in sei pazienti è stata completata senza esiti negativi e senza effetti collaterali.

Questo dato ci propone un'informazione di cui dovremmo fare tesoro non soltanto per risultarne oggi orgogliosi, ma per capire, come è stato dichiarato dal professor Vescovi, che se in Italia vi fosse stata maggiore attenzione verso la ricerca, una ricerca che, come in questo caso, a fronte di un impegno economico pari a 3,3 milioni di euro, è stata in grado di produrre un risultato di cui si dà mansione a livello internazionale, di cui si deve essere orgogliosi e che può preludere ad un successivo importante apporto della scienza rispetto a malattie neurodegenerative, come la SLA, sulla quale si è intervenuti in questo momento, si sarebbero potuti determinare effetti sociali e sanitari straordinari, anche effetti dal punto di vista economico. Mi riferisco alla necessità di condividere un percorso sanitario spesso drammatico, ma sicuramente molto costoso per l'Italia. Ebbene, se i 3,3 milioni fossero stati individuati in tempi più rapidi di quanto non sia avvenuto si sarebbe permesso ad una tecnica messa a punto nel 1996 – quindi ben 17 anni fa – di procedere con maggiore celerità per riuscire a dare una notizia così importante 4-5 e forse più anni addietro.

Ora, alla ministra Carrozza e a tutti noi è demandato un richiamo formale per riuscire ad individuare risorse che mettono questa sperimentazione a tutti i centri di ricerca italiani, che si muovono con intelligenza, capacità e che spesso devono ricercare i fondi direttamente da privati o

da singoli cittadini, nella condizione di lavorare celermente, con il dovuto rispetto, senza patemi d'animo e con il sostegno vero della pubblica amministrazione italiana, del Governo italiano e di tutto il Parlamento.

Investiamo nella ricerca, in queste ricerche, che danno valore alla vita umana e al lavoro di tante persone che nell'oscurità e nella completa indifferenza ci stanno rendendo merito a livello internazionale e renderanno più facile la vita di tutti noi in futuro. *(Applausi dal Gruppo PD).*

Sull'utilizzo di parcheggi per biciclette da parte dei senatori

COTTI *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COTTI *(M5S)*. Signora Presidente, colleghi, mi scuso se intervengo in merito a un argomento che ha ben poco di politico, ma riguarda la funzionalità dei nostri lavori d'Aula.

Da alcuni decenni ho scelto di spostarmi con la bicicletta per tutti i movimenti della giornata, e uso la bicicletta anche per venire in Senato. Oggi, a differenza dei giorni passati, non sono riuscito a parcheggiarla in alcun posto, praticamente, di tutto il quartiere, anche là dove l'ho parcheggiata nei giorni precedenti perché mi è stato impedito dalle Forze di polizia e dai carabinieri. Per questo motivo sono arrivato in Aula con mezz'ora di ritardo e sono stato quindi registrato come assente.

Per motivi a me inspiegabili, un senatore con la sua automobile può entrare nell'area interna ai palazzi del Senato, parcheggiarla per breve tempo, scaricare le valigie o quant'altro, salire in ufficio, scendere e poi andare via con l'auto stessa. Tutto questo non è consentito a chi si sposta con la bicicletta. Tra l'altro, faccio presente che la scorsa settimana ho avuto un problema fisico ai piedi, che mi ha persino costretto ad andare in infermeria e che mi ha impedito di camminare bene.

Devo dire che risulta praticamente impossibile utilizzare il mezzo della bicicletta per venire in Senato. Mi è stato addirittura impedito di portarla in ufficio, e non capisco per quale motivo. Alcuni senatori portano bauli nel proprio ufficio, mentre non è possibile portare la bicicletta, per motivi – ripeto – a me sempre inspiegabili.

Mi sembra esista proprio una discriminazione, che non dico sia voluta, ma probabilmente dovuta ad ignoranza o distrazione: ci è assolutamente impedito di usare questo tipo di mobilità che dovrebbe essere, al contrario, promossa a scapito di chi inquina l'aria. Invece, accade proprio questo, e oggi addirittura non sono riuscito ad arrivare puntuale e a registrare la mia presenza in Aula per un motivo che ritengo assolutamente ingiusto.

Chiedo pertanto che si provveda a fare qualcosa in tal senso. *(Applausi dal Gruppo M5S e del senatore Cuomo).*

PRESIDENTE. Senatore Cotti, la Presidenza segnala la questione agli Uffici competenti.

Il senatore Questore Malan ha chiesto di intervenire in proposito. Ne ha facoltà.

MALAN *(PdL)*. Attualmente esiste una rastrelliera per biciclette a Palazzo Cenci, dove è stata posta nella scorsa legislatura. In attesa di una dettagliata normativa – siamo un Paese semplice, per cui anche una rastrelliera necessita di normative – e al fine di evitare che chiunque vi possa lasciare la propria bicicletta – questo ha però senso – i senatori devono chiedere l'autorizzazione, attraverso una domanda che viene rapidamente evasa per chiedere di lasciare la bicicletta a Palazzo Cenci, al termine di Via della Dogana Vecchia.

Può darsi che il senatore Cotti abbia provato a parcheggiare la sua bicicletta in quella rastrelliera e gli sia stato impedito perché non aveva questa autorizzazione preventiva.

Capisco la farraginosità della situazione, ma i senatori che vengono in Senato con la bicicletta hanno giustamente dove collocarla.

COTTI *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Senatore Cotti, non possiamo aprire un dibattito su questo. Bisogna fare una verifica e risolvere il problema. Comunque, ha facoltà di parlare, per pochi secondi.

COTTI *(M5S)*. Chiedo nuovamente la parola per dire che la soluzione della rastrelliera a Palazzo Cenci non è assolutamente funzionale a chi ha gli uffici in altro Palazzo e arriva spesso con bagagli. Non si può andare a Palazzo Cenci e poi, a piedi, con i bagagli, raggiungere il proprio ufficio per poi tornare a Palazzo Cenci per andare via. Bisogna ovviamente provvedere in altro modo. Questo non è assolutamente sufficiente.

PRESIDENTE. Senatore, faremo le opportune verifiche.

Sull'attentato incendiario che ha devastato alcuni locali sede di organizzazioni politiche e sindacali

CERVELLINI *(Misto-SEL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERVELLINI *(Misto-SEL)*. Signora Presidente, intervengo per mettere a conoscenza dell'Assemblea che questa notte i locali della sezione di Sinistra Ecologia e Libertà, del Partito Democratico e della Confederazione generale del lavoro sono stati devastati da un incendio ad opera di ignoti a Roma, nel quartiere Trionfale, in via Pietro Giannone.

La nostra città è reduce da una campagna elettorale lunghissima, iniziata con le elezioni politiche, cui sono seguite quelle regionali e, ultimamente, quelle amministrative e municipali. Nel corso di questa lunga campagna elettorale abbiamo assistito a fenomeni preoccupanti. Pensavamo (illudendoci, evidentemente) che, al termine di questo percorso, sarebbero cessati e avremmo potuto considerare un modo e una relazione, anche nel confronto politico, che escludessero assolutamente episodi di questa natura o consimili.

Ovviamente, poi gli inquirenti ci diranno di più – se riusciranno, e spero proprio di sì, a dare loro un nome e un volto – sugli ignoti autori di questo attentato, che poteva risolversi in maniera più tragica, trovandosi quella sede – come tutte le altre – al di sotto di uno stabile abitato da numerosi cittadini. Credo che non solo, come si dice sempre in questi casi, non dobbiamo abbassare la guardia, ma dobbiamo – anche per quello che ci compete – tenerla alta e determinare atti che consentano alla nostra città, a Roma città capitale del Paese, di riappropriarsi di quella funzione, di quelle caratteristiche che l'hanno sempre fatta primeggiare come città accogliente, come città in cui il confronto si è sempre svolto e mantenuto nell'ambito del rispetto, non solo formale, delle condizioni democratiche.

Invito poi, nelle sedi adeguate, a far sentire il peso unitario di quest'Assemblea per contribuire ad interrompere sul nascere un possibile tentativo di *escalation* da questo punto di vista. *(Applausi dai Gruppi Misto-SEL, PD, M5S).*

PRESIDENTE. Il suo appello, senatore Cervellini, mi pare importante.

Per la risposta scritta ad un'interrogazione

PADUA *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PADUA *(PD)*. Signora Presidente, parlo a nome mio e dei componenti della Commissione giustizia del Gruppo del Partito Democratico per sollecitare la risposta ad un'interrogazione molto urgente che ho depositato più di un mese fa (la 4-00214), che riguarda un problema gravissimo che vivono alcune realtà nostre, della Sicilia.

In particolar modo, faccio riferimento alla riorganizzazione dell'ordinamento penitenziario, in ordine di *spending review,* in conseguenza della quale è stata decisa la chiusura delle case circondariali di Mistretta, Modica e Nicosia.

Ho già scritto nell'interrogazione che nel carcere di Modica, dove mi sono recata anche ieri, c'è una realtà da sogno, un'utopia realizzata, nel senso che gli ospiti che ci vivono sono riconosciuti come persone, la considerano una casa famiglia. Essi possono essere aiutati nel recupero, così

come prevede la nostra Carta costituzionale, svolgono dei corsi professionali, artigianali e aiutano anche all'esterno, poiché i detenuti in semilibertà, ad esempio, tengono pulite le spiagge. È, inoltre, pronto un progetto che prevede l'utilizzo di queste persone come accompagnatori di turisti presso realtà monumentali di quel quartiere.

Ebbene, nonostante tutto il lavoro straordinario svolto, che è poi quello che andiamo dicendo che vogliamo quando ci preoccupiamo delle carceri sovraffollate, o ci disperiamo per l'ennesimo suicidio di un detenuto (e sappiamo che il sovraffollamento è una causa scatenante), si decide di chiudere la struttura.

