



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

ASSEMBLEA

702^a seduta pubblica (antimeridiana)

martedì 18 ottobre 2016

Presidenza del vice presidente Gasparri

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	31
<i>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)</i>	55

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO5

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE.....	7
PALMA (FI-PdL XVII).....	5

MOZIONI

Discussione delle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658 sul trasporto pubblico locale a Roma:

PRESIDENTE.....	7
FILIPPI (PD).....	7
BARANI (AL-A).....	9
ARACRI (FI-PdL XVII).....	10
CERVELLINI (Misto-SI-SEL).....	11

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....	13
-----------------	----

MOZIONI

Ripresa della discussione delle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658:

PRESIDENTE.....	13, 16, 17, 18, 19, 20, 28
CROSIO (LN-Aut).....	13, 22
CIOFFI (M5S).....	15, 24
RANUCCI (PD).....	16
ESPOSITO STEFANO (PD).....	17, 26
NENCINI, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti.....	17, 19
FILIPPI (PD).....	19
AUGELLO (CoR).....	20
DE PETRIS (Misto-SI-SEL).....	23
ANITORI (AP (NCD-UDC)).....	24
SANTANGELO (M5S).....	28

Verifica del numero legale

ALLEGATO A

MOZIONI

Mozioni sul trasporto pubblico locale.....	31
Ordine del giorno.....	50

ALLEGATO B

INTERVENTI

Testo integrale dell'intervento del senatore Cervellini in sede di illustrazione delle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658.....	55
Testo integrale dell'intervento del senatore Ranucci nella discussione delle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658.....	57
Documento allegato all'intervento del senatore Ranucci nella discussione delle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658.....	59
Dichiarazione di voto della senatrice Anitori sulle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658.....	59

CONGEDI E MISSIONI 61

COMMISSIONI PERMANENTI

Trasmissione di documenti.....	62
--------------------------------	----

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati.....	63
Assegnazione.....	64

CAMERA DEI DEPUTATI

Trasmissione di atti.....	64
---------------------------	----

GOVERNO

Trasmissione di documenti.....	65
--------------------------------	----

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di documentazione.....	66
-------------------------------------	----

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme a interrogazioni.....	66
Mozioni.....	66
Interpellanze.....	90
Interrogazioni.....	91
Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento.....	100
Interrogazioni da svolgere in Commissione.....	124
Ritiro di interrogazioni.....	125

ANNESSI 127

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente GASPARRI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 11,01*).

Si dia lettura del processo verbale.

SIBILIA, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 13 ottobre.*

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

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

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

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 11,05*).

Sui lavori del Senato

PALMA (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALMA (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, secondo la mia valutazione, ieri in Commissione giustizia si è verificato un fatto gravissimo. Vi era l'accordo tra maggioranza e opposizione di procedere alla votazione, nella seduta che era stata fissata per questa mattina, degli emendamenti al decreto-legge sull'efficienza giudiziaria.

Non vi era da parte di nessun componente dell'opposizione alcun atteggiamento ostruzionistico. Tanto per fare un esempio, il Gruppo di Forza Italia non aveva presentato più di 15 o 16 emendamenti. Non solo, ma in ordine a questo accordo, vi era un'evidenza e cioè che dei Gruppi di opposizione erano presenti due o tre componenti, mentre si registrava la presenza al completo dei Gruppi di maggioranza.

Alla fine della seduta, conclusa la fase della illustrazione degli emendamenti, si è disposto di passare alla votazione. Evidentemente una votazione assolutamente inutile, in ragione del fatto che, proprio per l'accordo che vi era stato, vi era l'assenza dei componenti dell'opposizione e la massiccia presenza dei componenti della maggioranza.

C'è chi interpreta il proprio ruolo a difesa della maggioranza e dell'opposizione, chi invece interpreta il proprio ruolo appiattendosi sui *desiderata*, anche non accettabili, della maggioranza. Tant'è: non c'è alcun problema. Oggi pomeriggio si passerà ad affrontare questo decreto-legge e quello che si poteva risolvere tranquillamente in Commissione, sarà oggetto di forti discussioni in Aula.

Vede, presidente Zanda, quando lei lamenta (come ha fatto una volta), che forse in Commissione si dovrebbe lavorare in maniera diversa per evitare che in Assemblea vi sia un clima di forte tensione, forse dovrebbe fare una riflessione su come vengono condotti i lavori in Commissione. Se non intende fidarsi delle mie parole (ma so perfettamente che si fida delle mie parole) ieri, in Commissione, era presente la vice presidente Fedeli, che può confermare il mio dire.

Orbene, di tutto questo ne parleremo nel pomeriggio, però c'è una cosa che a me preme in maniera particolare. Nel corso della seduta di ieri, avendo il Governo motivato la proroga del pensionamento per sette o otto persone, non di più, sul presupposto che questa proroga era fondamentale per smaltire il rilevante carico di lavoro esistente presso la Cassazione, mi sono permesso di chiedere al rappresentante del Governo di fornirci i dati relativi allo smaltimento delle pendenze a seguito della proroga dell'anno scorso.

Infatti se, per ipotesi, nell'anno della precedente proroga non si dovesse registrare un dato apprezzabile in ordine al venir meno delle pendenze, ma le pendenze degli anni precedenti dovessero essere sostanzialmente analoghe all'anno in cui già vi è stata la proroga per un anno di taluni vertici della Cassazione, verrebbe meno il presupposto esposto dal Governo a fondamento di questo provvedimento. Il Governo si era impegnato a portare questi dati nella seduta, poi sconvocata, di questa mattina della Commissione giustizia. Ho chiamato in Commissione giustizia per sapere se i dati fossero arrivati e ho ricevuto risposta negativa. Ora, signor Presidente, ella sa bene come questi dati siano importanti ai fini delle valutazioni che l'Assemblea dovrà assumere con riferimento a questa proroga, perché è evidente che se i dati dovessero dimostrare che la proroga precedente ha avuto esito positivo in ordine all'abbattimento delle pendenze, *nulla quaestio*, ma se - per ipotesi - quei dati non dovessero confermarlo e dovessero affermare che non vi è alcuna sensibile variazione tra l'abbattimento delle pendenze prima della proroga e l'abbattimento delle pendenze nell'anno della proroga, verrebbe meno il presupposto e, venendo meno il presupposto, la norma sostanzialmente si ridurrebbe alla proroga pensionistica di sette o otto persone.

Chiedo quindi, signor Presidente, che ella voglia farsi interprete di questa necessità, non solo del Gruppo di Forza Italia ma, immagino, di tutti senatori e chiedere al Governo, per la seduta di oggi pomeriggio, di fornire all'Assemblea i dati che ho richiesto, che sono assolutamente necessari per

un corretto convincimento in ordine al voto che dovrà essere espresso sull'articolo 5 del decreto-legge, che oggi esamineremo. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

PRESIDENTE. Presidente Palma, la sua sollecitazione, essendo stata espressa in Assemblea, sarà colta non solo dalla Presidenza ma, voglio augurarmi, anche dal Presidente della Commissione e dal relatore del provvedimento. Del resto, vi sono ora altri temi all'ordine del giorno e quindi c'è il tempo per acquisire, prima che la seduta pomeridiana passi all'argomento da lei evocato, notizie e dati che mi sembrano assolutamente rilevanti.

Anche la Presidenza invita quindi il relatore e il Presidente della Commissione ad acquisire i dati sollecitati per un migliore svolgimento della discussione che si svolgerà nella seduta pomeridiana.

Discussione delle mozioni nn. 619, 652, 653, 655, 657 e 658 sul trasporto pubblico locale a Roma (ore 11,13)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00619, presentata dal senatore Filippi e da altri senatori, 1-00652, presentata dal senatore Barani e da altri senatori, 1-00653, presentata dal senatore Aracri e da altri senatori, 1-00655, presentata dalla senatrice De Petris e da altri senatori, 1-00657, presentata dal senatore Crosio e da altri senatori, e 1-00658, presentata dal senatore Cioffi e da altri senatori, sul trasporto pubblico locale a Roma.

Ha facoltà di parlare il senatore Filippi per illustrare la mozione n. 619.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, con la mozione che oggi presentiamo in quest'Aula intendiamo impegnare il Governo a verificare le effettive condizioni di sicurezza nel trasporto dei passeggeri realizzato sull'intera rete in gestione della città di Roma e sulle ferrovie concesse a essa afferenti.

Riteniamo infatti che rispetto alle condizioni di una gestione dissennata, aggravata in maniera importante e significativa a partire dagli anni 2010-2011, che avevano portato di fatto l'azienda di trasporto della capitale in una situazione di dissesto economico e finanziario tale da renderne possibile il *default*, le recenti azioni intraprese da parte della nuova Giunta Raggi vedono compromettere anche il faticoso sforzo che era stato precedentemente profuso dalla gestione Rettighieri e Brandolese, insediati con la gestione commissariale del prefetto Tronca. Un breve ma intenso periodo in cui, come abbiamo potuto acclarare anche nel corso di diverse audizioni nella Commissione trasporti di questo Senato, il *management* dell'azienda, a fronte di una situazione ereditata davvero molto grave sotto ogni profilo, aveva intrapreso un difficile e impegnativo percorso di corretta gestione dell'azienda, avviando la ristrutturazione dei servizi di linea che versavano in condizioni disperate, come frequentemente salite agli onori della cronaca anche a livello nazionale.

Del resto, Roma non è soltanto una grande e complessa metropoli, difficile da organizzare in termini di mobilità perché anche sede di moltissimi uffici e soggetta ad un pendolarismo di dimensioni e caratteristiche non uguali a nessun'altra realtà italiana. Roma è anche, molto più banalmente, la città più bella al mondo, occasione di visita per decine di milioni di turisti in ogni mese dell'anno e la qualità del trasporto pubblico costituisce, inevitabilmente, il biglietto da visita del nostro Paese.

ATAAC è da anni un'azienda di trasporto sull'orlo del collasso economico e finanziario grazie ad un debito che si stima si aggiri oggi intorno ad 1,3 miliardi di euro. La situazione in cui versano i mezzi di trasporto nella Capitale, come detto, è il frutto di anni di gestione dissennata, aggravata nel periodo della gestione del sindaco Alemanno da vicende di corruzione e di assunzioni clientelari.

Alla complessità ordinaria della gestione si è così aggiunta un'assente o insufficiente manutenzione del parco mezzi, che ha portato a poter disporre di un terzo appena del materiale circolante con conseguenti drastiche soppressioni di corse e disservizi.

Ancora oggi l'Azienda ha i più vecchi autobus tra le varie capitali europee con un ciclo di vita ormai superiore agli undici anni, quando sono appena quattro quelli di un autobus a Parigi, cinque quelli a Londra e otto a Madrid.

Lo stato di dissesto delle strade ha inciso e incide in maniera non banale sulle condizioni di sollecitazione ai principali organi di funzionamento dei mezzi, con riparazioni più frequenti che nelle altre realtà. Questo comporta la messa fuori servizio di oltre due terzi degli autobus dell'azienda di trasporto pubblico, cui si aggiungono le condizioni inaccettabili di funzionamento del servizio nella tratta ferroviaria Roma-Ostia, per l'utilizzo di treni non adatti a quella tipologia di impiego, ai guasti sull'infrastruttura che, con frequenza crescente dei disservizi, ha visto recentemente e spesso l'utente abbandonare il mezzo di trasporto e proseguire a piedi in condizioni di assoluta insicurezza.

Ed è proprio sul tema sicurezza che la nostra mozione, come ho detto in apertura, vuole soprattutto richiamare l'attenzione del Governo a verificare e vigilare attentamente sulle reali condizioni per la tutela dell'incolumità delle migliaia di persone che ogni giorno prendono i mezzi pubblici di trasporto della città di Roma.

Sempre più frequenti sono le notizie di pneumatici deformati o con i battistrada non conformi agli *standard* di circolazione, di ruote e rotaie con difetti di fabbricazione o di mezzi fermi nelle officine di riparazione per l'assenza di pezzi di ricambio, dovuta all'impossibilità di acquisto per la mancanza di fondi, o di mezzi che prendono fuoco per autocombustione.

Sappiamo bene che la nuova Giunta si è insediata da pochi mesi e ne ha passati alcuni nel cercare un faticoso assetto che faticherei a definire definitivo, ma è anche vero che i proclami della campagna elettorale facevano attendere risultati ben diversi dal vedere l'attuale assessore vantarsi per l'arrivo di nuovi autobus finanziati ed acquistati, ovviamente, non da questa Giunta.

Per questo, signor Presidente, noi chiediamo al Governo di svolgere un'attenta azione di verifica della sicurezza che, ne siamo certi, sarà vista in maniera positiva anche da chi ora è chiamato nei fatti a gestire l'azienda e tutto il complesso sistema del trasporto romano. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Barani per illustrare la mozione n. 652.

BARANI *(AL-A)*. Signor Presidente, non sfugge a nessuno che la città di Roma si estende per oltre 1.200 chilometri quadrati ed ha una popolazione residente di quasi tre milioni di abitanti, che sale a sei milioni durante i giorni feriali per le persone che vi giungono. Abbiamo visto anche i dati del Giubileo: solo attraverso la Porta Santa del Vaticano, solo quest'anno, sono entrate 18 milioni di persone. Il trasporto pubblico locale si compone delle linee di superficie e metropolitane che conosciamo e non sfugge a nessuno, alle fermate delle stazioni metropolitane e delle linee di superficie, l'incredibile calca di persone che, nelle ore di punta, non riesce nemmeno a salire sui mezzi.

Questo iperaffollamento, ovviamente, ha ripercussioni di ogni genere, ad esempio, sulla salute nel periodo del picco dell'influenza o di altre malattie tipo la meningite o la tubercolosi, che sono trasmissibili. Ovviamente, i borseggi sono all'ordine del giorno. Sono venuti a trovarmi alcuni amici e quasi tutti sono stati borseggiati quando hanno preso una linea di superficie o metropolitana. Vi sono quasi 500 denunce di furto al giorno, sulle nostre linee. Insomma: è una situazione incredibile.

Vi sono le lagnanze delle persone che scendono perché fanno prima a piedi e quelle del personale minacciato da balordi.

Per quanto riguarda il pagamento, mi sembra di vedere il film di Cetto La Qualunque, che dice che chi fa il biglietto non è normale. I controlli non esistono.

Insomma, la capitale d'Italia e della cultura europea è all'ultimo posto e il nostro sembra un Paese sottosviluppato.

Come Gruppo, sommessamente e modestamente, abbiamo cercato di capire perché da gennaio a oggi vi è circa il 30 per cento di corse in meno, con un picco a settembre, con il 12,2 per cento di corse in meno rispetto al mese precedente e un -10 per cento rispetto a luglio.

Il problema dei disservizi del trasporto locale di Roma finisce per travalicare i confini e si pone come un problema di tipo nazionale, data la mole di pendolari, turisti e utenti provenienti da tutta Italia e dal mondo.

I mezzi sono vecchi, come ha detto chi ha parlato prima di me. Lo vediamo tutti noi: giorno dopo giorno si vedono bus fermi, trainati dai carri di soccorso, anche nel centro di Roma, senza parlare delle periferie. Tra un anno, si dice, il 30 per cento dei mezzi sarà da rottamare; non si fa una politica di acquisto di nuovi mezzi e non c'è una politica della mobilità da una decina, quindicina, ventina d'anni a questa parte, responsabili tutte le amministrazioni e i sindaci precedenti e quello attuale che, se il bel tempo si vede dal mattino, sarà una catastrofe per Roma e per i servizi che Roma Capitale dovrebbe fornire.

Sommessamente, come Gruppo, chiediamo al Governo di intervenire, affinché il trasporto pubblico della Capitale possa recuperare efficienza e qualità al pari delle altre capitali europee, anche più popolose ed estese (se guardiamo a Parigi e a Londra ci meravigliamo e ci brillano gli occhi). Chiediamo al Governo di intervenire affinché sia garantita la sicurezza di passeggeri e personale in tutti i mezzi di trasporto pubblico circolanti a Roma e, infine, di stimolare azioni per il potenziamento delle corse e dei mezzi di trasporto di superficie, soprattutto nelle fasce orarie di punta, per far sì almeno che i nostri amici e conoscenti che ci vengono a trovare non vengano sistematicamente borseggiati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Aracri per illustrare la mozione n. 653.

ARACRI (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, abbiamo inteso presentare la mozione n. 653, richiamando il fatto che l'Azienda di trasporto pubblico romano, ATAC, che si trova all'interno del sistema del Comune di Roma, è - mi permetto di ricordare ai colleghi presenti - l'azienda pubblica più grande al mondo. La situazione dell'ATAC è molto grave e, riteniamo, abbastanza compromessa: non è investita da una crisi solo di ordine finanziario, ma anche di piano industriale.

Peraltro, nel corso dei mesi scorsi abbiamo presentato ben sette interrogazioni che sottolineavano questa situazione, proponendo anche alcune soluzioni ma, ovviamente, nessuno ci ha risposto.

Mi preme ricordare che, già dal 2014, è stata posta in essere tutta una serie di azioni e di accordi con i sindacati maggiormente rappresentativi, che hanno coinvolto le maestranze, e sono stati raggiunti alcuni obiettivi e ne cito uno per tutti: l'abbattimento di uno stato, che era ormai patologico, relativo alla richiesta di straordinari: è stato quindi, in parte, ottenuto un efficientamento del sistema complessivo dell'azienda.

Poi ci sono stati la vicenda del commissariamento di Roma e quindi, a cascata, le azioni poste in essere dal commissario Tronca. A tale proposito, segnalo solamente che sono scomparsi 58 milioni, destinati all'infrastrutturazione dell'ATAC e ai suoi servizi, che a tutt'oggi non si sa come siano stati impiegati.