Io non ho avuto alcuna risposta. Il 30 giugno prossimo, cioè tra pochi giorni, queste persone saranno sparse per tutta la Sicilia, non avranno più la possibilità di avere contatti con la famiglia e non avranno più l'attenzione alla persona che merita quella condizione, e soprattutto invece di risparmiare (dico «soprattutto» nella mentalità e nella logica, che io non condivido, del risparmio in questo senso) rischieremo anche delle infrazioni. Infatti, tutto ciò non sarebbe dovuto accadere se si fossero fatti i lavori nel carcere della città contigua di Ragusa; ebbene, quei lavori non sono stati neanche iniziati.

Cosa si vuole fare di quelle persone? Ieri mi sono recata lì, ho incontrato queste persone e le ho guardate negli occhi; ho visto ragazzi di 20 anni che, signora Presidente, hanno già dei figli. Ho incontrato, ad esempio, un ragazzo di 22 anni che ha una bambina di due anni, che si trovava lì in visita e che si chiama Maria Sole. Mi chiedo che modello avrà Maria Sole per la sua vita; quella bambina ha già il destino segnato. Noi potremo recuperare quel ragazzo se resterà in quella casa, ma se sarà trasportato e buttato non so dove, quella bambina, Maria Sole, non incontrerà più suo padre o lo vedrà molto raramente, e purtroppo ricalcherà lo stesso percorso.

Allora, questa è la prevenzione; è qui che si fa la prevenzione. Cosa risponde la Ministra? Il 30 giugno il carcere sarà svuotato: dove verranno buttate queste persone?

Vi prego veramente di dare un sostegno rispetto a tale situazione, intanto bloccando la chiusura fissata per il 30 giugno e concedendo una proroga, per poi riconsiderare tutto politicamente.

Vorrei capire se io, che sono del Partito Democratico, che credo in una giustizia sociale e nel recupero delle persone, che ho i miei ideali, che il Partito Democratico professa, e tutti gli altri che vogliono vivere questa meravigliosa avventura, dobbiamo veramente chinare il capo davanti a tutto ciò oppure possiamo gridare alto il nostro desiderio di rispetto della Carta costituzionale, che tutti diciamo di venerare. *(Applausi dai Gruppi PD e M5S e del senatore Mastrangeli).*

PRESIDENTE. Senatrice Padua, la Presidenza si farà carico di sollecitare nuovamente il Governo al fine di far arrivare immediatamente una risposta.

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 lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta *(ore 11,20).*

Licenziato per la composizione e la stampa dall'Ufficio dei Resoconti parlamentari alle ore 24,20

Allegato A

MOZIONI

Mozioni sul corridoio ferroviario adriatico

(1-00037) (14 maggio 2013)
V. testo 2

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, MICHELONI (*). – 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.

(1-00037) (testo 2) (25 giugno 2013)
Approvata

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, MICHELONI. – 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 com-

pleta, interconnessa ed intermodale, che coinvolge 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 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 a 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 dei fondi comunitari che verranno messi a disposizione per le politiche di trasporto, nonché in vista della prossima approvazione della strategia macroregionale adriatico-ionica.

(1-00071) (18 giugno 2013)
Ritirata

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 1° 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

Gl

RAZZI, COLUCCI, PELINO, CHIAVAROLI

V. testo 2

Il Senato,

premesso che:

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 ed adriatico) siano ammodernati e velocizzati mentre il possibile ammodernamento degli stessi corridoi abbia tempi di percorrenza (oltre 5 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,

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.

Gl (testo 2)
RAZZI, COLUCCI, PELINO, CHIAVAROLI
Approvato

Il Senato,

premesso che:

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 ed adriatico) siano ammodernati e velocizzati mentre il possibile ammodernamento degli stessi corridoi abbia tempi di percorrenza (oltre 5 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,

impegna il Governo ed in particolare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a verificare le condizioni per la realizzazione di opere, prioritarie, di adeguamento e velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma.

Allegato B

Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
001	Nom.	Mozioni sul corridoio ferroviario adriatico. Mozione 1-00037 (testo 2), Tomaselli e altri	222	221	018	164	039	111	APPR.
002	Nom.	Mozioni sul corridoio ferroviario adriatico. Ordine del giorno G1 (testo 2), Razzi e altri	222	219	011	168	040	110	APPR.

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

Seduta N. 0049 del 25/06/2013 Pagina 1

Totale votazioni 2

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000002	
	001	002
AIELLO PIERO	F	F
AIROLA ALBERTO	C	C
ALBANO DONATELLA	F	F
ALBERTI MARIA ELISABETTA		
ALBERTINI GABRIELE		
ALICATA BRUNO	F	F
AMATI SILVANA	F	F
AMORUSO FRANCESCO MARIA	F	F
ANGIONI IGNAZIO	M	M
ANITORI FABIOLA		
ARACRI FRANCESCO	F	F
ARRIGONI PAOLO	A	
ASTORRE BRUNO	F	F
AUGELLO ANDREA	F	F
AZZOLLINI ANTONIO		
BARANI LUCIO	F	F
BAROZZINO GIOVANNI	A	R
BATTISTA LORENZO	C	C
BELLOT RAFFAELA	A	A
BENCINI ALESSANDRA	C	C
BERGER HANS	F	F
BERLUSCONI SILVIO		
BERNINI ANNA MARIA		
BERTOROTTA ORNELLA	C	C
BERTUZZI MARIA TERESA	F	F
BIANCO AMEDEO		
BIANCONI LAURA	F	F
BIGNAMI LAURA	M	M
BILARDI GIOVANNI EMANUELE	F	F
BISINELLA PATRIZIA	A	A
BITONCI MASSIMO	A	A
BLUNDO ROSETTA ENZA	C	C
BOCCA BERNABO'	F	F
BOCCHINO FABRIZIO		
BONAIUTI PAOLO	F	F
BONDI SANDRO		
BONFRISCO ANNA CINZIA	M	M
BORIOLI DANIELE GAETANO	F	F
BOTTICI LAURA		
BROGLIA CLAUDIO	F	F
BRUNI FRANCESCO	F	F
BRUNO DONATO	F	F
BUBBICO FILIPPO	M	M
BUCCARELLA MAURIZIO	C	C
BUEMI ENRICO		F

Seduta N. 0049 del 25/06/2013 Pagina 2

Totale votazioni 2

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000002	
	001	002
BULGARELLI ELISA		C
CALDEROLI ROBERTO	A	A
CALEO MASSIMO	F	F
CALIENDO GIACOMO	F	F
CAMPANELLA FRANCESCO	C	C
CANDIANI STEFANO	A	A
CANTINI LAURA	M	M
CAPACCHIONE ROSARIA	F	F
CAPPELLETTI ENRICO	C	C
CARDIELLO FRANCO	F	F
CARDINALI VALERIA	F	F
CARIDI ANTONIO STEFANO	F	F
CARRARO FRANCO	F	F
CASALETTO MONICA		
CASINI PIER FERDINANDO		
CASSANO MASSIMO	F	F
CASSON FELICE	F	F
CASTALDI GIANLUCA	C	C
CATALFO NUNZIA	C	C
CENTINAIO GIAN MARCO	A	F
CERONI REMIGIO	F	F
CERVELLINI MASSIMO	A	F
CHIAVAROLI FEDERICA	F	F
CHITI VANNINO	M	M
CIAMPI CARLO AZEGLIO	M	M
CIAMPOLILLO ALFONSO	C	C
CIOFFI ANDREA	C	C
CIRINNA' MONICA	F	F
COCIANCICH ROBERTO G. G.		
COLLINA STEFANO		
COLUCCI FRANCESCO	F	F
COMAROLI SILVANA ANDREINA	A	A
COMPAGNA LUIGI	F	A
COMPAGNONE GIUSEPPE	F	F
CONSIGLIO NUNZIANTE	F	A
CONTE FRANCO	F	F
CONTI RICCARDO		
CORSINI PAOLO	M	M
COTTI ROBERTO	C	R
CRIMI VITO CLAUDIO	C	C
CROSIO JONNY	A	F
CUCCA GIUSEPPE LUIGI S.	F	F
CUOMO VINCENZO	F	F
D'ADDA ERICA	F	F

Seduta N. 0049 del 25/06/2013 Pagina 3

Totale votazioni 2

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000002	
	001	002
D'ALI' ANTONIO	F	F
DALLA TOR MARIO	F	F
DALLA ZUANNA GIANPIERO		
D'AMBROSIO LETTIERI LUIGI	F	F
D'ANNA VINCENZO	M	M
D'ASCOLA VINCENZO MARIO D.		
DAVICO MICHELINO	A	A
DE BIASI EMILIA GRAZIA	F	F
DE CRISTOFARO PEPPE	A	A
DE MONTE ISABELLA	F	F
DE PETRIS LOREDANA	A	F
DE PIETRO CRISTINA	C	C
DE PIN PAOLA		
DE POLI ANTONIO	M	M
DE SIANO DOMENICO	F	F
DEL BARBA MAURO	F	F
DELLA VEDOVA BENEDETTO	F	F
DI BIAGIO ALDO		
DI GIORGI ROSA MARIA	(*)	(*)
DI MAGGIO SALVATORE TITO	F	F
DIRINDIN NERINA	F	F
DIVINA SERGIO		
D'ONGHIA ANGELA	F	F
DONNO DANIELA	C	C
ENDRIZZI GIOVANNI		
ESPOSITO GIUSEPPE	F	F
ESPOSITO STEFANO	F	F
FABBRI CAMILLA	M	M
FALANGA CIRO	F	F
FASANO ENZO	F	F
FATTORI ELENA	M	M
FATTORINI EMMA	F	F
FAVERO NICOLETTA	F	F
FAZZONE CLAUDIO	F	F
FEDELI VALERIA	P	P
FERRARA ELENA	F	F
FERRARA MARIO	F	F
FILIPPI MARCO	F	F
FILIPPIN ROSANNA	F	F
FINOCCHIARO ANNA		
FISSORE ELENA		
FLORIS EMILIO	F	F
FORMIGONI ROBERTO	M	M
FORNARO FEDERICO	F	F

(*) La senatrice Di Giorgi è in missione per attività della 7ª Commissione permanente, e non dunque assente come figura dal prospetto della votazione.