Vi è peraltro un altro grave problema, quello della bigliettazione elettronica e dell'elusione. L'amministrazione comunale e l'ATAC incaricarono *pro tempore* il generale della finanza, dottor Rapetto, a svolgere un'analisi puntuale. Ciò è stato fatto e abbiamo chiesto che i risultati venissero resi pubblici, ma l'amministrazione comunale e l'ATAC non li hanno mai tirati fuori.

A questo punto, considerato lo stato dei trasporti romani, rispetto ai quali riteniamo che anche la Regione debba fare la sua parte, con la nostra mozione chiediamo al Governo di verificare, per quanto di competenza, la situazione economica e finanziaria dell'ATAC e lo stato e le origini del debito per la manutenzione e le infrastrutture, compreso il materiale rotabile in esercizio, anche quello delle ferrovie concesse.

Chiediamo altresì al Governo di presentare un piano nazionale per gli interventi infrastrutturali relativi alla nostra Capitale e di decidere con urgenza la titolarità delle infrastrutture ferroviarie (mi riferisco alle linee Roma-Giardinetti, Roma-Lido e Roma-Viterbo).

Chiediamo che il Governo intraprenda, per quanto di sua competenza, un'azione conoscitiva sui fattori veri di produttività e redditività del piano industriale dell'ATAC e valuti, anche alla luce delle linee guida in merito alla politica di gestione delle imprese partecipate dalla pubblica amministrazione e degli strumenti di legge attualmente previsti, se sussistano le condizioni per porre in essere una procedura concorsuale, attivando per ATAC un'amministrazione straordinaria speciale.

In ultimo, chiediamo al Governo di valutare la possibilità di collocare temporaneamente la partecipazione dell'ATAC all'interno del Ministero dell'economia e delle finanze, affidando contestualmente ad una struttura tecnica scelta *ad hoc* il compito del risanamento industriale e patrimoniale dell'azienda. Questo - aspetto sul quale il collega Augello avrà modo di intervenire - per consentire all'ATAC di arrivare al 2019, quando (come tutti sanno) bisognerà attivare tutte le procedure di gara, alle quali, se non si imbrocca questa strada, riteniamo che ATAC verrà messa in condizione di non poter partecipare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Cervellini per illustrare la mozione n. 655.

CERVELLINI (*Misto-SI-SEL*). Signor Presidente, secondo i dati diffusi la scorsa settimana, tratti da una ricerca svolta da GFK per la Fondazione Sodalitas, dal titolo «Sostenibilità ambientale: cosa chiedono i cittadini al proprio Comune» tra le iniziative che gli italiani considerano prioritarie per rendere il territorio in cui vivono più sostenibile, al primo posto sta il potenziamento del trasporto pubblico (lo indica 48 per cento degli intervistati). Figuriamoci a Roma, dove la situazione del servizio risulta in costante peggioramento nell'ultimo decennio, con riduzione delle corse e della qualità dell'esercizio, incremento della frequenza di interruzione dei servizi e scadimento costante della manutenzione delle vetture, con i conseguenti rischi in termini di sicurezza per gli utenti, in particolare nelle linee della metropolitana. Alcune tratte, come la Roma-Lido, vincitrice del Premio Caronte, sono diventate il simbolo peggiore del trasporto locale in Italia.

Lo scadimento complessivo del servizio marcia di pari passo con la crisi finanziaria e gestionale di ATAC: crescita dell'indebitamento, evasione dagli obblighi tariffari, riduzione del numero di autisti operativi e delle vetture circolanti. Tutto questo nel quadro di una politica di gestione da parte del *management* che ha favorito assunzioni clientelari, irregolarità accertate nella conduzione degli appalti e ritardo nell'operazione di risanamento aziendale.

Secondo le ispezioni condotte dal Ministero dell'economia e delle finanze e dall'ANAC la dimensione del danno procurato all'erario e al bilancio di Roma Capitale rileva un debito consolidato che supera gli 1,5 miliardi di euro.

Di oltre 1.900 mezzi, 600 sono fermi perché obsoleti. L'esecutivo si è attivato rinviando al 2019 il piano di rientro dell'azienda, ma adesso sono necessarie azioni forti e trasparenti.

Il nuovo contratto di servizio 2015-2019 fra Roma Capitale e ATAC sembrerebbe avviarsi sulla china di un procedimento per la riduzione del disavanzo aziendale e l'efficientamento del servizio, la riqualificazione del parco veicoli, l'incremento della produttività e degli investimenti infrastrutturali e nelle nuove tecnologie.

Con Sinistra Italiana-SEL ci siamo sempre battuti per il mantenimento della vocazione pubblica di aziende come ATAC e ACEA, fondamentali per la città, ma riteniamo anche che l'amministrazione capitolina debba fare qualcosa di più delle visite *spot* a sorpresa nella sede ATAC, magari postando foto con l'amministratore che afferma: «Al lavoro per rilanciare l'azienda». Le operazioni di facciata non bastano: negli anni, anche recenti, ne abbiamo avute. Soprattutto non bastano di fronte a scadenze strategiche come quella del 2019, appuntamento con la gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico e dei vincoli per quello su gomma.

Per lo sviluppo di una mobilità moderna e sostenibile e il risanamento e la riqualificazione del trasporto pubblico romano servono, oltre alla competenza del *management*, l'impegno sinergico di Roma Capitale della Regione Lazio, per quanto di competenza anche sul fronte finanziario, e del Governo nazionale, che deve manifestare con atti concreti la consapevolezza che si tratta di una sfida decisiva per la Capitale e per la qualità della vita dei cittadini romani.

Per questo, nella nostra mozione intendiamo impegnare il Governo a supportare adeguatamente l'azione di risanamento, incrementando la dotazione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, che vede la Capitale danneggiata nel rapporto *pro capite* risorse-cittadino, a vantaggio di tutte le altre città del nostro Paese, a cominciare dalla stessa Milano. Per necessità di tempo non elencherò gli interventi contenuti nella nostra mozione e in questo mio intervento, che consegnerò agli atti.

Piuttosto, concludendo, ritengo e riteniamo che la politica debba metterci la faccia, facendo scelte radicali, anzi ottusamente radicali. Mi spiego: il Governo non può parlare di cura del ferro a piè sospinto e finanziare costose ed inutili autostrade private come la Tirrenica; la Regione Lazio non può progettare e finanziare l'autostrada Roma-Latina ed abbandonare il ferro esistente ai livelli di degrado attuali, da record - mi riferisco alla linea Roma-Lido e al suo inattaccabile record italiano - perché così anche i famosi privati (tra l'altro, sempre i soliti noti) che volete coinvolgere scelgono, ovviamente, le autostrade e su ferro unicamente l'alta velocità, dove c'è la «polpa». Ogni giorno, centinaia di migliaia di automobili convergono su Roma: è assurdo, è costoso e, dal punto di vista ambientale, è catastrofico.

Linee ferroviarie Roma-Viterbo, Roma-Lido, Roma-Latina, chiusura dell'anello ferroviario, ferro di superficie e/o sopraelevato, soprattutto nelle medie ed estreme periferie, molto meno costoso e con gli stessi *standard* di velocità; su gomma, mezzi elettrici o ibridi: queste sono le scelte di campo, il patto che gli attori della politica devono stipulare. Sarebbe per Roma un'assoluta rivoluzione.

Credo che su questo ci dobbiamo sfidare e su questo, non sulla pratica delle assunzioni clientelari (profili che non hanno determinato altro che pesi insostenibili per le aziende pubbliche), ci dobbiamo confrontare, stimolare e prendere decisioni nette. *(Applausi dal Gruppo Misto-SI-SEL)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto, a nome dell'Assemblea, i docenti e gli studenti dell'Istituto comprensivo di Poggiomarino, in provincia di Napoli, che stanno assistendo ai nostri lavori *(Applausi)*.

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 619, 652, 653, 655, 657 e 658 (ore 11,34)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Crosio per illustrare la mozione n. 657.

CROSIO *(LN-Aut)*. Signor Presidente, parlare di trasporto pubblico locale nel nostro Paese non è facile, perché partiamo dal dato oggettivo per cui siamo il fanalino di coda in Europa.

Se poi dobbiamo parlare del trasporto pubblico locale (TPL) romano, la questione diventa particolarmente ostica. È certamente difficile fare il trasporto pubblico locale in un Paese come il nostro, in cui, nel corso degli ultimi quindici anni, la maggior parte dei finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti è stata erogata quasi esclusivamente per l'alta velocità. Di fatto, grazie agli investimenti e ai lavori fatti, in materia di alta velocità abbiamo una posizione di grande rilievo in ambito europeo, perché siamo sicuramente competitivi e un'eccellenza, mentre è diametralmente opposta la nostra immagine per ciò che riguarda il TPL. Fare il TPL è difficile, ma forse lo è meno in una metropoli - visto che stiamo parlando di una metropoli - rispetto ad altre realtà di provincia del nostro Paese, site magari in zone montane, con oltre 300 chilometri quadrati di territorio e con tutte le difficoltà connesse, o con più di 400 chilometri di viabilità provinciale. In tali contesti abbiamo comunque delle situazioni se non di eccellenza, comunque potabilissime: questi sono dati scientifici, che tutti possono consultare.

È chiaro che risulta difficile parlare di TPL quando da un Governo come quello attuale viene la proposta di una possibile fusione tra ANAS e Rete ferroviaria italiana (RFI), e non si riesce a capire quale sarà la filosofia che ci accompagnerà nei prossimi anni: se bucheremo le gomme per non fare concorrenza alle ferrovie o se toglieremo la corrente ai treni per non fare concorrenza al trasporto su gomma; sarà abbastanza difficile capirlo.

Ci sono dei dati incontrovertibili dal punto di vista delle analisi che bisogna fare, per capire il trasporto pubblico nel nostro Paese ed è bene citarli. Per quanto riguarda i chilometri effettivi di metropolitane e ferrovie suburbane, Milano è la città che si pone all'avanguardia nel nostro Paese, con quasi 100 chilometri di metropolitane e ferrovie suburbane a disposi-

zione per il trasporto pubblico locale, che sono il doppio di Roma, mentre le altre città italiane seguono, a cascata. Se però rapportiamo questi dati a quelli di altre città europee, c'è da arrossire. Senza lanciarsi in confronti con i 460 chilometri di Londra o con i circa 290 di Madrid, basta pensare che a Parigi ci sono 219 chilometri di rete metropolitana e a Berlino 147 chilometri, ma il dato significativo è che a Parigi, considerando l'estensione della linea metropolitana e delle ferrovie suburbane, con un euro si possono fare oltre 7 chilometri di percorrenza e ciò pone la capitale francese all'avanguardia da questo punto di vista.

Nel nostro Paese una cosa è certa: ai giovani studenti del Politecnico che studiano trasportistica bisogna dire di prendere a riferimento ciò che è stato fatto a Roma e fare esattamente il contrario di ciò che si è fatto. A Roma sono stati erogati centinaia di milioni (o forse miliardi) di euro per il trasporto pubblico locale, che sono serviti prevalentemente a pagare degli stipendi. Ciò che lascia l'amaro in bocca è che qualche anno fa si vedevano in giro dei mezzi di trasporto all'avanguardia ed elettrificati... (*Richiami del Presidente*).

Signor Presidente, stiamo cronometrando e ho ancora quarantacinque secondi a disposizione.

Dicevo che questi mezzi all'avanguardia purtroppo non li vediamo più in giro e ciò denota non solo la mancanza di infrastrutture e di mezzi che viaggiano sopra di esse e le difficoltà ad crearne di nuove, ma anche la mancanza di una regia, che di fatto pone Roma all'ultimo posto per quanto riguarda il trasporto pubblico locale in ambito europeo.

Chiediamo dunque al Governo non di cambiare dalla sera alla mattina lo stato delle cose, ma di cominciare a piccoli passi.

Signor Presidente, ricordo a me stesso e all'Assemblea che con la legge delega sul federalismo fiscale per il settore del trasporto pubblico regionale avevamo individuato un criterio misto di finanziamento, disponendo che l'ammontare del finanziamento del trasporto pubblico andasse determinato tenendo conto, oltre che dei costi *standard*, anche della fornitura di un livello adeguato del servizio. Pertanto, chiediamo al Governo di mettere in atto dei provvedimenti normativi affinché si proceda a una ripartizione dei finanziamenti destinati al trasporto pubblico locale sulla base dei fabbisogni e dei costi *standard*, al fine di premiare gli enti che riescono a erogare il servizio a costi minori, tenendo conto di altri fattori.

Avviandomi a concludere, chiediamo altresì che nella determinazione dei fabbisogni *standard* vengano assunti obiettivi di costo dei fattori più rilevanti ai fini della produzione e della fornitura del servizio, in modo da premiare l'efficienza. Crediamo che questo principio debba essere assunto anche a Roma come criterio per la pianificazione e la programmazione del trasporto pubblico locale. In questo modo si potranno recuperare i vent'anni persi ed è solo con questo criterio che, forse, si riuscirà a raggiungere un obiettivo dignitoso. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Cioffi per illustrare la mozione n. 658.

CIOFFI (*M5S*). Signor Presidente, parlare della mobilità di Roma è sempre particolarmente interessante, perché va ricordato che questa città ha la più alta percentuale di automobili per numero di abitanti in Europa, esistendo 710 automobili per ogni 1.000 abitanti. Il numero dei veicoli circolanti a Roma è di circa 930 ogni 1.000 abitanti. Quindi, per ogni abitante c'è praticamente un veicolo che circola. Questo è lo stato di fatto.

Dobbiamo considerare anche tutta una serie di cose. Si è parlato del fatto di modificare l'approccio. Benissimo. La Giunta capitolina, mediante l'adozione di delibere, ha avviato il percorso di revisione del Piano urbano della mobilità sostenibile. L'approccio che la Giunta sta provando ad attuare è immaginare un percorso diverso, in cui i mezzi siano effettivamente indirizzati verso il nuovo uso di fonti energetiche (parliamo di gas ed elettricità) e si privilegi l'utilizzo del mezzo pubblico. Questi sono atti concreti che sono stati assunti.

Vorrei ora soffermarmi su alcuni dati caratteristici. La Regione Lazio riceve dal Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale circa 100 euro per ogni abitante, mentre sia per la Basilicata, che per la Toscana questa cifra ammonta a 120 euro. Questo primo dato ci fa capire come non ci sia un perfetto equilibrio di trasferimento di somme dallo Stato alle Regioni.

La Regione Lazio fa però di più, perché trasferisce al servizio pubblico locale romano una quota inferiore a quella che gli dovrebbe corrispondere, tanto è vero che nonostante il 50 per cento dell'intero volume dei servizi sia in capo a Roma Capitale, la Regione trasferisce solo il 20 per cento delle somme. Allo stesso tempo, la Regione trasferisce però il 45 per cento dei fondi alla Cotral, che è di proprietà della Regione stessa e che effettua il 20 per cento del volume dei servizi. Questi sono numeri che occorre tenere in considerazione.

La Regione Lazio fa un'altra cosa. La Regione è debitrice nei confronti del Comune di Roma di circa 550 milioni di euro. Su questo tema c'è una grande discussione, perché si tratta di fondi per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro. La Regione sostiene di non dover corrispondere questi soldi, che però - stranamente - sono sempre stati messi a bilancio, tanto è vero che anche il commissario Tronca, con delibera 24 dicembre 2015, n. 35, ha detto che quelle somme erano dovute. Bisogna capire di cosa stiamo parlando, perché se la Regione trasferisse al Comune i 550 milioni di euro di cui stiamo parlando, parleremmo di un altro film.

È anche interessante capire ciò che avviene continuamente. La situazione del trasporto pubblico romano si è evoluta nel corso degli anni fino ad arrivare a quella attuale, che vede l'ATAC con un debito pregresso di 1.400 milioni di euro. Si tratta di un bel numero, signor Presidente. Ricordo anche che c'era la necessità di acquistare dei pullman. È stato detto che i soldi erano stanziati da precedenti amministrazioni, ma perché i pullman non sono stati comprati? Semplicemente, era bloccato l'atto finale. Noi siamo riusciti a sbloccarlo e ora stiamo acquistando i pullman. Sono arrivati i primi e, entro la fine di dicembre, arriveranno i famosi 140 pullman (stiamo avviando la procedura per comprare gli altri 80 pullman a metano).

Si è parlato dei soldi che sono stati stranamente spostati dal commissario Tronca; c'erano 58 milioni a disposizione dell'ATAC per interventi che sembravano utili e stranamente il commissario Tronca li ha fatti sparire.

Si parla dell'età dei pullman, che nella Capitale è mediamente di undici anni, com'è stato già ricordato; a Parigi è di quattro anni, a Londra di cinque. Abbiamo pullman che circolano per Roma che hanno un milione di chilometri e su questi bisogna fare manutenzione: bisogna revisionare le testate, bisogna farli andare. Questa è la situazione nella quale ci troviamo. Per non parlare della Roma-Ostia, dove sono stati messi sulla linea treni destinati alla metropolitana, quindi si è dovuto pensare a coibentarli. Questa è la situazione dell'azienda.

Chiediamo, quindi, al Governo di supportare l'azione della Giunta per far sì che seguano i fatti alle parole. Quando si tratta di andare a sistemare una situazione così ingarbugliata e drammatica il Governo deve aiutare la Giunta a far sì che i cittadini romani, che rappresentano i cittadini della Capitale d'Italia, abbiano un servizio adeguato a quello che dev'essere loro offerto. Lo scopo che dobbiamo raggiungere è dare il servizio ai cittadini.