Seduta N. 0049 del 25/06/2013 Pagina 4

Totale votazioni 2

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000002	
	001	002
FRAVEZZI VITTORIO	F	F
FUCKSIA SERENELLA		
GAETTI LUIGI	C	C
GALIMBERTI PAOLO	F	F
GAMBARO ADELE		
GASPARRI MAURIZIO	F	F
GATTI MARIA GRAZIA	F	F
GENTILE ANTONIO	F	F
GHEDINI NICCOLO'		
GHEDINI RITA	F	F
GIACOBBE FRANCESCO	F	F
GIANNINI STEFANIA	F	F
GIARRUSSO MARIO MICHELE		
GIBIINO VINCENZO	F	F
GINETTI NADIA	F	F
GIOVANARDI CARLO	F	F
GIRO FRANCESCO MARIA	F	F
GIROTTO GIANNI PIETRO	C	C
GOTOR MIGUEL	F	F
GRANAIOLA MANUELA	F	F
GRASSO PIETRO		
GUALDANI MARCELLO	F	F
GUERRA MARIA CECILIA	M	M
GUERRIERI PALEOTTI PAOLO		
ICHINO PIETRO		
IDEM JOSEFA	M	M
IURLARO PIETRO	F	F
LAI BACHISIO SILVIO	F	
LANGELLA PIETRO	F	F
LANIECE ALBERT	F	F
LANZILLOTTA LINDA	F	F
LATORRE NICOLA		
LEPRI STEFANO		
LEZZI BARBARA	C	C
LIUZZI PIETRO	F	F
LO GIUDICE SERGIO	F	F
LO MORO DORIS	F	F
LONGO EVA	F	F
LONGO FAUSTO GUILHERME	F	F
LUCHERINI CARLO	F	F
LUCIDI STEFANO		
LUMIA GIUSEPPE		
MALAN LUCIO	F	F
MANASSERO PATRIZIA	F	F

Seduta N. 0049 del 25/06/2013 Pagina 5

Totale votazioni 2

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000002	
	001	002
MANCONI LUIGI		
MANCUSO BRUNO	F	F
MANDELLI ANDREA	F	F
MANGILI GIOVANNA	C	C
MARAN ALESSANDRO	F	F
MARCUCCI ANDREA	(*)	(*)
MARGIOTTA SALVATORE	F	F
MARIN MARCO	F	F
MARINELLO GIUSEPPE F.M.	F	F
MARINO LUIGI		
MARINO MAURO MARIA		
MARTELLI CARLO	C	C
MARTINI CLAUDIO	F	F
MARTON BRUNO	C	C
MASTRANGELI MARINO GERMANO	C	C
MATTEOLI ALTERO		
MATTESINI DONELLA	F	F
MATURANI GIUSEPPINA	F	F
MAURO GIOVANNI	M	M
MAURO MARIO	M	M
MAZZONI RICCARDO	F	F
MERLONI MARIA PAOLA	F	F
MESSINA ALFREDO	M	M
MICHELONI CLAUDIO		
MIGLIAVACCA MAURIZIO	F	F
MILO ANTONIO		
MINEO CORRADINO	F	F
MINNITI MARCO		
MINZOLINI AUGUSTO		
MIRABELLI FRANCO	F	F
MOLINARI FRANCESCO	C	C
MONTEVECCHI MICHELA	C	C
MONTI MARIO		
MORGONI MARIO		
MORONESE VILMA		
MORRA NICOLA		C
MOSCARDELLI CLAUDIO	F	F
MUCCHETTI MASSIMO	F	F
MUNERATO EMANUELA	F	F
MUSSINI MARIA	C	C
MUSSOLINI ALESSANDRA		
NACCARATO PAOLO	F	F
NENCINI RICCARDO	F	F
NUGNES PAOLA	C	C

(*) Il senatore Marcucci è in missione per attività della 7ª Commissione permanente, e non dunque assente come figura dal prospetto della votazione.

Seduta N. 0049 del 25/06/2013 Pagina 6

Totale votazioni 2

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000002	
	001	002
OLIVERO ANDREA	F	F
ORELLANA LUIS ALBERTO	C	C
ORRU' PAMELA GIACOMA G.	F	F
PADUA VENERA	F	F
PAGANO GIUSEPPE	F	F
PAGLIARI GIORGIO	F	F
PAGLINI SARA	C	C
PAGNONCELLI LIONELLO MARCO	F	F
PALERMO FRANCESCO	F	F
PALMA NITTO FRANCESCO	F	F
PANIZZA FRANCO	F	F
PARENTE ANNAMARIA	F	F
PEGORER CARLO	F	F
PELINO PAOLA	F	F
PEPE BARTOLOMEO	C	C
PERRONE LUIGI	F	F
PETRAGLIA ALESSIA	A	F
PETROCELLI VITO ROSARIO	C	C
PEZZOPANE STEFANIA	F	F
PICCINELLI ENRICO		
PICCOLI GIOVANNI	F	F
PIGNEDOLI LEANA	F	F
PINOTTI ROBERTA	M	M
PIZZETTI LUCIANO	F	F
PUGLIA SERGIO	C	C
PUGLISI FRANCESCA	F	F
PUPPATO LAURA	F	F
QUAGLIARIELLO GAETANO	M	M
RANUCCI RAFFAELE		
RAZZI ANTONIO	F	F
REPETTI MANUELA		
RICCHIUTI LUCREZIA	F	F
RIZZOTTI MARIA	F	F
ROMANI MAURIZIO	C	C
ROMANI PAOLO		
ROMANO LUCIO	M	M
ROSSI GIANLUCA	F	F
ROSSI LUCIANO		
ROSSI MARIAROSARIA		
ROSSI MAURIZIO		
RUSSO FRANCESCO	F	F
RUTA ROBERTO	F	F
RUVOLO GIUSEPPE		
SACCONI MAURIZIO		

Seduta N. 0049 del 25/06/2013 Pagina 7

Totale votazioni 2

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000002	
	001	002
SAGGESE ANGELICA	F	F
SANGALLI GIAN CARLO		
SANTANGELO VINCENZO	C	C
SANTINI GIORGIO	F	F
SCALIA FRANCESCO	F	F
SCAVONE ANTONIO FABIO MARIA	F	F
SCHIFANI RENATO	F	F
SCIASCIA SALVATORE	M	M
SCIBONA MARCO	C	C
SCILIPOTI DOMENICO		
SCOMA FRANCESCO	F	F
SERAFINI GIANCARLO	F	F
SERRA MANUELA	C	C
SIBILIA COSIMO	F	F
SILVESTRO ANNALISA	F	
SIMEONI IVANA	C	C
SOLLO PASQUALE	F	F
SONEGO LODOVICO	F	F
SPILABOTTE MARIA	M	M
SPOSETTI UGO	F	F
STEFANI ERIKA	A	A
STEFANO DARIO	A	F
STUCCHI GIACOMO	M	M
SUSTA GIANLUCA	F	F
TARQUINIO LUCIO ROSARIO F.		
TAVERNA PAOLA	C	C
TOCCI WALTER		
TOMASELLI SALVATORE	F	F
TONINI GIORGIO	F	F
TORRISI SALVATORE	F	F
TREMONTI GIULIO		
TRONTI MARIO	F	F
TURANO RENATO GUERINO		
URAS LUCIANO		
VACCARI STEFANO	F	F
VACCIANO GIUSEPPE	C	C
VALENTINI DANIELA	F	F
VATTUONE VITO	F	F
VERDINI DENIS		
VERDUCCI FRANCESCO	F	F
VICARI SIMONA	M	M
VICECONTE GUIDO	F	F
VILLARI RICCARDO	F	F
VOLPI RAFFAELE	A	F

Seduta N. 0049 del 25/06/2013 Pagina 8

Totale votazioni 2

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

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000002	
	001	002
ZANDA LUIGI	F	F
ZANETTIN PIERANTONIO	F	F
ZANONI MAGDA ANGELA	F	F
ZAVOLI SERGIO	F	F
ZELLER KARL		
ZIN CLAUDIO		
ZIZZA VITTORIO	F	F
ZUFFADA SANTE	F	F

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Angioni, Bignami, Bonfrisco, Bubbico, Cantini, Ciampi, De Poli, Fabbri, Formigoni, Guerra, Mauro Giovanni, Messina, Pinotti, Romano, Sciascia e Vicari.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Marcucci e Di Giorgi, per attività della 7ª Commissione permanente; Spilabotte, per attività della 11ª Commissione permanente; Chiti, D'Anna e Fattori, per attività della 14ª Commissione permanente; Corsini e Stucchi, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Mozioni