Non pensate che aver lasciato ATAC in questo modo ci scoraggi. Noi non ci scoraggiamo, e daremo ai cittadini quel servizio di cui hanno bisogno. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato l'ordine del giorno G1, dai senatori Filippi, Aracri ed altri. Conseguentemente sono state ritirate le mozioni nn. 619 e 653.

Dichiaro aperta la discussione.

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

RANUCCI (PD). Signor Presidente, inizio col dire che non è più tollerabile sentire dire in modo qualunquistico che sono ormai venti-trent'anni che il trasporto pubblico a Roma non funziona. Per questo voglio esporre e depositare i dati di Trambus fino al 2008.

Trambus è la società che gestiva il servizio pubblico romano. Dal 2000 al 2008 ha avuto un risparmio di circa 1.000 persone. Nel 2008 i chilometri erogati da Trambus erano 116 milioni, contro i 90 milioni di oggi. Il risparmio è stato, dal 2000 al 2008, di 478 milioni per il costo del personale. I non idonei, cioè coloro che non volevano più guidare ma andare negli uffici, sono passati da 580 a 57; il personale non alla guida nel 2008 si riduce al 25 per cento contro il 32 per cento del 2000 (il che vuol dire più autisti). La verità nel nostro Paese va ristabilita, Presidente, altrimenti anche le buone esperienze vengono travolte dal più bieco populismo, e questo non è più accettabile.

Le chiedo di poter depositare i dati esposti e il testo integrale del mio intervento, che è molto più ampio, affinché questa verità venga ristabilita e affinché tutte quelle che sono state le buone pratiche che si sono svolte in questa città abbiano finalmente la possibilità di essere riconosciute per quelle che sono state. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza a consegnare il testo scritto del suo intervento, affinché sia allegato al Resoconto della seduta odierna. Dichiaro chiusa la discussione.

ESPOSITO Stefano (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ESPOSITO Stefano (PD). Signor Presidente, vorrei precisare che, a seguito della presentazione dell'ordine del giorno G1, la mozione n. 619 va intesa come ritirata.

PRESIDENTE. Questo lo abbiamo comunicato.

ESPOSITO Stefano (PD). Lo precisavo perché credo che il Governo abbia ricevuto solo ora il testo dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Avevamo detto che, a seguito della presentazione dell'ordine del giorno G1, sono ritirate la mozione del suo Gruppo e quella a prima firma del senatore Aracri. Rimangono le altre mozioni presentate, a meno che i presentatori non comunichino alla Presidenza l'intenzione di ritirarle, che non mi pare sia stata notificata.

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

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, in premessa, siccome le mozioni presentate trattano questo tema, devo ricordare che le competenze in materia di amministrazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale sono poste in capo alla Regione competente per territorio, ovvero per delega all'ente locale competente, e che le competenze gestionali di ATAC sono in capo all'organo di amministrazione della medesima società e, indirettamente, possono riferirsi al socio Roma Capitale.

Certamente il miglioramento della mobilità dei cittadini dentro le aree urbane rappresenta l'obiettivo di chi governa le istituzioni. Infatti, il trasporto pubblico locale, anche nella sinergia che definiamo per semplicità ferro-gomma, è l'unica vera soluzione strutturale per risolvere il problema di inquinamento e congestione delle città.

A questo fine il Governo ha da tempo messo in campo alcune azioni. Mi riferisco innanzitutto al decreto legislativo sui servizi pubblici locali, sul quale in questi giorni le competenti Commissioni di Camera e Senato stanno per esprimere il loro parere. Il Governo, inoltre, in attuazione della normativa vigente sta già operando verso un sistema che preveda l'adozione dei costi *standard*; infatti, un decreto ministeriale ha già ottenuto il parere favorevole in sede tecnica da parte della Conferenza unificata e si è in attesa del parere politico.

Segnalo, poi, il rinnovo del parco rotabile: infatti, il parco autobus italiano viaggia con una vita media di circa dodici anni rispetto ai circa otto

anni di vita media in Europa; da qui un investimento massiccio di risorse per rinnovare il parco bus, soprattutto nelle città.

Ricordo che sono stati già trasferiti 350 milioni di euro alle regioni per l'acquisto di nuovi autobus, mentre altri 150 milioni sono pronti per essere trasferiti nel corso del prossimo anno. Oltre a ciò, abbiamo stanziato circa 640 milioni per il rinnovo del parco rotabile in campo ferroviario.

Per quanto attiene, invece, alla materia della sicurezza dei servizi di trasporto ad impianti fissi, essa residua in capo all'amministrazione centrale ovvero, per i servizi eserciti sulle ferrovie interconnesse, in capo all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. In particolare, la vigilanza sul rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza, per i servizi di trasporto pubblico sull'intera rete ad impianti fissi delle ferrovie concesse, delle metropolitane e quant'altro di Roma Capitale, è effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il tramite dell'ufficio speciale trasporti ad impianti fissi competente per territorio. Proprio in tale ambito, a seguito di una serie di reiterati malfunzionamenti sulle linee ferroviarie e metropolitane, la citata direzione generale ha istituito una commissione interministeriale appositamente dedicata ad implementare il monitoraggio sul processo di gestione della sicurezza delle linee medesime messo a punto dalla società ATAC. La commissione ha in corso una complessa attività istruttoria che comprende sia l'esame di materiale documentale che l'espletamento di specifiche ispezioni *in loco*.

Inoltre, nell'ambito del più ampio processo nazionale di implementazione della sicurezza dei servizi ferroviari, sono state destinate ad interventi in materia di sicurezza presso le ferrovie in concessione o rientranti nella ex gestione commissariale governativa, 300 milioni di euro a valere sulle risorse già stanziato sul Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020.

Tutto ciò premesso, passo a esprimere il parere sulle mozioni.

Le mozioni n. 619, a prima firma del senatore Filippi e n. 653 del senatore Aracri e altri, come detto, sono state ritirate. Sulla mozione n. 652 del senatore Barani e altri senatori esprimo parere favorevole, a condizione che i punti uno e due vengano riformulati.

Esprimo parere favorevole anche sulla mozione n. 655, con alcune riformulazioni ai punti 1), 2) e 3).

Così come esprimo parere favorevole sulla mozione n. 657, in considerazione del fatto che il Governo ha già predisposto una serie di provvedimenti che vanno nella direzione di abolire i costi *standard*.

Esprimo, invece, parere contrario sui primi quattro punti della mozione n. 658, in quanto esulano completamente dalla competenza dello Stato.

Signor Presidente, quanto all'ordine del giorno G1, che ho ricevuto pochissimi minuti prima che lei mi desse la parola, chiederei cinque minuti di sospensione per valutarne, in particolare, l'ultimo punto.

PRESIDENTE. Mi sembra una richiesta ragionevole.

Sospendo pertanto brevemente la seduta, che riprenderà con la votazione degli atti all'ordine del giorno.

(La seduta, sospesa alle ore 11,55, è ripresa alle ore 12,07).

La seduta è ripresa.

Informo i colleghi che il rappresentante del Governo ha chiesto ancora dieci minuti per addivenire a una formulazione dell'ordine del giorno che possa essere condivisa. In attesa dell'esito di tale sintesi, sospendo nuovamente la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 12,08, è ripresa alle ore 12,27).

La seduta è ripresa.

Comunico che è stata presentata una riformulazione dell'ordine del giorno G1, che invito il senatore Filippi a illustrare, il cui testo verrà distribuito in tempo reale.

FILIPPI (PD). Signor Presidente, se lei è d'accordo, darei lettura soltanto delle parti dispositive modificate, evitando di leggere i cinque capoversi che sono rimasti immutati.

Le parti dispositive modificate sono gli ultimi due periodi. In particolare, il penultimo capoverso è modificato come segue: «a valutare, anche alla luce delle linee guida governative in merito alla politica di gestione delle imprese partecipate dalla pubblica amministrazione ed agli strumenti di legge previsti, se sussistano le condizioni per porre in essere procedure idonee a sostenere il rilancio dell'azienda anche attraverso procedure straordinarie».

L'ultimo capoverso recita come segue: «a valutare la possibilità di collocare temporaneamente la partecipazione dell'ATAC all'interno di un organismo statale dotato delle necessarie competenze, affidando contestualmente ad una struttura tecnica scelta *ad hoc* il compito del risanamento industriale e patrimoniale dell'azienda».

Queste sono le due parti dispositive riformulate.

PRESIDENTE. Le chiedo di farci prevenire la riformulazione affinché possa essere distribuita ai Gruppi.

Invito il rappresentante del Governo a pronunziarsi sull'ordine del giorno G1 (testo 2), riformulato secondo l'illustrazione che abbiamo appena ascoltato e che sostituisce le mozioni nn. 619 e 653. Invito altresì il vice ministro Nencini a esplicitare il suo parere sulle modifiche che aveva richiesto di apportare alle mozioni nn. 652, 655 e 658, mentre ricordo che sulla mozione del collega Crosio n. 657 il stato espresso parere favorevole.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, il parere sull'ordine del giorno G1 (testo 2), con le modifiche testé lette, è favorevole.

Per quanto riguarda la mozione n. 652, presentata dal senatore Barani e da altri senatori, come ho già detto il parere è favorevole, a condizione che il primo e il secondo punto del dispositivo vengano riformulati.

Per il primo punto, mi permetto di suggerire la seguente riformulazione: «impegna il Governo a favorire il miglioramento del trasporto pubblico locale, dando attuazione al decreto legislativo sui servizi pubblici loca-

li in corso di emanazione». Per il secondo punto, la riformulazione suggerita è la seguente: si impegna il Governo «per quanto di competenza, a intervenire affinché sia garantita la sicurezza di passeggeri e personale in tutti i mezzi di trasporto pubblico circolanti a Roma». Il terzo punto del dispositivo non è di nostra competenza e, quindi, si chiede di cassarlo.

Per quanto riguarda la mozione n. 655, presentata dalla senatrice De Petris e da altri senatori, esprimo parere è favorevole con le seguenti riformulazioni. Al primo punto del dispositivo si impegna il Governo «compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, a valutare la possibilità di incrementare nel triennio 2017-2019 la dotazione del Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135». Al secondo punto si impegna il Governo «a prevedere adeguata dotazione finanziaria, nei limiti delle disponibilità di settore, per gli investimenti contenuti nel programma delle infrastrutture strategiche per il triennio 2017-2019, destinati ad opere rivolte al potenziamento della rete di superficie su ferro nella città di Roma». Al terzo punto, si impegna il Governo «nell'ambito delle proprie competenze, a monitorare, per il tramite degli organi di controllo, le condizioni di esercizio e sicurezza della rete del trasporto pubblico di Roma, con riferimento particolare allo stato delle linee della metropolitana, a tutela della sicurezza degli utenti e del personale addetto».

Sulla mozione n. 657, presentata dal senatore Crosio e da altri senatori, il parere è favorevole e ho già espresso la motivazione.

Sulla mozione n. 658, presentata dal senatore Cioffi e da altri senatori, esprimo parere contrario sui primi quattro punti del dispositivo, in quanto esulano dalla competenza dello Stato (*Commenti del senatore Marton*), mentre si chiede la seguente riformulazione del quinto punto: si impegna il Governo «compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, a valutare la possibilità di incrementare, per il triennio 2017-2019, la dotazione del Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135».

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla votazione delle mozioni.

Nel corso delle dichiarazioni di voto, i proponenti delle mozioni potranno dichiarare se condividono o no le riformulazioni proposte dal rappresentante del Governo. La sinteticità degli interventi dei colleghi che interverranno ci consentirà di concludere la seduta antimeridiana con la votazione delle mozioni in esame.

AUGELLO (*CoR*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AUGELLO (*CoR*). Signor Presidente, nel dibattito odierno la nostra preoccupazione è stata soprattutto quella di richiamare l'attenzione del Governo e dell'Assemblea del Senato su ciò che ci pare costituisca il problema

centrale rispetto ai destini di questa importante azienda di trasporto pubblico. Mi riferisco al fatto che, in pratica, dal primo gennaio 2019, applicando la normativa europea, non avremo più l'assegnazione *in house* del servizio, perché avremo già esitato una gara europea, che assegnerà al vincitore - a chi sarà in grado di vincere la gara - la gestione del trasporto pubblico romano. Una gara di queste dimensioni, colleghi senatori - e mi rivolgo anche ai colleghi del Movimento 5 Stelle, che oggi si trovano ad amministrare la città - di fatto vedrà l'amministrazione tra pochissimo già impegnata perché, per averla già aggiudicata entro il 31 dicembre 2018, è ovvio che le procedure dovranno partire addirittura dalla seconda metà del 2017. Francamente - e credo che molti dei componenti della nostra Assemblea condividano questa preoccupazione - non vorrei che a forza di giocare, di fare polemiche e rinviare il problema, arrivassimo a una situazione tale per cui non ci sarà più il dibattito sul fatto che l'ATAC venga privatizzata o no, perché, molto semplicemente, così com'è, essa non è nella condizione patrimoniale di concorrere alla gara.

Questo tema non riguarda solo i 12.000 dipendenti dell'azienda e le altre migliaia che si muovono nell'indotto, ma è più generale e investe anche la trasparenza che deve esserci nei confronti del destino di un'azienda di una tale importanza e tradizione.

Per questo motivo abbiamo lavorato per chiedere che il Governo prenda comunque in considerazione, anche nel dialogo che in questo momento sta avviando con l'amministrazione comunale e con la strumentazione molta ampia messa a disposizione dal quadro legislativo già esistente - penso alla possibilità di intervenire con il cosiddetto decreto Madia, così come con altri strumenti legislativi che so che il ministro Delrio sta approntando - l'ipotesi di intervenire su questo scenario con la dovuta tempestività. Infatti, francamente non credo che in questo momento il Comune possa risolvere soprattutto il problema patrimoniale dell'ATAC.

Ci sono poi molte altre preoccupazioni che, nelle ultime ore, riguardano anche la tenuta complessiva dei libri contabili dell'ATAC. Ancora non è chiaro se il debito precedente verrà o no garantito - è stato fatto prima - con l'appostamento di una serie di operazioni che riguardano il patrimonio dell'ATAC a garanzia di quel debito. Qualora venisse meno questa condizione, probabilmente l'ATAC andrebbe direttamente con i libri in tribunale.

Ci è quindi sembrato - è sembrato a me, al collega Aracri e a molti altri che hanno lavorato in questa giornata - che l'occasione fosse utile per evitare di fare polemiche e cronistorie varie sulla storia dell'ATAC, anche perché, fondamentalmente, ci sono alcuni motivi, non solo di scandalo ma anche strutturali, per cui si è arrivati alla situazione odierna. Occorre vedere in positivo come mettere sul tappeto delle procedure che consentano al Governo, da un lato, e all'amministrazione comunale, dall'altro, di trovare se non un punto di incontro, per lo meno una via di uscita a questa situazione che a me pare molto, ma molto trascinata in avanti e molto prossima ad arrivare al punto di non ritorno.

Da questo punto di vista, il prodotto finale è stato l'ordine del giorno in esame, su cui ci siamo incontrati con i colleghi del Partito Democratico, che rimette la palla anche nel campo del Governo al fine di risolvere la si-

tuazione. Mi sembra che le ragioni esposte siano tutte ottime per dire che, quanto meno, un piccolo passo in avanti è stato fatto e possiamo adesso uscire di qui aspettando di capire quali possano essere i risultati di questo ordine del giorno (se fosse stata una mozione, sarebbe stata la stessa cosa).

Voglio dire al rappresentante del Governo di fare attenzione solo a una cosa. Non si tratta di un tema con cui si fa una buona figura uscendo da quest'Assemblea con un ordine del giorno. Esiste un punto importante su questo. Se qualcuno pensa che sia sufficiente strangolare definitivamente l'ATAC nei prossimi diciotto mesi giocando a un rimpallo di responsabilità per aprire la strada a qualcuno che poi parte già avvantaggiato nella gara, deve sapere che anche fuori da quest'Aula si vigilerà perché ciò non accada.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Presidente, ringrazio il Governo per il parere favorevole alla nostra mozione. Signor Vice Ministro, mi permetta, senza esagerare, di dire che non avevo dubbi, perché la nostra mozione interpreta al cento per cento gli indirizzi della Commissione europea al riguardo. La mozione, quindi, è scritta non in salsa padana, come qualcuno potrebbe pensare, ma facendo riferimento, secondo le indicazioni della Commissione europea, a costi *standard* e altre belle cosine.

Ciò che mi lascia perplesso, signor Vice Ministro, è il tentativo questa mattina di fare ancora una sorta di alchimia da parte della politica romana sulla questione dell'ATAC. Credo che ci si dovrebbe solo vergognare per quello a cui abbiamo assistito nel corso degli anni nella gestione del trasporto pubblico romano.

Detto questo, collega Augello, con parole usate in maniera scientifica e puntuale, come quelle da lei articolate questa mattina, si può anche tentare di trovare una scappatoia. Tuttavia, interpretando quanto si vuole fare con l'ordine del giorno in esame, ho la vaga sensazione - forse mi sbaglio - che, essendoci scottati con l'acqua calda, adesso abbiamo paura anche di quella fredda. Stiamo infatti parlando di questioni romane e ricordo la vicenda di Roma Capitale. La mia impressione è che si stia tentando di creare all'interno del Ministero dell'economia e delle finanze una *bad company* dove catapultare ATAC e tutte le sue porcate, cercando di ripulirla e ripianarla.

Ci aspettavamo che una mozione presentata in Senato potesse avere il valore di indicare alla politica nazionale il principio che deve ispirare la programmazione e la realizzazione del sistema trasportistico di una metropoli moderna. Signor Vice Ministro, ci sono tutti gli ingredienti: basta saperli usare e cucinare, all'interno delle direttive - e non solo - che ci dà la Commissione europea.

Di quest'ordine del giorno, a parte le premesse, del tipo vogliamoci tutti bene - e va bene - il resto fa arrossire. Noi alziamo le mani perché non abbiamo responsabilità dirette. A mio avviso, però, qualcuno dovrebbe vergognarsi questa mattina.

Nel mio intervento precedente ho ricordato che il trasporto pubblico locale viene realizzato con grandi sacrifici anche al di fuori delle metropoli, nelle zone montane, magari nell'ambito di superfici di oltre 3.000 chilometri quadrati, con oltre 500 chilometri di strade provinciali; e anche sopra i 2.000 metri viene condotto in maniera eccellente, mantenendo i costi e fornendo un servizio adeguato. In una metropoli è solo una questione di organizzazione, e non lo dico io ma chi ne sa più di me: lo dice la Commissione europea. Il tentativo di stamattina mi lascia un po' l'amaro in bocca, e lo dico sinceramente.

Noi ci asterremo perché sicuramente è una questione all'interno della quale non vogliamo entrare, essendo molto articolata, e non perché non vogliamo assumerci le nostre responsabilità. Ma la questione non si risolve sicuramente con questo tentativo. Mi dispiace, cari colleghi, e lo dico anche a chi è stato solido amministratore. Vedo il collega Albertini, che è stato sindaco di Milano: non avrebbe mai fatto una cosa del genere! Oggi anche lui, come me, arrossirebbe e probabilmente si vergognerebbe a dovere sottostare a determinate questioni e regole politiche. Purtroppo, questo è il trasporto pubblico romano e ne siamo tutti consapevoli. Noi ci asterremo, arrangiatevi, affari vostri! Non c'entriamo nulla.

La ringrazio, signor Vice Ministro, per aver espresso parere favorevole alla nostra mozione, che crediamo sia davvero molto seria. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*).

PRESIDENTE. Pregherei i colleghi di sintetizzare, anche perché alcune Commissioni sono state convocate in funzione dell'orario della seduta dell'Aula.

DE PETRIS (*Misto-SI-SEL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (*Misto-SI-SEL*). Signor Presidente, siamo ormai estereffatti.

Avevamo intuito che, dietro la presentazione di quello che sembrava un neutrale ordine del giorno sulla sicurezza del trasporto a Roma, ci fosse qualcosa. Ancora una volta, però, avevamo pensato che si volesse discutere davvero nel merito della situazione dei trasporti a Roma e assumere seriamente degli impegni. Per questo, nella nostra mozione, avevamo indicato questioni molto semplici, chiare, precise, su come articolare l'azione di risanamento, impegnando il Governo a fare quello che sarebbe doveroso fare per la propria Capitale, e cioè supportare adeguatamente l'azione di risanamento, valutando la possibilità di incrementare la dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

In sede di illustrazione della mozione il collega Cervellini ha già detto quanto la vicenda dell'ATAC sia anche una questione di problemi strutturali che dipendono dalla diversa distribuzione delle risorse.

E invece noi cosa ci troviamo di fronte? Uno strabiliante ordine del giorno, assolutamente oscuro - forse bisognerebbe dire le cose come sono - che va nel tentativo di avocare centralmente la gestione dell'ATAC. Chi presenta questo ordine del giorno? Lo presenta il senatore Stefano Esposito insieme a una parte di coloro che forse ha qualche responsabilità. Vero, senatori Augello e Aracri? O forse non avete responsabilità in quella che è la situazione dell'ATAC? (*Commenti del senatore Augello*).

E quindi non so se in quella struttura tecnica potremo chiamare anche la ballerina di *lap dance*, che è una delle tante assunte in quel periodo. (*Applausi della senatrice Taverna*).

Ma io trovo ciò incredibile perché - piaccia o no piaccia - noi abbiamo perso le elezioni. C'è una giunta e anche con quella - si tratta di Roma Capitale - bisogna avere la possibilità di concordare un processo di risanamento, mettendo le risorse e facendo anche chiarezza su come sono state impiegate per tutto il periodo della gestione.

Noi non accettiamo la riformulazione della mozione, anche perché qui si tirano fuori ancora soldi per il ponte sullo Stretto, quando non c'è un euro. Voi ancora parlate di valutare l'opportunità di mettere le risorse finanziarie per il trasporto pubblico, che è un problema che riguarda non solo Roma, ma tutta la rete metropolitana e del ferro.

Vi dovrete vergognare! (*Applausi dal Gruppo Misto-SI-SEL*).

ANITORI (*AP (NCD-UDC)*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANITORI (*AP (NCD-UDC)*). Signor Presidente, chiedo l'autorizzazione a consegnare il testo integrale della dichiarazione di voto.

Intanto, il Gruppo di Area Popolare voterà a favore dell'ordine del giorno G1 (Testo 2).

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza a consegnare il testo della dichiarazione di voto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIOFFI (*M5S*). Signor Presidente, al netto delle proposte di riformulazione, già il fatto che oggi discutiamo di una mozione sull'ATAC mi sembra alquanto singolare. Ma ci sta.

Da tre mesi si è insediata la Giunta Raggi. Mi sembra si tratti dello stesso numero di mesi serviti all'ex assessore Esposito per abbattere la Giunta a maggioranza PD, eseguendo gli ordini di Matteo Renzi. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Una Giunta Marino licenziata con una firma dal notaio: ricordiamolo. Eppure, la storia ci ricorda cosa è successo negli ultimi ventitré anni: diciassette anni ha governato il cosiddetto centrosinistra e cinque anni

il cosiddetto centrodestra. E oggi ci vengono a dire che vogliono commissinare l'ATAC, che loro hanno ridotto in questo modo! Vi dovete assolutamente vergognare! *(Applausi dai Gruppi M5S e LN-Aut)*.

Cari compagni del Partito Democratico - come vi chiamavate una volta, compagni - siete diventati degli squallidi dorotei, siete quelli di Gava

CARDINALI *(PD)*. Squallido sarai tu!

CIOFFI *(M5S)*. Ma forse non siete neanche dei dorotei. Siete semplicemente legati a quella cosa che si chiama potere. Siete conservatori, siete mummie. E allora mettiamole nel museo egizio di Torino, signor Presidente! *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

AIROLA *(M5S)*. Facciamo una delibera!

CIOFFI *(M5S)*. Ricordiamo che avete governato diciassette anni. E il diciassette dalle mie parti porta sfortuna. Ma non ha portato sfortuna a voi. Ha portato sfortuna ai cittadini romani, che sono quelli che pagano il fio delle vostre malefatte.

Voi siete quelli di Mafia Capitale. Non dimentichiamolo mai! Voi siete stati quelli definiti famelici da Buzzi, quelli che hanno nelle loro file il deputato Michela Campana, che in una intercettazione ha definito Buzzi il suo grande capo. Voi siete quelli che avevano tra le loro fila il marito della signora di cui abbiamo parlato prima, che è l'assessore con la casa in Campidoglio, condannato a due anni e due mesi per corruzione.

Potremmo parlare anche di Luca Odevaine, il facilitatore di Buzzi, che era il vice capo di gabinetto di Veltroni: due anni e due mesi, 250.000 euro di mazzette da restituire.

Potremmo fare una lunga lista, ma consolatevi, amici del PD, perché siete in buona compagnia, che è la Giunta Alemanno che sta dall'altra parte, che fece assumere 850 persone, che dava i superpremi ai dirigenti, che tolse 100.000 euro ad ATAC per il finanziamento della Festa del cinema di Roma. Questo succedeva e questa è la realtà.

Sapete cosa avete lasciato a Roma? Avete lasciato 14 miliardi di debiti nella gestione commissariale e 1,4 miliardi di debiti su ATAC. E oggi dal cappello a cilindro tirate fuori la richiesta di commissariamento? Ma commissariatevi voi! Voi dovete commissariarvi, perché voi avete portato allo sfascio questa azienda! *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

Ma di cosa state parlando? Vi dovrete squisitamente e umilmente vergognare di quello che eravate, di quello che siete diventati e di quello che sarete sempre! Siete veramente ridotti uno schifo!

Dalle mie parti...

PRESIDENTE. Ce lo risparmi. Si è capito il tono.

CIOFFI *(M5S)*. Capirà come mai un cittadino normale che sta qua dentro si sente arrabbiato quando vede ciò che fanno questi signori.

PRESIDENTE. Sta finendo il tempo a sua disposizione.

GIARRUSSO (*M5S*). Togli il dito! Gli ridia il video!

GAETTI (*M5S*). Bravo, video!

CIOFFI (*M5S*). Per quanto riguarda il parere del Governo, sul punto 4) vorrei ricordare al Governo che la nostra richiesta di udire il sindaco di Roma è una disposizione di legge. L'articolo 4, comma 2, del decreto legislativo n. 156 del 2010 dice, infatti, che il sindaco di Roma può essere audito nelle riunioni del Consiglio dei Ministri quando ci siano all'ordine del giorno argomenti inerenti alle funzioni di Roma Capitale. Non ci dite, quindi, che queste cose non sono conformi a quanto può fare il Governo.

Una volta e per sempre, voi del Governo, visto che dovete fare le cose nell'interesse dei cittadini, abbiate il coraggio di dire a questi signori che sono loro a essere una schifezza. Fate il Governo! (*Applausi dal Gruppo M5S*).

ESPOSITO Stefano (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Il senatore Stefano Esposito sarà brevissimo, anche perché si deve recare al museo egizio di Torino.

Ne ha facoltà.

ESPOSITO Stefano (*PD*). Signor Presidente, peraltro è stato ristrutturato e ammodernato ed è molto bello. Purtroppo non contiene una sezione per il teatro, altrimenti il senatore Cioffi ne sarebbe assolutamente protagonista. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Di Biagio*).

Ho visto il collega Cioffi particolarmente agitato e, invece, credo che l'unica agitazione che dobbiamo avere nel fare questa discussione dovrebbe essere legata a mettere in campo tutti gli strumenti che garantiscano ai cittadini di Roma di avere un servizio pubblico adeguato e soprattutto che si svolga nel pieno della sicurezza.

Mi sfugge la ragione per la quale vengono chieste maggiori risorse al Governo per ATAC - richieste anche dalla collega De Petris, la quale mi scuserà per questo - senza che ci sia una valutazione che naturalmente riguarderà la storia e, quindi, anche le amministrazioni che hanno governato questa Città, anche se noi siamo certi che la tradizione di Petroselli, Argan, Rutelli e Veltroni sia nobile. (*Commenti dal Gruppo M5S*). Altrimenti sembra che abbia ragione il collega Ranucci a dire che tutte le vacche hanno lo stesso colore.

TAVERNA (*M5S*). Parla di Veltroni!

ESPOSITO Stefano (*PD*). Purtroppo sappiamo bene che in politica non tutte le vacche hanno lo stesso colore. (*Commenti del senatore Cioffi*).

Senatore Cioffi, parliamo di merito, che è molto semplice. ATAC - le volevo dare questa informazione - nella vicenda di Mafia Capitale non ha avuto un ruolo per il momento.

GIARRUSSO (M5S). Ah, ecco!

ESPOSITO Stefano (PD). Chi ha aperto il fronte - decida lei, senatore Cioffi, come chiamarle - delle ruberie, dell'appropriazione indebita di denaro pubblico, della mancata trasparenza sull'1,4 miliardi di euro dei cittadini investiti dalla pubblica amministrazione su ATAC, di cui non si sa qual è stato l'utilizzo, viste le condizioni in cui versa il sistema di trasporto pubblico, non è stato qualcuno che non sia diverso dal Partito Democratico. Se Cantone ha potuto certificare che gli appalti in quella azienda negli ultimi cinque anni sono stati fuori regola, lo si deve al fatto che qualcuno ha aperto dei cassetti.

Quindi vede, senatore Cioffi, le consiglieri di suggerire all'amministrazione che lei sostiene di non tornare indietro su questo, perché gli atti di questi tre mesi certificano esattamente il contrario, cioè che tutti quelli che in quell'azienda hanno aperto i cassetti li avete presi e li avete mandati a casa. *(Applausi dal Gruppo PD. Commenti del senatore Cioffi)*. Voi li avete mandati a casa! Voi li avete mandati a casa, caro senatore Cioffi, e li avete sostituiti con parenti di vostri amministratori eletti nel XV Municipio. *(Applausi dal Gruppo PD. Commenti dei senatori Cioffi e Taverna)*.

CIOFFI (M5S). Ma stai zitto!

ESPOSITO Stefano (PD). Le è chiaro? Quindi da lei non prendiamo lezioni sull'argomento. Neanche una! *(Commenti del senatore Cioffi)*. L'ATAC è un'azienda locale, ma con una visione nazionale perché offre un servizio non solo ai cittadini romani.

PRESIDENTE. Deve concludere, senatore Stefano Esposito.

ESPOSITO Stefano (PD). Concludo, Presidente. Sia cortese, avrei anche del tempo aggiuntivo, di altri Gruppi, ma non lo utilizzerò tutto. *(Commenti del senatore Cioffi)*.

Quindi, caro senatore Cioffi, tutte le strade per evitare che quell'azienda, vista la strategia che avete messo in campo, compresa quella di non valorizzare il patrimonio che ha quell'azienda... *(Proteste dal Gruppo M5S)*.

TAVERNA (M5S). In tre mesi, buffone!

NUGNES (M5S). È un abuso!

ESPOSITO Stefano (PD). No! Perché voi avete fatto un'operazione. Quell'azienda ha un patrimonio immobiliare. *(Commenti dal Gruppo M5S)*.

PRESIDENTE. Si rivolga alla Presidenza, senatore Stefano Esposito.

ESPOSITO Stefano (PD). E quel patrimonio oggi pagherebbe il debito di ATAC. Voi avete deciso di non valorizzarlo e di fare altri debiti. Assumetevi la responsabilità delle vostre scelte.

Noi ci assumiamo la responsabilità di chiedere al Governo non di mettere altri soldi senza un progetto, ma di verificare il progetto. *(Ripetuti commenti del senatore Cioffi)*. E chissà che oggi, la sindaca Raggi, che finalmente va a Palazzo Chigi, non chiederà, come ha fatto sapere dai giornali, un miliardo di euro a fondo perduto da gestire con un *management* amico degli amici, che è il sistema clientelare che noi combattiamo e che voi avete rimesso in campo appena arrivati. *(Proteste dal Gruppo M5S)*.

MARTON (M5S). Ma che dici!

ESPOSITO Stefano (PD). Rispondete di questo, caro senatore Cioffi: avete rimesso in campo il peggio del peggio del clientelismo che ha distrutto quell'azienda. Voi l'avete messo in campo! *(Vivaci commenti dal Gruppo M5S)*.

PRESIDENTE. Senatore Esposito, lei ha concluso il suo intervento. Senatore Aracri, lei non ha fatto una dichiarazione di voto, dunque si intende che, dopo il ritiro della sua mozione, condivide la stesura dell'ordine del giorno G1, così come riformulato. *(Commenti dal Gruppo M5S)*.

Colleghi, prima di passare alla votazione, avverto che, in linea con una prassi consolidata, le mozioni saranno poste ai voti secondo l'ordine di presentazione. *(Commenti della senatrice Taverna)*.

Pertanto verrà posta ai voti prima la mozione n. 652 (testo 2), presentata dal senatore Barani, il cui Gruppo ha accettato le riformulazioni. La senatrice Eva Longo infatti ha già comunicato alla Presidenza dell'Assemblea di accettare le riformulazioni.

Passiamo alla votazione della mozione n. 652 (testo 2).

Verifica del numero legale

SANTANGELO (M5S). Signor Presidente, chiedo la 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 non è in numero legale.

Appreziate le circostanze, rinvio il seguito della discussione delle mozioni in titolo ad altra seduta. Si vedrà in Conferenza dei Capigruppo come proseguire i lavori su questa e sulle altre mozioni che erano all'ordine del giorno.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

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

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 12,58*).