BITONCI, VOLPI, ARRIGONI, BELLOT, BISINELLA, CALDEROLI, CANDIANI, CENTINAIO, COMAROLI, CONSIGLIO, CROSIO, DAVICO, DIVINA, MUNERATO, STEFANI, STUCCHI. – Il Senato,

premesso che:

l'attuale crisi economica, manifestatasi a livello globale soprattutto negli ultimi 3 anni, ha investito tutti i Paesi d'Europa e ha avuto pesanti ripercussioni sull'intero sistema economico nazionale del nostro Paese;

tale crisi ha avuto origine dal crollo dei mutui *sub-prime* dell'estate 2007 e il conseguente fallimento a catena di alcune banche di affari (la più importante, la Lehman Brothers, quarta banca americana) che senza alcuna regolamentazione, e per giunta con la copertura ufficiale delle agenzie private di certificazione, attuavano una leva finanziaria di 1 a 30;

gli esperti hanno individuato da subito tra le cause principali dell'attuale crisi economica il fallimento di un modello di mercato senza regole nel quale le istituzioni hanno abdicato al loro ruolo a favore del potere esercitato dalla finanza e dalla grande industria;

la tanto decantata autoregolamentazione del mercato si è dimostrata totalmente incapace di mantenere il sistema su binari funzionanti;

il sistema finanziario e monetario, sempre più deregolamentato e sottratto ai controlli preposti, ha minato ogni forma di *governance*, dando così origine ad una serie di bolle finanziarie, fagocitando i settori industriali, commerciali e agricoli produttivi;

per evitare il fallimento delle banche e le inevitabili conseguenze, gli Stati sono stati costretti a varare interventi pubblici per la concessione di ingenti prestiti;

è necessario però constatare come le banche, una volta ritrovata la stabilità grazie al sostegno pubblico, abbiano ricominciato a mettere in moto meccanismi speculativi, come se da questa crisi non si sia stati capaci di comprendere la necessità di cambiare rotta e di tornare ad una politica del fare, abbandonando per sempre il sistema viziato da una finanza creativa e dominatrice nel mercato;

l'economista Röpke scrisse: «l'economia di mercato non è tutto; essa deve essere sorretta da un ordinamento generale, che non solo corregga con le leggi le imperfezioni e le asprezze della libertà economica, ma assicuri all'uomo un'esistenza consona alla sua natura. E l'uomo non può realizzare compiutamente se stesso se non quando si inserisce volontariamente in una comunità alla quale si senta solidamente legato. Se così non è, egli è condannato ad un'esistenza miserabile. E lo sa»;

stando ai dati elaborati e pubblicati dai principali istituti scientifici, dalle associazioni di categoria e dei consumatori, nel nostro Paese diminuiscono in modo drastico i consumi, anche quelli riferiti ai beni alimentari, aumenta in modo esponenziale il numero dei disoccupati, degli inoccupati e dei cassaintegrati, delle famiglie in sovraindebitamento e in emergenza abitativa, degli anziani in condizione di grave indigenza, delle persone diversamente abili prive di adeguata assistenza;

l'attuale congiuntura economica che ha investito l'Italia, ha imposto ai Governi che si sono succeduti una politica di contenimento dei costi che ha generato tagli ingenti ai finanziamenti diretti agli enti locali con conseguente difficoltà da parte delle amministrazioni comunali nella gestione degli interventi diretti ai servizi ai cittadini secondo *standard* di qualità, efficienza ed efficacia;

l'introduzione del federalismo fiscale, pur rappresentando un cambiamento epocale che segna finalmente una netta inversione di rotta in merito alle politiche sociali, nei fatti subisce un inspiegabile rallentamento nella sua effettiva applicazione;

è fermo il convincimento, infatti, che l'autonomia impositiva regionale e locale disegnata dalla nuova legge delega sul federalismo fiscale, diretta a superare la logica dei trasferimenti vincolati ad alto tasso di burocrazia e a basso tasso d'incidenza sullo sviluppo reale, apra una nuova stagione anche per le politiche fiscali e a tutela dei cittadini e della famiglia;

questa nuova autonomia regionale e locale sarà, infatti, guidata in base ai principi di coordinamento che sono elencati nella legge delega. Tra questi, quello del *favor familiae*: «individuazione di strumenti idonei a favorire la piena attuazione degli articoli 29, 30 e 31 della Costituzione, con riguardo ai diritti e alla formazione della famiglia e all'adempimento dei relativi compiti»;

si tratta di principi altamente innovativi che connotano questa riforma del federalismo fiscale nella direzione di un maggiore riconoscimento fiscale dei carichi familiari e quindi nella direzione di una maggiore attuazione di quel *favor familiae* che orienta il nostro dettato costituzionale;

in Italia il sistema fiscale si ostina ad operare come se la capacità contributiva delle famiglie non fosse influenzata dalla presenza di figli e dall'eventuale scelta di uno dei due coniugi di dedicare parte del proprio tempo a curare, crescere ed educare i figli, mentre, di norma, in tutti gli

altri Paesi europei, a parità di reddito, la differenza tra chi ha e chi non ha figli a carico è consistente. Il sistema di tassazione deve essere riformulato in modo tale da lasciare a disposizione del nucleo familiare una maggiore disponibilità di reddito, ponendo fine alla iniqua penalizzazione a cui è sottoposta dall'attuale sistema fiscale;

al fine di contrastare la diffusa povertà è necessario che si sviluppi una rete di interventi diretti a sostenere l'attività di *welfare* territoriale, facendo sì che il Governo metta a disposizione delle Regioni e dei Comuni maggiori risorse finanziarie da destinare alle politiche sociali, con l'obiettivo di sviluppare programmi ed interventi straordinari finalizzati ad una reale presa in carico dei cittadini e delle famiglie più bisognose;

in un momento drammatico, come quello che sta attraversando l'Europa colpita dalla grave crisi economico-finanziaria, è doveroso che il legislatore e il Governo siano capaci di tutelare quel sistema di garanzia che si fonda sul rispetto dei principi e valori che rappresentano il motore di un Paese civile. La politica di solidarietà deve essere inquadrata in un'azione ampia, finalizzata a garantire la coesione sociale come condizione stessa dello sviluppo. Per questo motivo è necessario mettere in moto una politica diretta a dare un segno decisivo di cambiamento, volta innanzi tutto a far sì che la nostra società si riappropri di quei principi e valori insiti nella tradizione religiosa, etica e culturale italiana, certi che, anche attraverso una riforma della Stato in ottica federalista, si possa realizzare una società partecipata, dove il principio di sussidiarietà diventi strumento sinergico dell'attività amministrativa e politica del Governo e degli enti locali,

impegna il Governo:

1) a promuovere, da un lato, nel breve periodo, interventi straordinari diretti ad incrementare le risorse del Fondo nazionale per le politiche sociali, al fine di permettere agli enti locali di strutturare una rete di aiuti per i cittadini e le famiglie in stato di indigenza, e, dall'altro lato, ad avviare nel lungo periodo, una politica di contrasto ai meccanismi speculativi del sistema finanziario, principale causa dell'attuale crisi economica;

2) ad avviare, in tempi rapidi, tutti i necessari interventi per rendere immediatamente attuativo il federalismo fiscale, destinando le risorse che scaturiscono dall'applicazione del sistema virtuoso dei costi *standard* a politiche di crescita economica del Paese, ed in particolar modo ad interventi destinati a migliorare le condizioni delle fasce deboli della popolazione, in primo luogo le famiglie numerose, a contrastare la disoccupazione e l'emergenza abitativa;

3) a porre in essere, nell'ambito delle proprie competenze, qualsiasi tipo di intervento finalizzato a sviluppare le condizioni per far sì che si avvii un cambiamento radicale della società, fondato sui principi di solidarietà, sussidiarietà, e piena partecipazione nella ricerca del bene comune.

(1-00084)

BITONCI, ARRIGONI, CONSIGLIO, BELLOT, BISINELLA, CALDEROLI, CANDIANI, CENTINAIO, COMAROLI, CROSIO, DAVICO, DIVINA, MUNERATO, STEFANI, STUCCHI, VOLPI. – Il Senato,

premesso che:

a seguito del terribile incidente del 20 aprile 2010 alla piattaforma Deepwater horizon, che ha riversato nelle acque del golfo del Messico, per 106 giorni consecutivi, tra i 5 e i 10 milioni di litri di idrocarburi al giorno, creando danni ambientali con conseguenze catastrofiche per l'ecosistema marino, il legislatore ha previsto una serie di limitazioni alle attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi nelle acque marine italiane;

il decreto legislativo 29 giugno 2010, n. 128, ha introdotto il comma 17 all'articolo 6 del decreto legislativo n. 152 del 2006, recante codice dell'ambiente, che, al fine di tutelare le aree marine costiere, ha vietato le attività di ricerca, di prospezione nonché di coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in tutte le aree protette e nella fascia di 12 miglia da tali aree, nonché, per i soli idrocarburi liquidi nella fascia di 5 miglia dalle coste dell'intero perimetro costiero nazionale;

le nuove norme hanno comunque fatto salvi i divieti già previsti dagli articoli 4, 6 e 9 della legge n. 9 del 1991 per le acque del golfo di Napoli, del golfo di Salerno e delle isole Egadi, nonché per le acque del golfo di Venezia, nel tratto di mare compreso tra il parallelo passante per la foce del fiume Tagliamento e il parallelo passante per la foce del ramo di Goro del fiume Po;

i nuovi divieti sono stati estesi anche ai procedimenti autorizzatori in corso, alla data dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 128 del 2010 creando grande agitazione tra gli imprenditori in possesso del titolo autorizzatorio dal Ministero dello sviluppo economico e consistenti danni economici sia per gli imprenditori coinvolti e per l'indotto e sia per le casse statali;

l'articolo 35 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 134 del 2012, ha modificato la disciplina delle attività di ricerca, di prospezione nonché di coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in mare, modificando il codice dell'ambiente, ampliando i divieti imposti fino a 12 miglia dalle linee di costa e dal perimetro esterno delle aree marine e costiere protette, per qualunque nuova attività di prospezione, ricerca e coltivazione, con riferimento sia agli idrocarburi liquidi che a quelli gassosi;

a differenza di quanto precedentemente previsto, i divieti e le restrizioni si applicano esclusivamente alle nuove attività, facendo salve le autorizzazioni già rilasciate e i rinnovi delle stesse;

infatti, il nuovo limite, ancorché più restrittivo, consente comunque lo svolgimento di attività imprenditoriali importanti, facendo salvi i procedimenti concessori in corso alla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 128 del 2010 (cioè al 26 agosto 2010), nonché i procedimenti ad essi conseguenti e connessi;

lo scopo è stato quello di consentire di completare alcuni progetti di sviluppo di giacimenti già scoperti, sui quali risultavano già fatti investimenti, e di sviluppare i progetti conseguenti a nuovi rinvenimenti su aree già richieste, evitando oneri a carico delle finanze pubbliche conseguenti a richieste di risarcimento da parte delle imprese allo Stato italiano per la revoca degli affidamenti fatta ad investimenti in corso;

pertanto, la normativa vigente va a vantaggio dei concessionari storici, compensando il vantaggio loro assegnato con un incremento di 3 punti percentuali delle *royalty* che i titolari delle concessioni di coltivazione in mare devono corrispondere annualmente allo Stato;

le risorse aggiuntive derivanti dall'incremento delle *royalty* sono equiripartite tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da destinare ad azioni di monitoraggio e contrasto dell'inquinamento marino, e il Ministero dello sviluppo economico da destinare ad attività di vigilanza e controllo della sicurezza anche ambientale degli impianti di ricerca e coltivazione in mare;

è stata in ogni caso confermata la disposizione secondo cui le attività di ricerca, prospezione e coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in mare sono autorizzate previa sottoposizione alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA);

considerato che:

l'intero mare Adriatico è sempre più oggetto degli interessi economici delle compagnie petrolifere di tutto il mondo, tanto che solo nell'area del medio-alto Adriatico, già nel 2010, risultavano operative circa 50 piattaforme, oltre a circa 940 pozzi per l'estrazione del gas, prevalentemente di fronte alle coste venete, emiliane, marchigiane ed abruzzesi, e potrebbero diventare operative a breve termine numerose altre piattaforme per l'estrazione di idrocarburi da giacimenti con profondità paragonabile a quella della piattaforma della British petroleum, che fu causa della catastrofe ambientale nel golfo del Messico;

l'attività estrattiva potrebbe compromettere in modo irreversibile il nostro territorio in quanto è certo il rischio connesso a preoccupanti fenomeni di subsidenza, che consiste in un lento e progressivo abbassamento verticale del piano di terreno probabilmente indotto dalla minore presenza di fluidi interstiziali residui nel terreno causa l'estrazione di petrolio e gas;

alcuni geologi mettono in correlazione l'estrazione di prodotti petroliferi con i sempre più frequenti fenomeni sismici che si verificano nel nostro Paese, perché si vengono a destabilizzare le centinaia di faglie presenti nel sottosuolo; è stata scientificamente dimostrata la sismicità indotta per effetto dell'estrazione e iniezione alternata e ripetuta di gas dai depositi di metano;

tenuto conto che con una serie di iniziative parlamentari, legislative e di sindacato ispettivo, la Lega Nord ha da sempre difeso il divieto di coltivazione degli idrocarburi nell'alto Adriatico, ottenendo l'inclusione, mediante propri emendamenti, nei divieti della legge n. 9 del 1991 delle acque del golfo di Venezia, nel tratto di mare compreso tra

il parallelo passante per la foce del fiume Tagliamento e il parallelo passante per la foce del ramo di Goro del fiume Po,

impegna il Governo:

1) nell'ambito delle iniziative che intende assumere in materia di ricerca ed estrazione di idrocarburi, a dimostrare la dovuta sensibilità per la tutela delle coste del mare Adriatico soggette a rischio di preoccupanti fenomeni di subsidenza, garantendo il mantenimento nei divieti della legge n. 9 del 1991 per le acque del golfo di Venezia, nel tratto di mare compreso tra il parallelo passante per la foce del fiume Tagliamento e il parallelo passante per la foce del ramo di Goro del fiume Po;

2) a garantire nell'emanazione dei decreti del Ministro dell'ambiente sulla compatibilità ambientale dei progetti di prospezione e coltivazione di idrocarburi a mare, la tutela degli *habitat* a carattere prioritario dell'ecosistema marino, vietando le attività estrattive in tali aree, e a limitare gli impatti che tali attività possano arrecare sul comportamento dei mammiferi marini e sulla riproduzione delle specie ittiche.

(1-00085)

ESPOSITO Giuseppe, D'ALÌ, SACCONI, ALBERTI CASELLATI, BONFRISCO, CHIAVAROLI, MANDELLI, RAZZI, SERAFINI, CARDIELLO, RIZZOTTI, DE SIANO, FASANO, VICECONTE, SIBILIA, PERRONE, PICCOLI, LANGELLA, ZIZZA, DALLA TOR, MALAN, PAGANO, MANCUSO. – Il Senato,

premesso che:

la crisi finanziaria italiana negli ultimi 3 anni si è acuita a tal punto che occorre dare una risposta innovativa e concreta alla questione della povertà, affrontando tutte le componenti ad essa legate, in maniera complessiva e non parziale; non solo, quindi, per fornire una risposta in termini finanziari, ma anche di carattere culturale, sociale e politico;

la crisi delle famiglie italiane è cresciuta determinando il crollo dei consumi da un lato e l'aumento della disoccupazione dall'altro;

un'analisi della povertà, e soprattutto delle nuove povertà, implica oggi la necessità di considerare con rinnovata attenzione l'emersione sia di nuovi fattori di rischio sociale sia di una nuova vulnerabilità sociale;

la persona, se lasciata sola soprattutto in contesti urbani o caratterizzati da relazioni deboli, non autosufficienza, cattiva alimentazione, limitate offerte educative, risulta più fragile;

la nuova povertà non è più caratterizzata solo da un *deficit* di risorse, come accadeva in passato, ma da una più costante ed estesa esposizione a processi di disarticolazione sociale, capaci di destrutturare e rendere fragile l'organizzazione della vita quotidiana delle persone;

i corpi intermedi non profittevoli svolgono il ruolo sociale a sostegno della persona, che è impossibile allo Stato, dando un valore aggiunto relazionale nei servizi sociali che erogano;

dai dati Istat del maggio 2013, riferiti al 2011 e al 2012, dalla Relazione annuale al Parlamento dell'Autorità garante per l'infanzia e l'adolescenza del giugno 2013 e dai dati dell'Unione europea dello stesso mese

emerge che la deprivazione materiale interessa non solo i cittadini con i redditi più bassi ma anche coloro che dispongono di redditi mediamente più elevati. Cresce in modo consistente il numero di persone che dichiarano di non potersi permettere un pasto adeguato almeno ogni 2 giorni (16,6 per cento), quota triplicata in 2 anni; questo dato è confermato dalla riduzione in termini di quantità e/o qualità del consumo di carne o pesce da parte delle famiglie (rispettivamente dal 48,3 per cento del 2011 al 57 per cento del 2012 per la carne e dal 50,1 al 58,2 per cento per il pesce). Le persone, inoltre, che affermano di non poter riscaldare adeguatamente l'abitazione (21,1 per cento) sono raddoppiate in 2 anni e coloro che dichiarano di non potersi permettere una settimana di ferie in 1 anno rappresentano ormai la metà del totale (50,4 per cento rispetto al 46,7 per cento del 2011). Le persone che vivono in famiglie che non possono sostenere spese impreviste di un importo relativamente contenuto raggiungono il 41,7 per cento (erano il 38,6 per cento nell'anno precedente);

nel 2012, in Italia, 1.822 minorenni, pari al 17,6 per cento di tutti i bambini e gli adolescenti, hanno vissuto in condizione di povertà relativa, mentre il 7 per cento, pari a 723.000 minori, ha vissuto in condizioni di povertà assoluta. La quota è stata del 10,9 per cento nel Mezzogiorno, rispetto al 4,7 per cento nel Centro e nel Nord del Paese;

in base ai dati Eurostat, circa 120 milioni di europei sono a rischio di povertà o di esclusione sociale, dei quali 25 milioni sono bambini; 50 milioni di persone vivono in nuclei familiari nei quali nessun componente svolge un'attività lavorativa; 40 milioni di persone patiscono gravi forme di deprivazione materiale; sono oltre 4 milioni i senzatetto. Sempre secondo gli stessi dati, gli italiani a rischio povertà nel 2011 erano 17.112.000, il 17 per cento dei quali *over* 65. Il 12 giugno 2013 il Parlamento europeo ha votato una risoluzione nella quale si chiede il finanziamento del Fondo di aiuti europei agli indigenti, ovvero 3,5 miliardi di euro per il periodo 2014-2020;

le politiche di lotta alla povertà più efficienti si registrano in quelle regioni e in quei comuni laddove l'organizzazione del *welfare* è articolato con una forte integrazione socio-sanitaria-assistenziale;

i dati forniti da Confcommercio confermano che il continuo calo del reddito e dell'occupazione sta portando nel 2013 ad una contrazione della domanda ancora più negativa rispetto al 2012, mentre la contrazione dei consumi nel biennio 2012- 2013 risulta pari al 7,3 per cento, percentuale che equivale ad una diminuzione della spesa delle famiglie di circa 52 miliardi di euro. Senza considerare, inoltre, il forte indebitamento delle famiglie per sostenere consumi che altrimenti non si sarebbero potute permettere;

nel primo trimestre del 2013, il tasso di disoccupazione ufficiale ha raggiunto il 12,8 per cento e la disoccupazione giovanile ha toccato la soglia del 53 per cento in qualche regione del Sud, dato definito dalll'Istat come il massimo storico da 36 anni. L'Eurostat, inoltre, ha confermato con il proprio rapporto 2013 che l'Italia è al quarto posto tra i Paesi eu-

ropei, dopo la Spagna, la Grecia e il Portogallo per numero di disoccupati «giovani»;

la contrazione dei lavoratori «adulti», secondo fonti sindacali, nel 2012 è stata di oltre un milione di unità e contemporaneamente si è contratto anche il numero dei nuovi assunti, creando un divario negativo complessivo dell'occupazione mai visto in Italia negli ultimi 30 anni;

la Caritas, nel suo rapporto annuale, ha evidenziato che sempre di più i nuovi poveri sono categorie considerate fino a qualche anno fa come classe media che riusciva ad arrivare a «fine mese» dignitosamente. Oggi ricorrono sempre più alle mense dei poveri per sopravvivere;

si è giunti ad un aumento di tariffe e di servizi a pagamento insostenibile da parte di molte famiglie e le casse degli enti locali-territoriali sono spesso in difficoltà;

considerato che è necessario, urgente ed improcrastinabile un intervento complessivo per riorganizzare il programma del *welfare* teso a migliorare la vita dei cittadini italiani in situazione di difficoltà e di povertà come quella attuale,

impegna il Governo:

1) a riferire, annualmente, al Parlamento sulle misure e sulle iniziative che intende attuare contro la povertà, sia come sostegno al reddito sia come servizi alla famiglia, valorizzando sussidiariamente gli enti locali e le organizzazioni non profittevoli;

2) ad invertire la tendenza dei tagli lineari nell'assistenza e nei servizi di base ai cittadini, aggredendo la spesa pubblica improduttiva e legando la spesa alla responsabilizzazione dei centri erogatori;

3) a promuovere l'integrazione tra le politiche socio-assistenziali e sanitarie, trasformando il Fondo sanitario nazionale in Fondo socio-sanitario-assistenziale nazionale;

4) a rilanciare il «Piano nazionale contro la povertà e l'esclusione sociale – Aiuta l'Italia che aiuta» promosso dal Governo Berlusconi IV, e gli strumenti da esso contemplati, innanzitutto la *social card* , in chiave sussidiaria delegando le associazioni *non profit* alla sua gestione.

(1-00086)

ROMANI Maurizio, FUCKSIA, SIMEONI, BENCINI, TAVERNA, FATTORI, PUGLIA, CIAMPOLILLO, PEPE, DONNO, VACCIANO, CATALFO, BATTISTA, LEZZI, ORELLANA, CAPPELLETTI, MANGILI, NUGNES, CASALETTO. – Il Senato,

premesso che:

la legge 8 novembre 2000, n. 328, recante «legge quadro per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali», definisce all'articolo 22, comma 1, che «Il sistema integrato di interventi e servizi sociali si realizza mediante politiche e prestazioni coordinate nei diversi settori della vita sociale, integrando servizi alla persona e al nucleo familiare con eventuali misure economiche, e la definizione di percorsi attivi volti ad ottimizzare l'efficacia delle risorse, impedire sovrapposizioni di competenze e settorializzazione delle risposte»;

le prestazioni di degenza presso residenze sanitarie assistenziali per soggetti affetti da gravi disabilità e non autosufficienti, nonché per soggetti ultrasessantacinquenni non autosufficienti, rientrano fra i cosiddetti livelli essenziali di assistenza (LEA), come da combinato disposto degli articoli 54 della legge n. 289 del 2002 (legge finanziaria per il 2003), art. 1 e 3-*septies* del decreto legislativo n. 502 del 1992, decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 novembre 2001, allegato 1. L'articolo 3-*septies*, comma 4, del decreto legislativo n. 502 del 1992 definisce «Le prestazioni socio-sanitarie ad elevata integrazione sanitaria sono caratterizzate da particolare rilevanza terapeutica e intensità della componente sanitaria»;

vista la duplice rilevanza sanitaria, prima che sociale, il legislatore ha previsto che il pagamento delle rette di permanenza nelle residenze sanitarie assistenziali (RSA) per soggetti ultrasessantacinquenni non autosufficienti sia ripartito fra le diverse istituzioni nella misura del 50 per cento a carico del Servizio sanitario nazionale e per il restante 50 per cento a carico dei Comuni, con l'eventuale compartecipazione dell'utente secondo i regolamenti regionali o comunali (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 febbraio 2001). Si prevede, in particolare, che per i soggetti disabili gravi la compartecipazione sia ripartita per il 70 per cento a carico del Servizio sanitario nazionale ed il restante 30 per cento a carico dei Comuni;

le prestazioni sociosanitarie di degenza in RSA per persone con gravi disabilità e ultrasessantacinquenni non autosufficienti rappresentano livelli essenziali sia sanitari che sociali, rientrando sia nei livelli essenziali di assistenza LEA, sia nei livelli essenziali di assistenza sociale LIVEAS come definiti dall'art. 22, comma 2, lett. *g)*, della legge 8 novembre 2000, n. 328;

la legge n. 328 del 2000 per la realizzazione del sistema integrato di interventi e servizi sociali indica i principi fondamentali della materia, le funzioni rimesse allo Stato, alle Regioni e agli enti locali, le fonti di finanziamento del sistema e, all'art. 18, istituisce il piano nazionale degli interventi e dei servizi sociali quale strumento di programmazione per individuare i principi e gli obiettivi della politica sociale. In particolare al piano era rimessa anche l'indicazione delle caratteristiche e dei requisiti delle prestazioni sociali comprese nei livelli essenziali previsti dall'art. 22;

i Comuni possono quindi chiedere all'assistito un contributo percentuale sulla base della situazione economica dello stesso, valutata secondo i parametri dell'Indicatore della situazione economica equivalente (ISEE), così come determinata dall'art. 25 della legge n. 328 del 2000 ed in base a quanto stabilito nel decreto legislativo n. 109 del 31 marzo 1998;

con la legge regionale 18 dicembre 2008, n. 66, la Regione Toscana ha istituito il fondo regionale per la non autosufficienza al fine di sostenere ed estendere il sistema pubblico dei servizi sociosanitari integrati a favore delle persone non autosufficienti, disabili e anziane. In particolare l'art. 14 disciplina le modalità di compartecipazione ai costi delle

prestazioni non coperti dai livelli essenziali di assistenza sanitaria da parte della persona assistita secondo livelli differenziati di reddito e patrimoniali definiti da apposito atto regionale di indirizzo, tenendo conto dei principi in materia di ISEE. In via transitoria, e in attesa della definizione dei livelli essenziali di assistenza sociale e del loro relativo finanziamento, l'art. 14 dispone che l'atto di indirizzo sia soggetto ad alcuni criteri generali definiti dal comma 2. In particolare si prevede che nel caso di prestazioni di tipo residenziale, oltre alla situazione reddituale e patrimoniale della persona assistita, siano computate le indennità di natura previdenziale e assistenziale percepite per il soddisfacimento delle sue esigenze di accompagnamento e di assistenza (art. 14, comma 2, lett. *b))* e che, in tal caso, la quota di compartecipazione dovuta dalla persona assistita ultrasessantacinquenne sia calcolata tenendo conto altresì della situazione reddituale e patrimoniale del coniuge e dei parenti in linea retta entro il primo grado (lett. *c))*;

al contrario il decreto legislativo n. 109 del 1998 prevede esplicitamente all'art. 3, comma 2-*ter,* che le disposizioni relative alle prestazioni sociali agevolate si applichino nei limiti stabiliti con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri per la solidarietà sociale e della sanità e previa intesa con la conferenza unificata con l'obiettivo di favorire la permanenza dell'assistito presso il nucleo familiare di appartenenza e, soprattutto, di evidenziare la situazione economica del solo assistito;

ad oggi non risulta alcun decreto del Presidente del Consiglio dei ministri atto a definire i LIVEAS che avrebbero dovuto garantire *standard* nazionali ed europei per i servizi sociali;

considerato che:

in mancanza del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri previsto il Consiglio di Stato ha ritenuto in più occasioni che, nonostante si faccia rinvio ad un successivo decreto, il riferimento chiaramente espresso relativamente alla situazione economica dei soli interessati sia da considerarsi direttamente applicabile e che le leggi regionali e i regolamenti (regionali e comunali) debbano attenersi a tale principio proprio perché finalizzato a costituire uno dei livelli essenziali delle prestazioni da garantire in modo uniforme sull'intero territorio nazionale (Cons. Stato, sez. V, 16 marzo 2011, n. 1607; sez V, 19 settembre 2011, n. 5185; sez. III, 10 luglio 2012, nn. 4071, 4077 e 4085);

il 22 novembre 2011 il Tar della Toscana ha sollevato questione di legittimità costituzionale della legge regionale n. 66 del 2008 per contrasto con l'art. 117, comma 2, lettera *m)*, della Costituzione. Secondo il Tar toscano infatti l'art. 3, comma 2-*ter*, del decreto legislativo n. 109 del 1998, pur rinviando l'ulteriore regolamentazione ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sarebbe comunque direttamente applicabile trattandosi di una prescrizione immediatamente precettiva in base al principio di gerarchia delle fonti e che costituisca la determinazione, da parte dello Stato, di un livello essenziale delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali nella materia relativa ai servizi sociali;

la Corte costituzionale, con la sentenza n. 296 del 2012, riconosce come la disposizione impugnata sia stata adottata in via transitoria e in attesa della definizione dei LIVEAS e del loro relativo finanziamento e che quindi si sia resa necessaria a causa dell'inerzia dello Stato che non ha provveduto a dare attuazione al principio contenuto nell'art. 3, comma 2-*ter*, del decreto legislativo n. 109 del 1998. La Corte sottolinea però come il rilevante mutamento costituzionale nella materia dei servizi sociali, successivo alla riforma di cui alla legge costituzionale n.3 del 2001, abbia impedito l'adozione degli strumenti di programmazione previsti dalla legge n. 328 del 2000. Dal momento che la natura della nuova competenza regionale, di tipo residuale e non più concorrente, risulta incompatibile con la previsione di un piano statale nazionale e con l'indicazione da parte dello Stato dei principi e degli obiettivi della politica, nonché delle caratteristiche e dei requisiti delle prestazioni sociali comprese nei livelli essenziali, si è provveduto ad adeguare l'ordinamento al nuovo assetto costituzionale. Con l'art. 46, comma 3, della legge n. 289 del 2002 (legge finanziaria 2003) si è operata dunque una riforma della precedente regolamentazione indicando i vincoli posti dalla finanza pubblica e individuando in capo al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con l'intesa della conferenza unificata, il potere di proposta per l'adozione dei livelli essenziali delle prestazioni nella materia dei servizi sociali;