Allegato A**MOZIONI****Mozioni sul trasporto pubblico locale****(1-00619)** (14 settembre 2016)

FILIPPI, STEFANO ESPOSITO, ZELLER, BUEMI, BORIOLI, CANTINI, CARDINALI, MARGIOTTA, ORRU', RANUCCI, SONEGO, BROGLIA, CAPACCHIONE, FABBRI, BERGER, PALERMO, ZIN, ANITORI. -

Ritirata

Il Senato,

premessi che:

il servizio di trasporto pubblico locale di Roma, ad avviso dei proponenti, versa in uno stato di profonda crisi gestionale, con evidenti ed immediate ricadute negative sulla vita quotidiana dei cittadini romani e dei pendolari, sui turisti e sull'immagine della capitale, e i più recenti accadimenti prefigurano un deciso peggioramento dello scenario, nel breve e medio periodo;

i disservizi nel trasporto pubblico a Roma, nonostante a giudizio dei proponenti il notevole impegno del personale operativo addetto ai mezzi di superficie e alla metropolitana, si registrano ormai con cadenza quotidiana. Sulle linee *bus*, nella metro e sulle tratte ferroviarie urbane, gestite da Atac SpA, aumentano le soppressioni di corse, i ritardi, l'allungamento dei tempi di attesa alle fermate e le interruzioni improvvisate del servizio, con conseguenti gravi ripercussioni sugli utenti e in particolare su coloro che utilizzano i mezzi pubblici per recarsi ai luoghi di lavoro o di studio;

le cause di tali disservizi sono il risultato di una gestione incontrollata della concessionaria del servizio di trasporto pubblico locale di Roma, di mancati investimenti, di scandali legati al *management*, di scarse *performance* aziendali, di ricavi nettamente inferiori alle spese sostenute e, non ultimo, di ingerenze politiche, come quelle verificatesi all'inizio del mese di settembre 2016;

il parco veicoli *bus*, della metropolitana e dei treni offre in questi giorni un servizio del tutto inadeguato alle esigenze di mobilità di una metropoli come Roma e sempre più di frequente si verificano situazioni di sovraffollamento incontrollato e pericoloso, con conseguente riduzione dei livelli di sicurezza nel trasporto delle persone;

considerato che:

dalle analisi dei bilanci di Atac SpA degli ultimi anni, emergerebbe che gran parte delle problematiche gestionali della società si sono manifestate ed aggravate negli anni 2010 e 2011, periodo in cui si sarebbe verifica-

to un rapido incremento dell'indebitamento e del debito societario, combinato ad un incremento ingiustificato di personale e ad un crollo della redditività e degli investimenti, con pesanti effetti a ricaduta sugli anni successivi;

per ripianare parte delle perdite di Atac SpA accumulate in quegli anni e consentire la continuità del servizio di trasporto pubblico su tutta la rete in gestione e sulle ferrovie concesse, i Governi Monti, Letta e Renzi e lo stesso comune di Roma, sono intervenuti, a più riprese e con ingenti risorse;

numerose situazioni di scarsa trasparenza gestionale, relativa a quegli anni, sarebbero state rilevate ed evidenziate da più parti, e molte sono giunte e sono tuttora al vaglio delle autorità giudiziarie;

irregolarità sarebbero emerse in relazione al mancato rispetto dei limiti di spesa imposti dalla legge (per consulenze e beneficiari non meglio individuati, affidamento di consulenze legali senza procedure di gara, sponsorizzazioni, acquisto di beni di cui non vi è traccia negli inventari, eccetera) per scritture contabili non corrette (iscrizione a bilancio di crediti inesistenti, per improprie compensazioni di crediti e debiti, per rinunce a crediti non giustificate, perdite di esercizio ripianate con riserve), per depauperamento del patrimonio aziendale, per lauti premi aziendali, erogati senza aggancio a specifici obiettivi aziendali, per l'incremento di personale con omessa conservazione o assenza di atti inerenti alle procedure di assunzione, per le assunzioni di tipo clientelare e per l'assunzione diretta di dirigenti, in violazione del principio di imparzialità, trasparenza e pubblicità, ed infine per le opache procedure di appalto e affidamento di servizi;

la stessa Autorità nazionale anticorruzione (Anac), dapprima nella relazione inviata al Comune di Roma lo scorso 26 ottobre 2015 e successivamente nel rapporto finale inviato a marzo 2016, ha evidenziato le irregolarità di Atac SpA nella gestione di taluni servizi di mobilità per persone disabili;

il danno erariale prodotto dal complesso delle irregolarità compiute da Atac SpA ha assunto proporzioni gigantesche nel breve volgere di qualche anno. La Corte dei conti ha sottolineato, a più riprese, gli sprechi di Atac SpA e lo stesso Ministero dell'economia e delle finanze, a seguito di un'apposita ispezione condotta nell'azienda, ha evidenziato nel dettaglio le irregolarità commesse e la dimensione delle perdite procurate a danno del bilancio aziendale, del Comune di Roma e delle finanze pubbliche;

rilevato che a quanto risulta ai proponenti:

durante la gestione commissariale del Comune di Roma, nel tentativo di imprimere una svolta alla gestione di Atac SpA, è stato rivisto l'assetto della *governance* societaria, con la nomina ad amministratore unico di Armando Brandolese e successivamente con la nomina a direttore generale di Marco Rettighieri, a cui è stata assegnata la responsabilità della gestione di tutte le aree funzionali e di *business* dell'azienda;

nel breve volgere di alcuni mesi dalla loro nomina, sono stati adottati diversi interventi per contrastare alcuni comportamenti irregolari a danno dell'azienda. Sono stati effettuati alcuni licenziamenti per comportamento infedele di dipendenti in relazione a commesse ed acquisti; sono state portate all'attenzione della magistratura, con apposito esposto del direttore generale Marco Rettighieri, le presunte irregolarità riscontrate negli appalti, affidati in precedenza, senza passare per i bandi di gara europei e per il rilascio di permessi sindacali; sono state avviate inchieste interne, per verificare nell'immediatezza le disfunzioni legate a distacchi sindacali anomali, sulla gestione delle mense, sulla fornitura di gomme per i *bus*, sui cali di tensione, che impedivano il funzionamento del servizio metro e sull'affidamento di servizi di mobilità in subappalto;

a luglio 2016, la procura di Roma, facendo seguito all'esposto presentato dal direttore generale di Atac SpA, ha effettuato ispezioni in 20 sedi dell'Atac, per acquisire materiale relativo alla gestione senza regole delle mense aziendali, in relazione ai permessi sindacali e ad appalti per la manutenzione dei *bus*;

sul fronte gestionale, sono stati avviati interventi decisi per rivedere l'organigramma dirigenziale dell'azienda, per contrastare l'evasione dei titoli di viaggio, per ridurre i numerosi disservizi quotidiani, per rendere maggiormente sicure e controllate le aree di transito dei passeggeri e i mezzi di trasporto e per rendere maggiormente efficiente il servizio di superficie e metropolitano;

preso atto che:

l'avviato processo di revisione della *governance* e di rilancio di Atac SpA è stato interrotto, senza adeguata motivazione, per la mancata fiducia espressa, a più riprese, dalla nuova Giunta capitolina sull'operato degli ormai ex amministratore unico di Atac SpA, Armando Brandolese, ed ex direttore generale di Atac SpA Marco Rettighieri. All'inizio del mese di settembre 2016, sia l'amministratore unico di Atac SpA sia il direttore generale, hanno formalizzato le dimissioni dai propri incarichi;

Atac SpA è attualmente, ad avviso dei proponenti, in uno stato di totale incertezza e già si intravedono i primi effetti sul futuro prossimo del trasporto pubblico locale di Roma Capitale: sono state cancellate 3.800 corse e cancellate intere linee in prossimità dell'avvio dell'anno scolastico 2016/2017 e vi è profonda incertezza sulle risorse da destinare al funzionamento e alla manutenzione di metro e *bus* e per il rinnovo programmato del parco dei veicoli;

alla luce di tali decisioni, nei prossimi mesi i cittadini romani e i pendolari subiranno nuove ed ulteriori difficoltà negli spostamenti, allontanando ancora di più la qualità e l'efficienza del servizio loro offerto dagli *standard* europei e delle altre maggiori città italiane. Si prospettano, nei prossimi giorni e nei prossimi mesi, situazioni di forte disagio, sovraffollamento e di ridotta sicurezza nelle corse, in particolare nelle ore di maggiore utilizzo della rete dei trasporti di superficie e della metropolitana,

impegna il Governo a verificare, per quanto di competenza, che siano garantite dal concessionario del servizio di trasporto pubblico di Roma Capitale tutte le condizioni di sicurezza nel trasporto dei passeggeri sull'intera rete in gestione e sulle ferrovie concesse, e che le tempistiche e le modalità di trasporto, sia sui veicoli di superficie sia nella metropolitana, non siano fonte di preoccupazione per i cittadini romani, i pendolari e i turisti.

(1-00652) (18 ottobre 2016)

BARANI, MAZZONI, AMORUSO, AURICCHIO, COMPAGNONE, CONTI, D'ANNA, FALANGA, GAMBARO, IURLARO, LANGELLA, EVA LONGO, PAGNONCELLI, PICCINELLI, RUVOLO, SCAVONE, VERDINI. -

V. testo 2

Il Senato,

premessi che:

Roma è il comune più popoloso ed esteso d'Italia; infatti, la città si estende per una superficie di 1.287,36 chilometri e conta una popolazione residente di 2.866.761 milioni di persone;

nei giorni feriali, si stima che il numero delle persone salga a ben 6 milioni, la prossimità con lo Stato Città del Vaticano la rende meta di milioni di pellegrini, che si recano nella città eterna anche per motivi di fede, vieppiù in presenza di eventi periodici come il Giubileo o comunque altri grandi eventi;

il trasporto pubblico locale si compone di: 3 linee di metropolitana per un totale di 60 chilometri, gestite dall'ATAC, società *inhouse* di proprietà comunale; 8 relazioni regionali, operate da Trenitalia sul nodo ferroviario di Roma e numerate da FL1 a FL8, oltre al collegamento rapido Leonardo Express fra la stazione Termini e l'aeroporto di Fiumicino; 3 ferrovie regionali Roma-Lido, Roma-Giardinetti e Roma-Civitacastellana-Viterbo gestite dall'ATAC. Le linee di superficie su autobus, tram e filobus, sono gestite per l'80 per cento dall'ATAC e per il restante dal consorzio privato Roma TPL, per un totale di 2.305 chilometri, con 2.750 vetture e 401 linee;

la mobilità di tutte queste persone dovrebbe essere garantita con un sistema di trasporto pubblico veramente di qualità, efficiente, regolare, puntuale, sicuro, igienico, egualitario, solidale, eco-sostenibile, con un buon grado di soddisfacimento accertato da parte degli utenti;

non si può, al contrario, non rilevare le carenze del sistema di gestione dell'ATAC, sotto ognuno dei profili citati. Si assiste quotidianamente, nelle fasce orarie di punta, a bus e metropolitane iperaffollati; i mezzi di superficie, soprattutto, scontano ritardi incredibili, determinando l'accumulo eccessivo di passeggeri alle fermate e rendendo i bus impraticabili e troppo spesso le corse saltano per mancanza di personale, o addirittura di mezzi. Non sfuggirà ad alcuno, infatti, come il sovraffollamento rende i mezzi pub-

blici insicuri, essendo più difficile prevenire furti da parte di mestieranti del borseggio. Tale situazione espone, inoltre, le persone a una maggiore facilità di contagio durante il picco dell'influenza, e, favorendo eccessivamente il contatto fisico, determina nella migliore delle ipotesi stati di disagio spesso non facilmente gestibili, oltre a problemi di carattere igienico;

accanto alle legittime rimostranze dei cittadini, bisogna evidenziare anche le lagnanze del personale che sempre più chiede che vengano presi provvedimenti per assicurare l'incolumità degli autisti. Cresce, infatti, il numero dei casi di cronaca che raccontano di autisti minacciati o aggrediti da malviventi o da balordi;

con riguardo al trasporto sotterraneo, i problemi, oltre al sovraffollamento nelle ore di punta, riguardano lo stato dei treni, spesso sporchi e resi indecorosi da troppi graffiti;

c'è poi il problema del mancato pagamento del titolo di viaggio. Troppo pochi i controlli, uniti a una dilagante cultura del "menefreghismo", in base alla quale si stenta a far comprendere che pagare il biglietto è un obbligo;

in ogni caso, da un *report* di Eurostat, relativo al 2015, è emerso che Roma sta al penultimo posto delle città europee, in cui gli abitanti si ritengono insoddisfatti per la mobilità;

troppe le conseguenze negative che vengono da una gestione incontrollata dell'ATAC, scossa da scandali, da mancati introiti rispetto alle spese, da indebitamento galoppante;

le irregolarità riguarderebbero la fornitura di pneumatici, la gestione del dopolavoro, i distacchi sindacali, come pure il conferimento di incarichi di consulenze non necessarie e il depauperamento dei beni aziendali;

anche l'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) si è occupata a lungo dell'ATAC e in un rapporto ha avuto modo di affermare che "oltre il 90% dei lavori e dei servizi degli ultimi cinque anni sono stati affidati senza gara". Anomalie del sistema, insomma, che hanno portato al collasso di trasporto pubblico capitolino, con centinaia di bus inutilizzati, per assenza di pezzi di ricambio, mancata manutenzione, pochi autisti costretti ai doppi turni, ma tantissimi amministrativi. Lo stesso dicasi per il trasporto sotterraneo;

considerato che:

il nuovo processo di rivisitazione della *governance* dell'ATAC è ancora interessato da parecchia incertezza, dal momento che sia l'amministratore unico che il direttore generale, nel mese di settembre 2016, hanno rassegnato le loro dimissioni;

la situazione dei trasporti gestiti dall'ATAC è peggiorata di molto nelle ultime settimane, atteso che a settembre sono state tagliate 3.800 corse, con una riduzione di 200 autobus in giro per la città. Sarebbe che la riduzione sia dovuta al mancato pagamento di taluni fornitori, incaricati di ef-

fettuare la manutenzione dei mezzi e in effetti dal mese di febbraio 2016 a luglio 2016 si è registrata una diminuzione costante della quantità di corse, ed esattamente: meno 7,9 per cento a febbraio, meno 8,1 per cento ad aprile, meno 12,2 per cento a giugno e meno 10 per cento a luglio;

il problema dei disservizi nel trasporto locale di Roma finisce per travalicarne i confini e si pone come un problema di tipo nazionale data la mole di pendolari, turisti e comunque utenti provenienti da tutta Italia e dal mondo,

impegna il Governo:

1) a intervenire, affinché il trasporto pubblico della capitale possa recuperare efficienza e qualità, al pari di altre capitali europee anche più popolate o estese, come Parigi e Londra;

2) a intervenire, affinché sia garantita la sicurezza di passeggeri e personale in tutti i mezzi di trasporto pubblico circolanti a Roma;

3) a stimolare azioni per il potenziamento delle corse e dei mezzi di trasporto di superficie, soprattutto nelle fasce orarie di punta.

(1-00652) (testo 2) (18 ottobre 2016)

BARANI, MAZZONI, AMORUSO, AURICCHIO, COMPAGNONE, CONTI, D'ANNA, FALANGA, GAMBARO, IURLARO, LANGELLA, EVA LONGO, PAGNONCELLI, PICCINELLI, RUVOLO, SCAVONE, VERDINI. -

Il Senato,

premessso che:

Roma è il comune più popoloso ed esteso d'Italia; infatti, la città si estende per una superficie di 1.287,36 chilometri e conta una popolazione residente di 2.866.761 milioni di persone;

nei giorni feriali, si stima che il numero delle persone salga a ben 6 milioni, la prossimità con lo Stato Città del Vaticano la rende meta di milioni di pellegrini, che si recano nella città eterna anche per motivi di fede, vieppiù in presenza di eventi periodici come il Giubileo o comunque altri grandi eventi;

il trasporto pubblico locale si compone di: 3 linee di metropolitana per un totale di 60 chilometri, gestite dall'ATAC, società *inhouse* di proprietà comunale; 8 relazioni regionali, operate da Trenitalia sul nodo ferroviario di Roma e numerate da FL1 a FL8, oltre al collegamento rapido Leonardo Express fra la stazione Termini e l'aeroporto di Fiumicino; 3 ferrovie regionali Roma-Lido, Roma-Giardinetti e Roma-Civitacastellana-Viterbo gestite dall'ATAC. Le linee di superficie su autobus, tram e filobus, sono gestite per l'80 per cento dall'ATAC e per il restante dal consorzio privato Roma TPL, per un totale di 2.305 chilometri, con 2.750 vetture e 401 linee;

la mobilità di tutte queste persone dovrebbe essere garantita con un sistema di trasporto pubblico veramente di qualità, efficiente, regolare, puntuale, sicuro, igienico, egualitario, solidale, eco-sostenibile, con un buon grado di soddisfacimento accertato da parte degli utenti;

non si può, al contrario, non rilevare le carenze del sistema di gestione dell'ATAC, sotto ognuno dei profili citati. Si assiste quotidianamente, nelle fasce orarie di punta, a bus e metropolitane iperaffollati; i mezzi di superficie, soprattutto, scontano ritardi incredibili, determinando l'accumulo eccessivo di passeggeri alle fermate e rendendo i bus impraticabili e troppo spesso le corse saltano per mancanza di personale, o addirittura di mezzi. Non sfuggirà ad alcuno, infatti, come il sovraffollamento rende i mezzi pubblici insicuri, essendo più difficile prevenire furti da parte di mestieranti del borseggio. Tale situazione espone, inoltre, le persone a una maggiore facilità di contagio durante il picco dell'influenza, e, favorendo eccessivamente il contatto fisico, determina nella migliore delle ipotesi stati di disagio spesso non facilmente gestibili, oltre a problemi di carattere igienico;

accanto alle legittime rimostranze dei cittadini, bisogna evidenziare anche le lagnanze del personale che sempre più chiede che vengano presi provvedimenti per assicurare l'incolumità degli autisti. Cresce, infatti, il numero dei casi di cronaca che raccontano di autisti minacciati o aggrediti da malviventi o da balordi;

con riguardo al trasporto sotterraneo, i problemi, oltre al sovraffollamento nelle ore di punta, riguardano lo stato dei treni, spesso sporchi e resi indecorosi da troppi graffiti;

c'è poi il problema del mancato pagamento del titolo di viaggio. Troppo pochi i controlli, uniti a una dilagante cultura del "menefreghismo", in base alla quale si stenta a far comprendere che pagare il biglietto è un obbligo;

in ogni caso, da un *report* di Eurostat, relativo al 2015, è emerso che Roma sta al penultimo posto delle città europee, in cui gli abitanti si ritengono insoddisfatti per la mobilità;

troppe le conseguenze negative che vengono da una gestione incontrollata dell'ATAC, scossa da scandali, da mancati introiti rispetto alle spese, da indebitamento galoppante;

le irregolarità riguarderebbero la fornitura di pneumatici, la gestione del dopolavoro, i distacchi sindacali, come pure il conferimento di incarichi di consulenze non necessarie e il depauperamento dei beni aziendali;

anche l'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) si è occupata a lungo dell'ATAC e in un rapporto ha avuto modo di affermare che "oltre il 90% dei lavori e dei servizi degli ultimi cinque anni sono stati affidati senza gara". Anomalie del sistema, insomma, che hanno portato al collasso di trasporto pubblico capitolino, con centinaia di bus inutilizzati, per assenza di pezzi di ricambio, mancata manutenzione, pochi autisti costretti ai doppi

turni, ma tantissimi amministrativi. Lo stesso dicasi per il trasporto sotterraneo;

considerato che:

il nuovo processo di rivisitazione della *governance* dell'ATAC è ancora interessato da parecchia incertezza, dal momento che sia l'amministratore unico che il direttore generale, nel mese di settembre 2016, hanno rassegnato le loro dimissioni;

la situazione dei trasporti gestiti dall'ATAC è peggiorata di molto nelle ultime settimane, atteso che a settembre sono state tagliate 3.800 corse, con una riduzione di 200 autobus in giro per la città. Sembrerebbe che la riduzione sia dovuta al mancato pagamento di taluni fornitori, incaricati di effettuare la manutenzione dei mezzi e in effetti dal mese di febbraio 2016 a luglio 2016 si è registrata una diminuzione costante della quantità di corse, ed esattamente: meno 7,9 per cento a febbraio, meno 8,1 per cento ad aprile, meno 12,2 per cento a giugno e meno 10 per cento a luglio;

il problema dei disservizi nel trasporto locale di Roma finisce per travalicarne i confini e si pone come un problema di tipo nazionale data la mole di pendolari, turisti e comunque utenti provenienti da tutta Italia e dal mondo,

impegna il Governo:

1) a favorire il miglioramento del trasporto pubblico locale, dando attuazione al decreto legislativo sui servizi pubblici locali in corso di emanazione;

2) per quanto di competenza, a intervenire affinché sia garantita la sicurezza di passeggeri e personale in tutti i mezzi di trasporto pubblico circolanti a Roma.

(1-00653) (18 ottobre 2016)

ARACRI, GASPARRI, CANDIANI, TARQUINIO, CERONI, FAZZONE, BONFRISCO, BRUNI, COMPAGNA, D'AMBROSIO LETTIERI, DI MAGGIO, LIUZZI, PERRONE, ZIZZA, AUGELLO, FASANO, CARDIELLO, PELINO, GIBIINO. -

Ritirata

Il Senato,

premesso che:

l'azienda Atac da anni versa in uno stato di grave crisi che ha reso necessari ripetuti interventi di ricapitalizzazione;

la crisi non è solo economico-finanziaria ma anche industriale; difatti, da oltre 10 anni, come si può leggere dai documenti aziendali, si è accumulato un debito per le manutenzioni che riguarda sia le infrastrutture, sia il

materiale rotabile e coinvolge il trasporto su ferro, quello tranviario e quello su gomma;

il primo firmatario del seguente atto d'indirizzo ha presentato numerosi atti di sindacato ispettivo (3-02946, 3-02947, 3-02995, 4-04118, 4-05838, 4-05888, 4-05938) ai quali, ad oggi, non è stata fornita risposta e con i quali ha ripetutamente denunciato l'annosa condizione in cui versava l'azienda, il suo *management*, le problematiche riscontrate nei bandi emanati, i ripetuti cambi al vertice e l'incapacità di intraprendere una strategia commerciale-industriale di medio periodo per rilanciarla;

considerato che:

il 28 ottobre 2014, è stato predisposto e approvato un piano industriale che prevedeva il pareggio di bilancio e il raggiungimento dell'utile a partire dal 2017;

il piano era in diretta correlazione con l'elaborazione e l'approvazione del decreto-legge 6 marzo 2014, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 maggio 2014, n. 68, recante: "Disposizioni urgenti in materia di finanza locale, nonché misure volte a garantire la funzionalità dei servizi svolti nelle istituzioni scolastiche", detto "salva Roma III";

esso ha generato accordi con le organizzazioni sindacali più rappresentative, che hanno concesso un aumento di produttività nell'esercizio metroferroviario e su gomma, l'azzeramento dello straordinario patologico e l'avvio del recupero di efficacia ed efficienza all'azienda;

durante la gestione commissariale dell'Atac, sono stati nominati Armando Brandolese in qualità di amministratore unico e Marco Rettighieri come direttore generale;

la nomina di quest'ultimo è stata annunciata e sollecitata da esponenti politici della maggioranza consiliare *pro tempore*, ancor prima che prendesse avvio la procedura di selezione;

le ultime gestioni Brandolese-Rettighieri avrebbero, ad avviso dei presentatori, aggravato la crisi industriale dell'azienda;

inoltre, sarebbero state attuate scelte, da parte dell'amministratore unico e del direttore generale allora in carica, secondo i presentatori, in controtendenza con lo stesso piano industriale, in merito alla produttività del lavoro e al servizio da rendere ai cittadini;

giòva ricordare che nulla è stato fatto per modificare il sistema di bigliettazione elettronica, questione problematica che è stata ripetutamente oggetto d'inchieste giornalistiche e da parte della magistratura;

a tal proposito, il generale *pro tempore* della Guardia di finanza a riposo, dottor Rapetto, era stato incaricato di svolgere una verifica sulla funzionalità e l'antifrode del sistema di bigliettazione. Purtroppo però gli esiti di quella verifica non sono mai stati presentati;

non vi è stata, altresì, nessuna protesta in merito alla decisione, a giudizio dei proponenti scellerata, del commissario straordinario di sottrarre 58 milioni di euro per gli investimenti sulle metropolitane di Roma;

il regolamento (CE) n. 1370/2007 dispone che l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto avvenga, a decorrere dal 3 dicembre 2019, mediante procedura di gara ad evidenza pubblica; tale scadenza è inderogabile e rende non più praticabile il ricorso all'*in house providing*;

l'attuale situazione dell'Atac, in una prospettiva sia industriale che patrimoniale e finanziaria, non consente che nei prossimi 2 anni sussistano neppure le condizioni minime per essere ammessi alla procedura di gara;

permanendo questa situazione, si profila un'inevitabile fuoriuscita dell'Atac dalla gestione del contratto di servizio ed una conseguente crisi che rischia di coinvolgere non solo i 12.000 dipendenti, ma anche buona parte dell'indotto delle imprese e dei fornitori;

premesso che, a quanto risulterebbe ai proponenti del presente atto d'indirizzo:

continuerebbe l'ingerenza di taluni esponenti politici riconducibili alla maggioranza di Governo che ordinerebbero i licenziamenti via "Twitter", interverrebbero sulle scelte aziendali di utilizzo delle risorse e scriverebbero da "inquisitori giustizialisti" su ogni fatto dell'azienda con notizie imprecise e in modo strumentale, tanto da procurare allarme tra i cittadini;

anche le recenti scelte da parte dell'attuale amministrazione comunale sull'organizzazione aziendale appaiono, secondo i proponenti, insufficienti, poiché la situazione economico-finanziaria dell'azienda non risulta affrontata con la revisione e integrazione del piano industriale e la pianificazione degli interventi necessari,

impegna il Governo:

1) a verificare, per quanto di competenza, la situazione economico-finanziaria dell'Atac;

2) a verificare, per quanto di competenza, lo stato e le origini del debito per la manutenzione delle infrastrutture e del materiale rotabile in esercizio nella città di Roma e nelle ferrovie ex concesse;

3) a presentare un piano nazionale per la realizzazione di interventi infrastrutturali per la capitale d'Italia;

4) a decidere con urgenza sulla titolarità delle infrastrutture delle ferrovie Roma-Giardinetti, Roma-Lido e Roma-Viterbo;

5) ad intraprendere, per quanto di competenza, un'azione conoscitiva sui fattori di produttività e redditività del piano industriale dell'Atac;

6) a valutare, anche alla luce delle linee guida in merito alla politica di gestione delle imprese partecipate dalla pubblica amministrazione ed agli strumenti di legge previsti, se sussistano le condizioni per porre in essere

una procedura concorsuale, attivando per l'Atac una amministrazione straordinaria speciale;

7) a valutare la possibilità di collocare temporaneamente la partecipazione dell'Atac all'interno del Ministero dell'economia e delle finanze, affidando contestualmente ad una struttura tecnica scelta *ad hoc* il compito del risanamento industriale e patrimoniale dell'azienda.

(1-00655) (18 ottobre 2016)

DE PETRIS, CERVELLINI, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MASTRANGELI. -

Il Senato,

premessi che:

nella città di Roma la quota di spostamenti afferita al trasporto pubblico locale si attesta tuttora attorno al 28 per cento, un valore decisamente inferiore a quanto riscontrabile nelle altre grandi capitali europee dove spesso tale percentuale supera il 50 per cento del totale, con un tasso *record* di motorizzazione privata pari a 62 auto ogni 100 abitanti;

la forte prevalenza del trasporto automobilistico privato comporta pesanti riflessi sulla qualità della vita dei cittadini romani, con una stima di 135 milioni di ore perse ogni anno nel traffico e una corrispondente perdita di circa 1,5 miliardi di euro all'anno di valore, a cui vanno aggiunti i costi sociali per l'incidentalità, circa 1,3 miliardi di euro, e quelli ambientali;

le emissioni atmosferiche da traffico automobilistico incidono pesantemente sulla qualità dell'aria nella città, con 65 giorni di superamento, nel corso del 2015, della soglia limite concernente le polveri sottili (PM10) ed una forte incidenza, nelle fasce vulnerabili di popolazione, di patologie respiratorie;

la qualità del servizio di trasporto pubblico locale risulta in costante peggioramento nell'ultimo decennio, con riduzione delle corse e della qualità dell'esercizio, incremento della frequenza di interruzione dei servizi, scadimento costante della manutenzione delle vetture, con i conseguenti rischi in termini di sicurezza per gli utenti, in particolare nelle linee della metropolitana;

lo scadimento complessivo del servizio marcia di pari passo con la crisi finanziaria e gestionale di ATAC SpA che presenta una preoccupante crescita dell'indebitamento, la persistenza di una consistente evasione dagli obblighi tariffari, la riduzione del numero di autisti operativi e delle vetture circolanti, nel quadro di una politica di gestione da parte del *management* che ha a più riprese favorito le assunzioni clientelari, con ricorrenti situazioni di scarsa trasparenza e irregolarità accertata nella conduzione degli appalti ed un evidente ritardo nell'implementazione degli indispensabili interventi di risanamento aziendale;

anche le ispezioni aziendali condotte dal Ministero dell'economia e delle finanze e dall'ANAC hanno evidenziato la dimensione del danno procurato dall'inefficiente gestione di ATAC all'erario e al bilancio di Roma capitale, con un debito consolidato che supera un miliardo e mezzo di euro;

considerato che:

con deliberazione della Giunta capitolina n.273 del 6 agosto 2015 è stato approvato il nuovo contratto di servizio fra Roma capitale ed ATAC SpA relativo al periodo 2015-2019, con il quale è stato avviato un faticoso e complesso procedimento per la riduzione del disavanzo aziendale ed il riequilibrio strutturale dei costi, fondato su un piano triennale di efficientamento che prevede il miglioramento progressivo degli indicatori di efficacia ed efficienza del servizio, la riqualificazione del parco veicoli, l'incremento della produttività delle officine aziendali e degli investimenti nelle infrastrutture e nelle nuove tecnologie;

il processo di risanamento aziendale di ATAC SpA, in un quadro di riferimento che mantenga il carattere pubblico dell'azienda, deve essere fortemente sostenuto dall'indirizzo politico e dal supporto dell'amministrazione capitolina che non può esimersi dall'assicurare la presenza di un *management* all'altezza del compito e dalla coerente implementazione di interventi rivolti a promuovere e rafforzare il trasporto pubblico nella capitale, nel quadro di politiche per lo sviluppo sostenibile della città;

la complessità dell'azione di risanamento e riqualificazione del trasporto pubblico romano deve vedere ugualmente impegnati la Regione Lazio, per quanto di competenza anche sul fronte finanziario, e il Governo nazionale che deve manifestare con atti concreti la consapevolezza che si tratta di una sfida decisiva per la capitale del Paese e per la qualità della vita dei circa 4 milioni di cittadini che gravitano sull'area metropolitana romana,

impegna il Governo:

1) a supportare adeguatamente l'azione di risanamento finanziario dell'azienda di trasporto pubblico della capitale e la riduzione dell'attuale esposizione con gli istituti di credito, valutando l'opportunità di incrementare, nell'ambito del disegno di legge di bilancio per il 2017, la dotazione del Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'art. 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

2) a prevedere un'adeguata priorità e una congrua dotazione finanziaria per gli investimenti contenuti nel programma delle infrastrutture strategiche per il triennio 2017-2019 destinati alle opere rivolte al completamento della rete metropolitana e al potenziamento della rete di superficie su ferro della città di Roma, con particolare riferimento al potenziamento e alla ristrutturazione della Roma-Lido, al prolungamento della Linea B della metropolitana, al completamento della Linea C, all'implementazione del piano di rilancio del trasporto su ferro in superficie;

3) a monitorare costantemente, per tramite degli organi di controllo, le condizioni di esercizio e di sicurezza della rete del trasporto pubblico di Roma, con particolare riferimento allo stato delle linee della metropolitana, a tutela della sicurezza degli utenti e del personale addetto.

(1-00657) (18 ottobre 2016)

CROSIO, ARRIGONI, CALDEROLI, CANDIANI, CENTINAIO, COMAROLI, CONSIGLIO, DIVINA, STEFANI, STUCCHI, TOSATO, VOLPI. -

Il Senato,

premessi che:

il tema della mobilità rappresenta per una grande città come Roma una delle questioni più importanti per lo sviluppo economico e quello produttivo, per l'organizzazione delle funzioni, per l'attrattività e, non ultimo, per la qualità della vita dei cittadini;

la qualità e l'efficienza dell'offerta di mobilità (infrastrutture, servizi) incidono infatti sensibilmente sulla disponibilità e sul consumo di tempo, una risorsa sempre più scarsa e preziosa per i cittadini e le famiglie in particolare, tanto più a fronte dei processi di trasformazione, che ne hanno fortemente ridotto, negli ultimi decenni, la disponibilità. Si stima infatti che il cittadino romano percorra mediamente 33 chilometri al giorno sui mezzi pubblici, che corrispondono a circa un'ora e mezza;

ma se da una parte la crisi economica e l'abbassamento dei livelli di consumo e di reddito dei cittadini hanno comportato un aumento della domanda di trasporto pubblico, dall'altra il taglio ai finanziamenti destinati al settore ne hanno causato una riduzione;

particolarmente preoccupante appare la situazione del Lazio, a fronte della rilevanza del fenomeno del pendolarismo in questa regione: 48,2 per cento, rispetto a una media nazionale del 47 per cento, con 2,5 milioni di spostamenti giornalieri della popolazione residente e 160.000 persone che entrano ed escono quotidianamente dalla capitale in treno;

a Roma, lo stato dell'applicazione della normativa evidenzia un quadro disorganico e stratificato nel tempo. Se non è mancata negli ultimi 15 anni un'attività di elaborazione e produzione di strumenti di pianificazione per singoli comparti a livello di sistema, l'incerta collocazione nella linea gerarchica delle fonti e la mancata tempestività nell'approvazione nelle sedi deliberative deputate non hanno consentito a questi ultimi strumenti di esercitare un effettivo potere di indirizzo per la programmazione di settore;

il trasporto pubblico romano è stato, negli ultimi anni, oggetto di diverse fasi di riordino organizzativo e societario comunale. Il piano di riassetto ha comportato l'integrazione in un unico soggetto controllato al 100 per cento dal Comune, mediante fusione per incorporazione, delle attività commerciali ausiliarie, già gestite da Atac, con la gestione del trasporto

pubblico locale in capo a Trambus e Met.ro, nonché con i servizi per la mobilità privata;

dal 2005, la gestione del trasporto pubblico locale è stata regolata da 3 contratti di servizio bilaterali di 7 anni: il primo stipulato fra Comune e Atac, e gli altri 2 stipulati fra Atac e, rispettivamente, Met.ro e Trambus. Anche dopo il riassetto societario, in cui Atac è subentrata a Trambus e Met.ro nei loro compiti operativi, ad esclusione dei servizi ausiliari e strumentali trasferiti a Roma Servizi per la mobilità, i contratti non sono mai stati aggiornati in base alla mutata organizzazione;

l'articolo 6 del decreto-legge n. 16 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 68 del 2014, ha imposto a Roma capitale l'adozione di idonee misure atte alla riduzione del disavanzo e al contenimento dei costi scaturite nel piano di rientro. Tale provvedimento ha interessato anche la società partecipata Atac SpA per la quale è stato predisposto un piano di efficientamento e risanamento per il triennio 2014-2016, finalizzato ad una riprogrammazione del servizio, secondo criteri di sostenibilità e di efficacia;

nel periodo regolatorio i costi *standard* sono stati utilizzati solo come costi obiettivo, ossia come un valore tendenziale che i costi del servizio avrebbero dovuto raggiungere, senza specificare in che misura si sarebbero dovuti annualmente avvicinare al valore *standard*, al fine di eguagliarlo al termine dell'arco temporale di transizione;

la legge delega sul federalismo fiscale (legge n. 42 del 2009) ha individuato (art. 9, comma 1, lettera *f*)), per il settore del trasporto pubblico regionale, un criterio "misto" di finanziamento, disponendo che l'ammontare del finanziamento del trasporto pubblico vada determinato tenendo conto, oltre che dei costi *standard*, anche della fornitura di un livello adeguato del servizio. In questa ottica, si prevede, per le spese di parte corrente, l'assegnazione delle quote del previsto fondo perequativo in misura tale da ridurre adeguatamente le differenze tra territori con diverse capacità fiscali per abitante, ma senza garantire l'integrale copertura del fabbisogno *standard*, mentre, per le spese in conto capitale, si dovrà assicurare l'integrale copertura del fabbisogno *standard*;

sembra quanto mai urgente che la ripartizione delle risorse fra le Regioni per il trasporto pubblico locale debba superare il criterio della spesa storica, per ispirarsi a criteri idonei a premiare l'efficienza e l'efficacia nella gestione del servizio, individuando obiettivi quali l'incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, la migliore corrispondenza tra l'offerta e la domanda, la definizione di livelli occupazionali appropriati, la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e verifica. La definizione dei fabbisogni e costi *standard* anche per il settore del trasporto pubblico locale può rappresentare uno strumento appropriato per superare il criterio della spesa storica,

impegna il Governo:

1) a mettere in atto i provvedimenti normativi necessari affinché si proceda ad una ripartizione dei finanziamenti destinati al trasporto pubblico

locale sulla base dei fabbisogni e costi *standard*, al fine di premiare gli enti che riescono ad erogare il servizio a costi minori, tenendo conto non tanto della spesa effettivamente sostenuta, relazionata soltanto alle variabili di contesto, quanto del costo relativo al singolo servizio;

2) nella determinazione del fabbisogno *standard*, ad assumere obiettivi di costo dei fattori più rilevanti, ai fini della produzione e fornitura del servizio, in modo da premiare l'efficienza, valutando altresì il servizio effettivamente erogato rispetto ad un livello quantitativo *standard* per verificarne l'efficacia.