l'assenza di una disciplina organica dei LIVEAS è confermata dalle progressive riduzioni degli stanziamenti relativi al fondo per le non autosufficienze (istituito dall'art. 1, comma 1264, della legge 27 dicembre 2006, n. 296) che hanno comportato per le Regioni la necessità di intervenire per rendere compatibili tali riduzioni con l'esigenza di garantire le prestazioni sociali nell'attesa della determinazione;

la Corte costituzionale ha infine considerato non fondata la questione sollevata dal Tar della Toscana escludendo la possibilità che l'art. 3, comma 2-*ter*, del decreto legislativo n. 109 del 1998 costituisca un livello essenziale delle prestazioni concernenti diritti civili e sociali e dunque idoneo a vincolare le Regioni ai sensi dell'art. 117, comma 2, lettera *m)*, della Costituzione;

ritenuto che:

sostenere che la mancata definizione dei LIVEAS ed il loro relativo finanziamento legittimi le Regioni a legiferare nel modo che più ritengano opportuno significa negare il principio secondo il quale tutti i cittadini dovrebbero godere del diritto all'assistenza in modo uniforme su tutto il territorio nazionale. Significa lasciare le autonomie libere di disciplinare le prestazioni, le condizioni di accesso e i relativi costi con l'ovvia conseguenza di realizzare forti disuguaglianze tra le Regioni;

la stessa Corte costituzionale aveva già in passato affrontato l'argomento sostenendo che la normativa posta a protezione di una situazione di estrema debolezza debba essere in ogni caso ricostruita alla luce dei principi fondamentali degli artt. 2 e 3, secondo comma, della Costituzione, dell'art. 38 e dell'art. 117, comma 2, lettera *m)*, della Costituzione

(sent. n. 10 del 2010). Lo scopo è infatti quello di assicurare effettivamente la tutela di soggetti i quali, versando in condizioni di estremo bisogno, vantino un diritto fondamentale che, in quanto strettamente inerente alla tutela del nucleo irrinunciabile della dignità della persona umana, deve poter essere garantito su tutto il territorio nazionale in modo uniforme, appropriato e tempestivo, mediante una regolamentazione coerente e congrua rispetto a tale scopo;

la riduzione delle risorse pubbliche e private destinate ai servizi di *welfare* sta avendo le maggiori ripercussioni sulle fasce di popolazione più vulnerabili e crea pesanti squilibri tra aree del Paese,

impegna il Governo a definire i LIVEAS (livelli essenziali delle prestazioni sociali) e a quantificare le risorse per l'assistenza sociale, in modo da poterle riorganizzare e razionalizzare allo scopo di garantire omogeneità alle prestazioni esigibili a livello nazionale.

(1-00087)

BITONCI, VOLPI, ARRIGONI, BELLOT, BISINELLA, CALDEROLI, CANDIANI, CENTINAIO, COMAROLI, CONSIGLIO, CROSIO, DAVICO, DIVINA, MUNERATO, STEFANI, STUCCHI. – Il Senato,

ricordando le risultanze delle numerose inchieste giudiziarie e ricerche accademiche che hanno attestato la crescita dell'infiltrazione 'ndranghetista in tutto il Nord Italia ed in particolare in Lombardia, regione ormai tra le prime per numero e valore di beni sequestrati e confiscati in quanto ritenuti parte di patrimoni illecitamente accumulati attraverso il crimine organizzato;

stigmatizzando, in particolare, le dimensioni e la profittabilità del mercato lombardo degli stupefacenti, che garantirebbe introiti stimati tra gli 840 milioni ed i 2,4 miliardi di euro alla grande criminalità italiana e straniera;

sottolineando come il grado di penetrazione delle organizzazioni criminali di tipo mafioso a Milano, Lecco e Brescia sia ormai paragonabile a quello riscontrato nelle regioni considerate di tradizionale insediamento del fenomeno mafioso. Del resto, è noto come la 'ndrangheta abbia ormai raggiunto la Ruhr tedesca, il Canada e persino l'Australia;

evidenziando, altresì, come proprio la diffusa consapevolezza di questa realtà abbia portato le Camere ad allargare già nelle scorse Legislature il mandato della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno mafioso, meglio nota come Commissione Antimafia, in modo tale da farvi rientrare lo studio della penetrazione della criminalità organizzata italiana e straniera nelle regioni di non tradizionale insediamento dei sodalizi criminali;

richiamando, inoltre, l'attenzione sulle opportunità che lo svolgimento di una manifestazione dell'importanza di Expo 2015 teoricamente dischiude anche al *business* criminale;

apprezzando, conseguentemente, la firma apposta nella Prefettura di Milano il 13 febbraio 2012 al protocollo di legalità per Expo 2015, con il quale le parti sociali si sono impegnate ad escludere dagli appalti

le imprese legate ai sodalizi criminali, rischio definito concreto dalla Direzione nazionale antimafia;

ritenendo, pertanto, indispensabile adeguare l'azione di contrasto al fenomeno del crimine organizzato anche sul territorio lombardo ed in particolar modo potenziare il presidio delle infrastrutture utilizzate per gli spostamenti interni ed internazionali, a partire dagli aeroporti ed in particolare da quello di Malpensa, primo in Italia e sesto in Europa per la movimentazione di merci, notoriamente interessato da importanti flussi di narcotraffico;

rilevato come proprio il carattere strategico dello scalo di Malpensa spieghi la scelta fatta da tutte le forze di polizia e dal Corpo forestale dello Stato di mantenervi propri presidi;

ricordando inoltre:

come, proprio su queste basi, il 1º giugno 2000 venisse istituito il nucleo informativo di Malpensa, dipendente dal centro operativo della Direzione investigativa antimafia di Milano, e dotato di due unità, preposte alla raccolta di documentazione a fini di *intelligence* criminale in collaborazione con le compagnie aeree presenti, ma altresì disponibili per azioni di concorso al contrasto del crimine nello scalo aeroportuale;

altresì, come il nucleo abbia esteso nell'agosto 2011 le proprie competenze anche agli scali di Linate ed Orio al Serio;

sottolineando i meriti, la professionalità e la specificità della Direzione investigativa antimafia, oggetto di apprezzamento incondizionato da parte di tutte le forze politiche, che ne hanno invocato il rilancio, impegnando nella XVI Legislatura il Governo a provvedervi con adeguate iniziative, anche di natura normativa, con la risoluzione 8-00215 approvata a larga maggioranza dalla I Commissione permanente della Camera dei deputati l'11 dicembre 2012;

apprendendo con preoccupazione come il nucleo informativo basato a Malpensa e dipendente dalla Dia di Milano sia stato chiuso a decorrere dallo scorso 1º maggio, in omaggio a presunte considerazioni attinenti alla necessità di risparmiare, senza tenere in debita considerazione i timori concernenti il rischio di un'intensificazione delle attività del crimine organizzato all'approssimarsi di Expo 2015;

apprezzando, altresì, la reazione del consiglio regionale della Lombardia, che in data 28 maggio 2013 ha approvato all'unanimità una mozione che impegna l'esecutivo regionale ed il Presidente della Regione ad intervenire presso il Ministero dell'interno per ottenere la revoca della chiusura del nucleo di Malpensa, manifestando altresì la disponibilità della Regione a compartecipare alla copertura delle spese da sostenere per assicurarne il futuro funzionamento,

impegna il Governo:

1) a rafforzare l'azione di contrasto al crimine organizzato su tutto il territorio nazionale ed in particolare nelle regioni di più recente insediamento dei sodalizi mafiosi, a partire dalla Lombardia, ove alcune province sono ormai paragonabili a quelle meridionali quanto ad incidenza del fenomeno;

2) a rilanciare, in quest'ottica, la Direzione investigativa antimafia, se necessario adottando opportune misure anche di natura normativa, per migliorarne l'operatività e tutelarne nel modo migliore il personale, anche reintegrandolo nel godimento del trattamento economico accessorio che gli spetta;

3) ad intensificare, in questo contesto, anche le azioni informative dirette a prevenire e reprimere la commissione di crimini in Lombardia da parte della grande criminalità organizzata, specialmente in coincidenza con i preparativi e lo svolgimento di Expo 2015, ormai imminente;

4) a revocare, conseguentemente, la recente decisione di chiudere il nucleo informativo della Dia istituito presso lo scalo di Milano Malpensa e di metterne altresì allo studio il potenziamento, per meglio consentirgli di fronteggiare le infiltrazioni 'ndranghetiste, e più in generale mafiose, anche negli aeroporti di Linate ed Orio al Serio.