(1-00658) (18 ottobre 2016)

CIOFFI, CIAMPOLILLO, SCIBONA, GAETTI, AIROLA, BERTOROTTA, BLUNDO, BOTTICI, BUCCARELLA, BULGARELLI, CAPPELLETTI, CASTALDI, CATALFO, COTTI, CRIMI, DONNO, ENDRIZZI, FATTORI, GIARRUSSO, GIROTTO, LEZZI, LUCIDI, MANGILI, MARTELLI, MARTON, MONTEVECCHI, MORONESE, MORRA, NUGNES, PAGLINI, PETROCELLI, PUGLIA, SANTANGELO, SERRA, TAVERNA. -

Il Senato,

premessi che:

il trasporto pubblico rappresenta uno dei settori più rilevanti per il nostro Paese, sia sotto il profilo sociale che sotto quello economico. Nelle grandi città come Roma, esso rappresenta il volano dell'inclusione sociale, tenuto conto che un trasporto pubblico efficiente è segno di democrazia, riduce le diseguaglianze e unisce il tessuto sociale;

l'enorme espansione delle periferie avvenuta a Roma nei decenni passati non ha seguito idonei criteri di pianificazione del territorio, ma ha favorito un'incontrollata cementificazione, senza, tra l'altro, prevedere di predisporre un'adeguata rete di trasporto;

a tale scenario estremamente problematico si aggiunge la pluriennale inadeguatezza del sistema di servizi pubblici, che ha prodotto una densità di traffico privato enormemente superiore rispetto a quello registrato nelle altre capitali europee. Oltre il 66,55 per cento dei cittadini romani si sposta abitualmente in auto. A Berlino soltanto il 31 per cento, a Parigi il 17 per cento;

la città si trova da sempre e perennemente congestionata dalle auto. Roma è, infatti, la tredicesima città più trafficata al mondo, la quinta in Europa, la prima in Italia. Questo provoca un forte degrado della qualità della vita dei cittadini e dei turisti che vi si recano;

la velocità commerciale delle vetture di trasporto pubblico è la più bassa d'Europa. Gli spostamenti sono lenti e farraginosi e sono causa di *stress* ed inquinamento, anche con gravi danni economici ed un peggioramento estetico e paesaggistico della città stessa;

considerato che:

la Commissione europea, nel gennaio 2014, ha pubblicato le nuove linee guida per lo sviluppo e l'implementazione dei piani urbani della mobilità sostenibile, in cui sono contenuti esempi di buone pratiche, strumenti e fonti per il corretto svolgimento di ogni attività. In particolare, secondo la Commissione europea, i piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) devono mirare a creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi: garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave; migliorare le condizioni di sicurezza; ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici; migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale, a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme;

risulta ai proponenti che, anche sulla base di quanto indicato nella memoria di Giunta capitolina datata 14 ottobre 2016, relativa agli indirizzi per la redazione delle linee guida del PUMS di Roma capitale, è obiettivo strategico dell'amministrazione quello di dotare la città di un sistema di mobilità competitivo con le altre capitali europee e mondiali, nonché di recuperare nel medio-lungo periodo il *gap* infrastrutturale storico, aggravato dall'incongruente sviluppo insediativo degli ultimi 15 anni;

al riguardo, al fine di favorire una visione di stretta integrazione fra politiche urbanistiche e politiche della mobilità, le linee programmatiche presentate dalla nuova Giunta capitolina e approvate con deliberazione di Assemblea n. 9 del 3 agosto 2016, nell'ambito della redazione del PUMS, evidenziano come sia necessario operare una rivoluzione di metodo, cambiando alla radice il criterio di selezione delle opere, che dovrà essere trasparente e condiviso. Per il futuro occorrerà sostenere la mobilità su ferro sicura ed interconnessa e la realizzazione di opere a basso impatto ambientale;

a tal fine, la Giunta capitolina ha deciso di dare mandato all'assessore alla Città in movimento di avviare il gruppo di lavoro che dovrà provvedere alla stesura delle linee guida del piano di Roma, adottando il documento elaborato dalla Commissione europea, quale strumento per orientare e supportare il lavoro di redazione, e per procedere all'elaborazione del PUMS anche attraverso la predisposizione e l'impiego di idonei strumenti di coinvolgimento dei cittadini;

rilevato che:

occorre evidenziare come negli anni, sotto il profilo gestionale, il trasporto pubblico di Roma è stato caratterizzato da politiche di affidamenti diretti, assunzioni clientelari e operazioni amministrative di controversa trasparenza. Il sistema di trasporto pubblico locale di Roma è stato così caratterizzato da mancati investimenti, scandali legati al *management*, scarse *performance* aziendali e ricavi inferiori alle spese sostenute;

Roma capitale ha disposto, con la deliberazione di Assemblea capitolina n. 47 del 15 novembre 2012, l'affidamento *in house* ad ATAC SpA,

per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 3 dicembre 2019: del servizio di trasporto pubblico locale di superficie e di metropolitana; della gestione dei parcheggi di interscambio; della gestione della sosta tariffata su strada; della gestione della rete di rivendite e di commercializzazione dei titoli di viaggio; dell'esazione e del controllo dei titoli di viaggio relativi alle linee della rete periferica esercita da Roma TPL Scarl alla società ATAC;

ATAC rappresenta il primo operatore della mobilità urbana in Italia. La forte precarietà economico-finanziaria dell'azienda protrattasi sin dalla fusione con Met.Ro SpA e Trambus SpA del 2010, con progressivo consolidamento di un indebitamento verso i fornitori di 325 milioni di euro, ha determinato inevitabili ripercussioni in termini di servizi erogati ai cittadini residenti, ai lavoratori pendolari, agli studenti e ai turisti. La capitale registra circa 180.000 presenze di turisti al giorno;

nonostante l'azienda capitolina sia un tassello fondamentale nell'assetto dei servizi di trasporto urbano e giochi un ruolo strategico ai fini della promozione di forme di mobilità sostenibile, la sua attività, negli anni, non è stata adeguatamente vigilata e supportata, sia dalle amministrazioni locali che da quelle regionali e centrali che si sono avvicendate;

a livello centrale, si registrano evidenti disparità di trattamento nella ripartizione delle somme del Fondo nazionale trasporto fra le varie Regioni. Il Lazio, infatti, riceve dal fondo circa 100 euro per ogni abitante, la Basilicata oltre 120, la Toscana circa 120. Appare evidente che lo Stato non distribuisce le risorse rispettando criteri di carico insediativo e funzioni oggettive svolte da ciascuna Regione;

l'inequiva distribuzione delle somme destinate al trasporto pubblico è ulteriormente aggravata in sede di trasferimento delle risorse fra la Regione Lazio e Roma capitale. Il corrispettivo per la gestione del servizio di trasporto pubblico locale (TPL), infatti, è finanziato in parte con risorse di Roma capitale e in parte con risorse della Regione, ai sensi della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30, che, all'art. 30 comma 1, istituiva il "Fondo Regionale Trasporti il cui ammontare è determinato, annualmente, con legge di bilancio della Regione sulla base di risorse finanziarie proprie e di quelle trasferite dallo Stato ai sensi del citato D.Lgs. 422/97" e, al comma 2, elenca le finalità del predetto "Fondo Regionale Trasporti" e, tra queste, alla lettera c), quella "per far fronte agli oneri relativi all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico su strada e con metropolitane";

nel periodo 2010-2011 la Regione Lazio trasferiva circa 305 milioni di euro all'anno alla città di Roma; successivamente si è assistito ad una netta riduzione delle risorse trasferite, sino ad arrivare ai 220 milioni di euro nel 2016. Le risorse necessarie per la gestione della quota di trasporto pubblico locale gestito da ATAC sono, dunque, per lo più a carico di Roma capitale, cioè dei cittadini romani. La quota che deve sopportare la città si aggira intorno al 50 per cento;

occorre inoltre aggiungere che la ripartizione delle risorse non risponde a criteri oggettivi legati all'effettiva erogazione dei servizi. Roma

capitale offre quasi il 50 per cento dei servizi di tutta la Regione Lazio (vetture su chilometri), ma riceve dalla medesima Regione solo il 20 per cento delle risorse totali, mentre all'azienda di trasporto pubblico regionale Cotral viene trasferito il 45 per cento delle risorse a fronte di una percentuale di servizi offerti pari al 20 per cento;

le carenze della Regione nei confronti di Roma capitale non riguardano esclusivamente l'esigua entità dei trasferimenti, ma anche la mancata erogazione dei trasferimenti di competenza nei tempi stabiliti. L'ultimo versamento regionale, eseguito nel mese di luglio 2016, si riferisce al contributo del secondo semestre 2014 e del primo semestre 2015. Tale iato temporale impedisce ogni attività di programmazione e crea un permanente problema di disponibilità di cassa;

da ultimo, occorre sottolineare un problema decisamente rilevante, legato al mancato riconoscimento, da parte della Regione, dei rimborsi per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro. Il debito legato a questa voce ammonta a circa 554 milioni di euro, una cifra consistente e sufficiente a rimettere ATAC in pieno esercizio;

la legittimità delle somme relative al rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro è asserita dalla Corte di cassazione, con sentenze n. 23246 del 2015 e n. 3318 del 2015, oltre che dalla delibera n. 35 del 24 dicembre 2015 del commissario straordinario Francesco Paolo Tronca. La Regione Lazio ha sempre disconosciuto la legittimità dei citati crediti, affermando che si trattava di somme già comprese in quelle corrisposte per l'erogazione del servizio. Tuttavia, giova precisare che tale affermazione è priva di fondamento, in quanto le sottovoci di pagamento sono tutte elencate e quella relativa alla ricontrattazione del contratto collettivo nazionale di lavoro non è presente (vedi *ex multis* una determina dirigenziale della stessa Regione Lazio del 2009, la determina regionale del 2009 sul capitolo D41507);

considerato inoltre che:

l'età media del parco mezzi di ATAC è fra le più alte di Italia. Negli ultimi 8 anni, è stato rinnovato poco più del 15 per cento della flotta. A fronte di un totale di circa 1.900 mezzi, più di 1.500 hanno un'età compresa tra gli 8 e i 16 anni. Appare evidente la necessità di provvedere alla sostituzione del parco mezzi, procedendo all'acquisto di circa 900 nuovi mezzi, che l'azienda potrebbe avviare anche attraverso un maggior supporto economico da parte della Regione e dello Stato, tenuto conto della specificità e delle esigenze di una città come Roma;

ad un parco progressivamente vecchio avrebbe dovuto corrispondere, inoltre, un incremento di pezzi di ricambio per far fronte ad un maggior numero di interventi da svolgere, ma in ATAC ciò non è avvenuto, anzi si è finiti per erodere le scorte di magazzino;

al riguardo, occorre inoltre rilevare che, con delibera n. 773 del 6 luglio 2016, depositata in data 2 agosto 2016, l'ANAC ha riconosciuto il mancato rispetto da parte di ATAC, relativamente agli affidamenti attivati nel

periodo 2011-2015, di quanto disposto dall'art. 29 del vecchio codice dei contratti, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (art. 35 del nuovo codice), «non avendo la società provveduto ad effettuare le verifiche richieste dal richiamato articolo per la definizione dell'importo dell'appalto ai fini dell'individuazione della soglia, operando così un artificioso frazionamento degli acquisti di materiali di ricambio ed adottando procedure che non garantiscono adeguata pubblicità e competitività»;

la nuova Giunta capitolina si è adoperata, sin dal suo insediamento, per sbloccare l'acquisto di 150 nuovi autobus. Fino a fine agosto, infatti, il *management* di ATAC affermava che non fosse possibile procedervi senza prima apportare modifiche al contratto di servizio. A seguito di approfondimenti avviati dalla nuova amministrazione, l'acquisto è stato prontamente sbloccato, rompendo la perdurante *impasse* burocratico-amministrativa creata in questi anni;

valutato che:

l'articolo 114, comma 3, della Costituzione dispone che: "Roma è la capitale della Repubblica. La legge dello Stato disciplina il suo ordinamento". Da ciò pare evidente la necessità costituzionale di una disciplina specifica che consideri la duplice natura della "Città di Roma": da un lato ente locale che, al pari degli altri, rappresenta una comunità territoriale specifica e, dall'altro, organismo di carattere generale che rappresenta l'unità della Repubblica e svolge funzioni proprie di capitale. In questo quadro, occorre sostenere il percorso di riforma della mobilità che la Giunta in carica sta definendo;

la nuova amministrazione capitolina, sin dal suo insediamento, ha dato piena fiducia alla *governance* societaria in carica, come dimostra, a solo titolo di esempio, la nota del 16 agosto 2016, a firma dell'assessore alla Città in movimento, dottoressa Linda Meleo, indirizzata ai vertici dell'azienda, in cui si precisa testualmente: "la mia fiducia nei confronti dell'operato è stata più volte sottolineata e la ribadisco con la presente", avendo provveduto l'assessore esclusivamente a muovere alcuni rilievi specifici, legati a criticità oggettive, che in un'ottica di maggiore trasparenza, rimarcata anche in campagna elettorale, non potevano non essere stigmatizzati;

nell'esercizio del controllo analogo spettante all'amministrazione era, dunque, doveroso effettuare verifiche sugli organi, sugli atti, ovvero sulle azioni e sui comportamenti della società. Nelle società titolari di affidamenti *in house* è, infatti, maggiormente pregnante l'obbligo dell'ente di vigilare sui risultati di bilancio, trattandosi di un obbligo di diligenza che discende dal dovere di equilibrio economico settoriale e complessivo,

impegna il Governo:

1) a supportare il percorso di riforma che la nuova Giunta capitolina intende porre in essere per ottimizzare il servizio di trasporto romano e regolare in modo più efficiente la domanda di mobilità dei cittadini;

2) a sostenere, in ragione della specificità di Roma quale capitale della Repubblica, le richieste di cofinanziamento per l'attuazione degli interventi da prevedere nell'ambito del piano urbano della mobilità sostenibile, al fine di definire un insieme organico di interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei *mobility manager*, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città, così come previsto ai sensi dell'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, così da dotare la città di un sistema di mobilità efficiente e di qualità;

3) ad assumere le opportune iniziative presso la Regione Lazio al fine di favorire una ripartizione più equa e tempestiva delle risorse destinate a Roma capitale, per far fronte agli oneri relativi all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico;

4) in forza della normativa vigente, a udire il sindaco di Roma capitale nelle riunioni in cui il Consiglio dei ministri esamina questioni concernenti, direttamente ed indirettamente, il trasporto pubblico locale e la mobilità della capitale della Repubblica;

5) a dare attuazione alla risoluzione 7-00613, presentata presso la Camera dei deputati e approvata il 17 dicembre 2015, finalizzata ad incrementare le risorse del fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di un importo non inferiore a 50 milioni di euro annui, anche attraverso l'aumento del prelievo erariale unico attualmente applicato ai giochi pubblici ed eventuali addizionali.