(1-00088)

Interrogazioni

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

BAROZZINO, DE PETRIS, DE CRISTOFARO, STEFANO, CERVELLINI, PETRAGLIA, URAS. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri*. – Premesso che:

il 28 giugno 2013 la Federazione impiegati operai metallurgici (Fiom-Cgil) ha indetto uno sciopero nazionale di 8 ore per porre all'attenzione del Governo la grave crisi produttiva ed occupazionale del settore dell'*automotive*;

la mancanza di politiche attive del Governo e le scelte del *management* del gruppo Fiat, delle aziende dei veicoli commerciali, dei camion, degli autobus, del movimento terra e del motociclo stanno cancellando l'intera filiera dell'indotto, della componentistica e dei servizi in Italia;

la produzione dei veicoli nel periodo 2007-2012 è scesa del 56 per cento nell'auto, del 25 per cento nei veicoli commerciali, del 35 per cento per gli autocarri, del 66 per cento per gli autobus e del 60 per cento per rimorchi e semirimorchi;

a queste cifre vanno sommati i dati che riguardano le filiere che sono travolte dalla mancata produttività del settore, in particolare per coloro che lavorano per la componentistica Fiat; in tal modo i costi della crisi sono interamente pagati dalle lavoratrici e dai lavoratori, perché mentre le imprese delocalizzano le produzioni, in Italia gli stabilimenti vengono chiusi: ogni giorno sono aperte procedure di ammortizzatori sociali o di chiusure di interi stabilimenti;

considerato che:

per quanto riguarda in particolare il settore degli autobus per il trasporto pubblico, in Italia circolano circa 19.000 autobus per il servizio urbano e circa 27.113 autobus in ambito extraurbano;

l'età media del parco autobus circolante è di 11,19 anni per l'urbano e 11,95 anni per l'extraurbano, contro la media europea di 7 anni. L'aumento dell'età degli autobus, oltre a determinare una spirale recessiva in termini di qualità di servizio e domanda di trasporto, impatta notevolmente anche sui costi delle aziende ed in particolare sulla manutenzione;

sotto il profilo dei livelli di emissione il 52 per cento dei veicoli sono euro 0,1,2, vale a dire caratterizzati da fattori inquinanti di PM10 quattro volte più elevati rispetto agli autobus nuovi;

secondo i dati forniti dalle case costruttrici, nel 2012 la produzione nazionale di autobus ha raggiunto le 489 unità, rispetto alle 2.206 del 2001, alle 2.065 del 2010, alle 823 del 2011, anno in cui i volumi di produzione sono calati bruscamente a causa della chiusura di uno degli stabilimenti dell'Iveco, l'risbus;

secondo studi del settore si stima che al fine di raggiungere l'obiettivo di portare l'età dei mezzi su gomma a livello europeo di 7 anni, è necessario provvedere all'acquisto di almeno 3.400 autobus nei prossimi 10 anni, con una previsione di spesa di circa 7,5 miliardi di euro;

l'Italia è sottoposta a procedura d'infrazione da parte dell'Unione europea, per aver omesso di provvedere, per diversi anni consecutivi, affinché le concentrazioni PM10 nell'aria non superassero i valori limite fissati;

le grandi multinazionali della componentistica che lavorano per il gruppo Fiat non investono negli stabilimenti italiani perché non esiste un piano industriale che garantisca i volumi produttivi nel prossimo futuro, a fronte di una carenza strutturale dell'intero settore ed in particolare di quello dei mezzi di trasporto per i servizi pubblici, dell'ammodernamento e della riconversione ecologica di quello esistente;

negli stabilimenti ancora attivi la crisi viene usata dalle imprese per derogare alle leggi e ai contratti, lo sfruttamento degli impianti comporta l'aumento dei ritmi e delle cadenze produttive, si riducono i minimi e si rende variabile il salario fisso, si riduce il riconoscimento del trattamento dei periodi di malattia e si aumentano gli straordinari e il comando dell'impresa sulla prestazione lavorativa,

si chiede di sapere se il Governo non intenda: convocare un tavolo nazionale dell'*automotive* per salvaguardare la capacità produttiva e l'occupazione, in Italia, anche con il blocco dei licenziamenti; presentare, confrontandosi con le parti sociali, un piano nazionale dei trasporti pubblici e privati; garantire investimenti sui prodotti innovativi ed ecosostenibili; promuovere e incentivare l'utilizzo dei contratti di solidarietà e della riduzione degli orari di lavoro per incrementare l'occupazione.

(4-00419)

DE PETRIS. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dell'economia e delle finanze*. – Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

nella città di Roma esiste la quasi totalità del patrimonio immobiliare di proprietà degli enti previdenziali pubblici e privatizzati ai sensi dei decreti legislativi n. 509 del 1994 e n. 103 del 1996;

in data 17 dicembre 2001, la fondazione Enasarco ha firmato con le organizzazioni sindacali degli inquilini un accordo nazionale per l'applicazione dell'art. 2, comma 3, della legge n. 431 del 1998;

del quartiere «Delle Vittorie» della città di Roma, fanno parte gli stabili di via orti della Farnesina, via del Nuoto, via della Camilluccia, via della Farnesina, via Ottavio Ragni, tutti equiparati tra loro con un canone di lire 15.000 a metro quadro;

in data 22 luglio 2004, la fondazione Enasarco e le organizzazioni sindacali stipulavano un accordo con cui convenivano i vari punti per il calcolo dei nuovi canoni di locazione, la gradualità nell'applicazione degli aumenti, gli arretrati, gli oneri accessori e infine l'impegno da parte della fondazione ad effettuare opere di manutenzione ordinaria e straordinaria;

al punto 6 dell'accordo Enasarco escludeva dall'accordo sindacale, perché stabili di pregio e con una richiesta di canone molto più elevato, dal quartiere «Delle Vittorie» gli stabili di via orti della Farnesina, via del Nuoto, via della Camilluccia, via della Farnesina, differenziandoli di fatto dallo stabile di via Ottavio Ragni che nulla ha di omogeneo con tali stabili di pregio perché di tipologia economica e popolare, e di fatto rimaneva inserito nell'accordo sindacale;

nello stabile di via Ragni, attualmente il canone di locazione è pari a circa 10 euro al metro quadro, di molto inferiore alla valutazione dell'Osservatorio immobiliare (OMI) del secondo semestre 2012 che classifica la zona «Delle Vittorie» per la locazione in 15,3-19,8 euro, nonostante questo viene nuovamente paragonato agli altri stabili del quartiere «Delle Vittorie» già esclusi dall'accordo sindacale del 22 luglio 2004 proprio perché di pregio, con un canone di locazione superiore a 25 euro al metro quadro e con una vetustà molto inferiore, una tipologia di costruzione completamente diversa, con metrature più ampie, rifiniture di pregio, *parquet*, doppio ingresso con annesso *garage* e appunto per questi requisiti di pregio, estrapolati dall'accordo sindacale;

in data 11 settembre 2008 Enasarco stipulava con le organizzazioni sindacali, firmatarie dei vari accordi, le modalità per la dismissione del proprio patrimonio immobiliare; alla voce «formazione dei prezzi» si mette in evidenza la vetustà e lo stato manutentivo degli stabili, l'adeguamento alle norme di sicurezza, la tipologia costruttiva, la localizzazione-ubicazione, la qualità edilizia, la funzionalità e servizi accessori;

in base a questi criteri i valori unitari di ciascun complesso non dovevano superare i valori medi risultanti dalle rilevazioni dell'Osservatorio immobiliare dell'Agenzia del territorio per le rispettive zone commerciali di appartenenza, come da specifica nota nell'accordo;

ad oggi la fondazione, nel caso specifico dello stabile di via Ottavio Ragni 12, non prende a riferimento le varie voci per la formazione dei prezzi, la vetustà, lo stato manutentivo degli stabili, l'adeguamento alle norme di sicurezza, la tipologia costruttiva, la localizzazione-ubicazione, la qualità edilizia, la funzionalità e servizi accessori e quindi dedurre un prezzo che nel massimo della valutazione non superi i valori medi risultanti dalle rilevazioni dell'Osservatorio immobiliare per le rispettive zone commerciali di appartenenza, come convenuto, ma lo equipara agli altri stabili di pregio della zona «Delle Vittorie» entrando in contraddizione per quanto stabilito per la locazione;

gli stabili di via della Farnesina e di via orti della Farnesina sono oggetto di un completo restauro, tuttora in corso, e venduti, compreso il restauro, a circa 5.600 euro al metro quadro;

lo stabile di via Ragni, oggetto di un sommario restauro nel 2001, è uno stabile di edilizia economico popolare situato a ridosso della tangenziale est e adiacente ad altri stabili di medesima tipologia Ater ex Iacp e stabili ex Inpdai dismessi con la Scip1 a 1.000 euro al metro quadro, senza *garage* e con due servitù prediali, nel locale cantine è sita una cabina di derivazione Enel, andata a fuoco pochi mesi fa ed aumentata nella portata, e l'altra è un ripetitore di telefonia mobile sul terrazzo condominiale;

per questo stabile viene richiesto un prezzo pari a 5.400-5.600 euro al metro quadro;

come già detto, negli accordi sindacali veniva stabilito che i prezzi non superassero la media fra il minimo e il massimo della valutazione OMI, nel caso in questione è pari a 4.800 euro e, nel caso specifico, dovrebbe essere più convergente verso la valutazione minima visto il valore di canone praticato dalla fondazione di circa 10 euro al metro quadro e la valutazione, dell'Agenzia del territorio dati OMI, per la locazione pari a 15,3-19,8 euro,

si chiede di sapere:

se non si ritenga necessario ed urgente, per quanto di competenza, adoperarsi affinché venga attivata la apposita commissione tecnica paritetica prevista dall'accordo per la dismissione del patrimonio immobiliare, costituita da rappresentanti della fondazione e delle organizzazioni sindacali, per verificare, sulla base delle caratteristiche oggettive del complesso immobiliare, il procedimento di stima adottato;

se non si ritenga necessario ed urgente adoperarsi affinché venga stabilito se il valore unitario al metro quadro per questo complesso immobiliare sia stato ritenuto congruo dall'Agenzia del territorio, vista la disparità, a parere dell'interrogante enorme, proprio dai dati OMI tra i valori della locazione e di conseguenza quelli della vendita.

(4-00420)