ORDINE DEL GIORNO

G1

FILIPPI, ARACRI, STEFANO ESPOSITO, AUGELLO, ZELLER, BUEMI, GASPARRI, BORIOLI, CANDIANI, CANTINI, TARQUINIO, CARDINALI, CERONI, MARGIOTTA, FAZZONE, ORRU', BONFRISCO, RANUCCI, BRUNI, SONEGO, COMPAGNA, BROGLIA, D'AMBROSIO LETTIERI, CAPACCHIONE, DI MAGGIO, FABBRI, LIUZZI, BERGER, PERRONE, PALERMO, ZIZZA, ZIN, FASANO, ANITORI, CARDIELLO, PELINO, GIBIINO

V. testo 2

Il Senato,

premessi che:

il servizio di trasporto pubblico locale di Roma, ad avviso dei proponenti, versa in uno stato di profonda crisi gestionale, con evidenti ed immediate ricadute negative sulla vita quotidiana dei cittadini romani e dei pendolari, sui turisti e sull'immagine della capitale, e i più recenti accadi-

menti prefigurano un deciso peggioramento dello scenario, nel breve e medio periodo;

i disservizi nel trasporto pubblico a Roma, nonostante a giudizio dei proponenti il notevole impegno del personale operativo addetto ai mezzi di superficie e alla metropolitana, si registrano ormai con cadenza quotidiana. Sulle linee bus, nella metro e sulle tratte ferroviarie urbane, gestite da Atac SpA, aumentano le soppressioni di corse, i ritardi, l'allungamento dei tempi di attesa alle fermate e le interruzioni improvvisate del servizio, con conseguenti gravi ripercussioni sugli utenti e in particolare su coloro che utilizzano i mezzi pubblici per recarsi ai luoghi di lavoro o di studio;

il parco veicoli bus, della metropolitana e dei treni offre in questi giorni un servizio del tutto inadeguato alle esigenze di mobilità di una metropoli come Roma e sempre più di frequente si verificano situazioni di sovraffollamento incontrollato e pericoloso, con conseguente riduzione dei livelli di sicurezza nel trasporto delle persone;

considerato che:

il danno erariale prodotto dal complesso delle irregolarità compiute da Atac SpA ha assunto proporzioni gigantesche nel breve volgere di qualche anno. La Corte dei conti ha sottolineato, a più riprese, gli sprechi di Atac SpA e lo stesso Ministero dell'economia e delle finanze, a seguito di un'apposita ispezione condotta nell'azienda, ha evidenziato nel dettaglio le irregolarità commesse e la dimensione delle perdite procurate a danno del bilancio aziendale, del Comune di Roma e delle finanze pubbliche;

il Regolamento (CE) n. 1370/2007 dispone che l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto avvenga, a decorrere dal 31 dicembre 2019, mediante procedura di gara ad evidenza pubblica; tale scadenza è inderogabile e rende non più praticabile il ricorso all'*in house providing*;

l'attuale situazione dell'Atac, in una prospettiva sia industriale che patrimoniale e finanziaria, non consente che nei prossimi due anni sussistano neppure le condizioni minime per essere ammessi alla procedura di gara;

permanendo questa situazione, si profilano un'inevitabile fuoriuscita dell'Atac dalla gestione del contratto di servizio ed una conseguente crisi che rischia di coinvolgere non solo i 12.000 dipendenti, ma anche buona parte dell'indotto delle imprese e dei fornitori,

impegna il Governo:

a verificare, per quanto di competenza, che siano garantite dal concessionario del servizio di trasporto pubblico di Roma Capitale tutte le condizioni di sicurezza nel trasporto dei passeggeri sull'intera rete in gestione e sulle ferrovie concesse, e che le tempistiche e le modalità di trasporto, sia sui veicoli di superficie sia nella metropolitana, non siano fonte di preoccupazione per i cittadini romani, i pendolari e i turisti;

a verificare, per quanto di competenza, la situazione economico-finanziaria dell'Atac;

a verificare, per quanto di competenza, lo stato e le origini del debito per la manutenzione delle infrastrutture e del materiale rotabile in esercizio nella città di Roma e nelle ferrovie *ex concesses*;

a decidere con urgenza sulla titolarità delle infrastrutture delle ferrovie Roma-Giardinetti, Roma-Lido e Roma-Viterbo;

a valutare, anche alla luce delle linee guida in merito alla politica di gestione delle imprese partecipate dalla pubblica amministrazione ed agli strumenti di legge previsti, se sussistano le condizioni per porre in essere una procedura concorsuale, attivando per l'Atac una amministrazione straordinaria speciale;

a valutare la possibilità di collocare temporaneamente la partecipazione dell'Atac all'interno del Ministero dell'economia e delle finanze, affidando contestualmente ad una struttura tecnica scelta *ad hoc* il compito del risanamento industriale e patrimoniale dell'azienda.

G1 (testo 2)

FILIPPI, ARACRI, STEFANO ESPOSITO, AUGELLO, ZELLER, BUEMI, GASPARRI, BORIOLI, CANDIANI, CANTINI, TARQUINIO, CARDINALI, CERONI, MARGIOTTA, FAZZONE, ORRU', BONFRISCO, RANUCCI, BRUNI, SONEGO, COMPAGNA, BROGLIA, D'AMBROSIO LETTIERI, CAPACCHIONE, DI MAGGIO, FABBRI, LIUZZI, BERGER, PERRONE, PALERMO, ZIZZA, ZIN, FASANO, ANITORI, CARDIELLO, PELINO, GIBIINO

Il Senato,

premessi che:

il servizio di trasporto pubblico locale di Roma, ad avviso dei proponenti, versa in uno stato di profonda crisi gestionale, con evidenti ed immediate ricadute negative sulla vita quotidiana dei cittadini romani e dei pendolari, sui turisti e sull'immagine della capitale, e i più recenti accadimenti prefigurano un deciso peggioramento dello scenario, nel breve e medio periodo;

i disservizi nel trasporto pubblico a Roma, nonostante a giudizio dei proponenti il notevole impegno del personale operativo addetto ai mezzi di superficie e alla metropolitana, si registrano ormai con cadenza quotidiana. Sulle linee bus, nella metro e sulle tratte ferroviarie urbane, gestite da Atac SpA, aumentano le soppressioni di corse, i ritardi, l'allungamento dei tempi di attesa alle fermate e le interruzioni improvvisate del servizio, con conseguenti gravi ripercussioni sugli utenti e in particolare su coloro che utilizzano i mezzi pubblici per recarsi ai luoghi di lavoro o di studio;

il parco veicoli bus, della metropolitana e dei treni offre in questi giorni un servizio del tutto inadeguato alle esigenze di mobilità di una me-

tropoli come Roma e sempre più di frequente si verificano situazioni di sovraffollamento incontrollato e pericoloso, con conseguente riduzione dei livelli di sicurezza nel trasporto delle persone;

considerato che:

il danno erariale prodotto dal complesso delle irregolarità compiute da Atac SpA ha assunto proporzioni gigantesche nel breve volgere di qualche anno. La Corte dei conti ha sottolineato, a più riprese, gli sprechi di Atac SpA e lo stesso Ministero dell'economia e delle finanze, a seguito di un'apposita ispezione condotta nell'azienda, ha evidenziato nel dettaglio le irregolarità commesse e la dimensione delle perdite procurate a danno del bilancio aziendale, del Comune di Roma e delle finanze pubbliche;

il Regolamento (CE) n. 1370/2007 dispone che l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto avvenga, a decorrere dal 31 dicembre 2019, mediante procedura di gara ad evidenza pubblica; tale scadenza è inderogabile e rende non più praticabile il ricorso all'*in house providing*;

l'attuale situazione dell'Atac, in una prospettiva sia industriale che patrimoniale e finanziaria, non consente che nei prossimi due anni sussistano neppure le condizioni minime per essere ammessi alla procedura di gara;

permanendo questa situazione, si profilano un'inevitabile fuoriuscita dell'Atac dalla gestione del contratto di servizio ed una conseguente crisi che rischia di coinvolgere non solo i 12.000 dipendenti, ma anche buona parte dell'indotto delle imprese e dei fornitori,

impegna il Governo:

a verificare, per quanto di competenza, che siano garantite dal concessionario del servizio di trasporto pubblico di Roma Capitale tutte le condizioni di sicurezza nel trasporto dei passeggeri sull'intera rete in gestione e sulle ferrovie concesse, e che le tempistiche e le modalità di trasporto, sia sui veicoli di superficie sia nella metropolitana, non siano fonte di preoccupazione per i cittadini romani, i pendolari e i turisti;

a verificare, per quanto di competenza, la situazione economico-finanziaria dell'Atac;

a verificare, per quanto di competenza, lo stato e le origini del debito per la manutenzione delle infrastrutture e del materiale rotabile in esercizio nella città di Roma e nelle ferrovie *ex* concesse;

a decidere con urgenza sulla titolarità delle infrastrutture delle ferrovie Roma-Giardinetti, Roma-Lido e Roma-Viterbo;

a valutare, anche alla luce delle linee guida governative in merito alla politica di gestione delle imprese partecipate dalla pubblica amministrazione ed agli strumenti di legge previsti, se sussistano le condizioni per porre in essere procedure idonee a sostenere il rilancio dell'azienda anche attraverso procedure straordinarie;

a valutare la possibilità di collocare temporaneamente la partecipazione dell'Atac all'interno di un organismo statale dotato delle necessarie competenze, affidando contestualmente ad una struttura tecnica scelta *ad hoc* il compito del risanamento industriale e patrimoniale dell'azienda .

Allegato B**Testo integrale dell'intervento del senatore Cervellini in sede di illustrazione delle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658**

Secondo i dati diffusi la scorsa settimana da una ricerca GFK per Fondazione Sodalitas, "Sostenibilità ambientale: cosa chiedono i cittadini al proprio Comune", tra le iniziative che gli italiani considerano prioritarie per rendere il territorio in cui vivono più sostenibile al primo posto sta il potenziamento del trasporto pubblico (lo indica il 48 per cento degli intervistati). Figuriamoci a Roma dove la situazione del servizio risulta in costante peggioramento nell'ultimo decennio, con riduzione delle corse e della qualità dell'esercizio, incremento della frequenza di interruzione dei servizi, scadimento costante della manutenzione delle vetture, con i conseguenti rischi in termini di sicurezza per gli utenti, in particolare nelle linee della metropolitana. Alcune tratte, come la Roma-Lido, vincitrice del Premio Caronte, sono diventate il simbolo peggiore del trasporto locale in Italia.

Lo scadimento complessivo del servizio marcia di pari passo con la crisi finanziaria e gestionale di ATAC SpA: crescita dell'indebitamento, evasione dagli obblighi tariffari, riduzione del numero di autisti operativi e delle vetture circolanti. Tutto questo nel quadro di una politica di gestione da parte del *management* che ha favorito assunzioni clientelari, irregolarità accertate nella conduzione degli appalti, ritardo nell'operazione di risanamento aziendale. Secondo le ispezioni condotte dal Ministero delle finanze e dall'ANAC, la dimensione del danno procurato all'erario e al bilancio di Roma Capitale rileva un debito consolidato che supera il miliardo e mezzo di euro.

Di oltre 1.900 mezzi, 600 sono fermi perché obsoleti. L'esecutivo si è attivato rinviando al 2019 il piano di rientro dell'azienda, ma adesso sono necessarie azioni forti e trasparenti.

Il nuovo contratto di servizio fra Roma Capitale ed ATAC 2015-2019 sembrerebbe avviarsi sulla china di un procedimento per la riduzione del disavanzo aziendale, l'efficientamento del servizio, la riqualificazione del parco veicoli, l'incremento della produttività e degli investimenti infrastrutturali e nelle nuove tecnologie.

Con Sinistra Italiana-SEL ci siamo sempre battuti per il mantenimento della vocazione pubblica di aziende come ATAC e ACEA, fondamentali per la città, ma riteniamo anche che l'Amministrazione capitolina debba fare qualcosa di più delle visite a sorpresa nella sede ATAC, postando foto con l'amministratore unico che afferma «Al lavoro per rilanciare l'azienda». Le operazioni di facciata non bastano, negli anni, anche recenti, ne abbiamo viste continuamente, soprattutto di fronte a scadenze strategiche come quella del 2019, appuntamento con la gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico e dei vincoli per quello su gomma. Per lo sviluppo di una mobilità moderna e sostenibile e il risanamento e la riqualificazione del trasporto pubblico romano servono, oltre alla competenza del *management*, l'impegno

sinergico di Roma Capitale, della Regione Lazio, per quanto di competenza anche sul fronte finanziario, e del Governo nazionale che deve manifestare con atti concreti la consapevolezza che si tratta di una sfida decisiva per la Capitale e per la qualità della vita dei circa quattro milioni di cittadini che gravitano sull'area metropolitana romana.

Per questo con la nostra mozione intendiamo impegnare il Governo: a supportare adeguatamente l'azione di risanamento finanziario di ATAC SpA e la riduzione dell'attuale esposizione con gli istituti di credito, incrementando, nell'ambito della legge di stabilità per il 2017, la dotazione del Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale; a prevedere una adeguata priorità e dotazione per gli investimenti contenuti nel Programma delle infrastrutture strategiche per il triennio 2017-2019 destinati alle opere rivolte al completamento della rete metropolitana e al potenziamento della rete di superficie su ferro della città di Roma, con particolare riferimento al potenziamento e alla ristrutturazione della Roma-Lido, al prolungamento della Linea B della metropolitana, al completamento della Linea C, all'implementazione del piano di rilancio del trasporto su ferro in superficie - ed aggiungo: sopraelevato (come in tante esperienze Europee ed internazionali) - sulla base del programma specifico già predisposto dall'Amministrazione capitolina nel corso dell'anno 2014; a monitorare costantemente le condizioni di esercizio e di sicurezza della rete del trasporto pubblico di Roma, con particolare riferimento allo stato della linea della metropolitana, a tutela della sicurezza degli utenti e del personale addetto.

La sfida del trasporto pubblico a Roma non si vince con il libro dei sogni, bensì con investimenti pubblici e privati coerenti, manutenzione permanente, messa in sicurezza e una chiara visione di lungo periodo.

Concludendo: la politica deve metterci la faccia, deve fare scelte radicali, specifico: ottusamente radicali. E mi spiego: il Governo non può parlare di cura del ferro e finanziare costose ed inutili autostrade private come la Tirrenica. La Regione Lazio non può progettare e finanziare l'autostrada Roma-Latina ed abbandonare il ferro esistente ai livelli di degrado attuali e da *record*, come la Roma-Lido e il suo inattaccabile primato, che gli è valso il premio "Caronte" come la peggiore linea ferroviaria d'Italia. Perché così anche i famosi privati (sempre i soliti noti) che volete coinvolgere scelgono ovviamente le autostrade e su ferro unicamente l'Alta Velocità (la polpa).

Ogni giorno centinaia di migliaia di automobili convergono su Roma: è assurdo, è sbagliato, è costoso, è, dal punto di vista ambientale, catastrofico. Linee Roma-Viterbo, Roma-Lido, Roma-Latina; e chiusura dell'anello ferroviario; ferro di superficie e/o sopraelevato nelle medie ed estreme periferie molto meno costoso del sotterraneo e con gli stessi *standard* di velocità; innovazione su gomma: mezzi elettrici o ibridi.

È questo il patto che gli attori della politica, con le loro differenti caratteristiche politiche, devono stipulare per la Capitale del Paese, che ha i trasferimenti *procapite* più bassi e non solo sui trasporti. È assurdo e colpevole.

Smentitemi se siete in condizione di farlo. Qualcuno dica: non è vero!

Altrimenti procediamo, prima che il sistema, lasciato ormai all'abbandono, non potrà fare altro che collassare. E la politica continuerà a gonfiare di assunzioni clientelari le aziende strategiche dei trasporti (e non solo) con profili inutili alle esigenze delle stesse: tutti negli uffici, per capirci, nessuno in strada.

Questa sarebbe una rivoluzione storica per Roma Capitale, che finora ha onorato questa nuova definizione solo cambiando le scritte adesive sui mezzi e sulla carta intestata.

Testo integrale dell'intervento del senatore Ranucci nella discussione delle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658

Quello del trasporto pubblico locale è, notoriamente, un problema molto sentito a Roma. I servizi di trasporto pubblico di Roma Capitale sono affidati *in house* ad ATAC Roma, società a gestione comunale, mentre solo il 20 per cento dell'offerta su gomma è stata affidata, tramite gara pubblica, ad un operatore privato, Roma TPL. Una cattiva *governance* dell'azienda, mancati investimenti, nonché coinvolgimenti politici e scandali legati ai *top management*, uniti alla scarsa *performance* e ai ricavi nettamente minori alle spese, ha portato l'ATAC sull'orlo del precipizio, facendole accumulare un *deficit* di oltre un miliardo di euro tra il 2009 e il 2014.

Già il Gruppo del Partito Democratico del Senato nella scorsa legislatura, con varie interrogazioni, ha messo in luce la grave situazione di ATAC cominciando dalle problematiche riguardanti la gestione del patrimonio e di contratti assai ambigui con fondi comuni di investimento, sulla metro C, sulle assunzioni della cosiddetta parentopoli e, legata a questa, sulla Praxi, società che si è occupata delle selezioni per le assunzioni del personale, e il 13 dicembre 2010 presentammo un'interrogazione, prima firma Zanda, sulle 854 assunzioni a chiamata diretta.

Comparando la situazione della capitale italiana con tre capitali europee, Londra, Parigi e Berlino, il tasso di soddisfazione degli utenti è intorno all'80 per cento, mentre per Roma è il 30 per cento.

Ma oltre al dato assoluto, la struttura dell'offerta riflette una strategia di urbanizzazione che ha preferito investire sul trasporto su gomma rispetto agli strumenti alternativi, e una strategia la cui opportunità, nel lungo termine, è quantomeno questionabile.

Sebbene infatti una rete di autobus richieda un investimento iniziale inferiore alle alternative - tram e, soprattutto, metropolitana - è allo stesso tempo il mezzo di trasporto meno efficiente, a causa di fattori esogeni quali la congestione del traffico e gli aspetti meteorologici che ne influenzano la performance.

Ora, nonostante si sia scelto di investire più risorse sugli autobus, solo il 6 per cento della rete di trasporto su gomma è adibita a corsie preferenziali, rispetto al 13 per cento di Londra. Inoltre, guardando all'età media dei veicoli, Roma ha il parco autobus con l'età media più alta fra i quattro Paesi considerati.

Un servizio pubblico inefficiente si trasforma così in un costo diffuso sulla popolazione - e sul contribuente, che va a ripianare i buchi di bilancio di ATAC - mentre l'assunzione di personale è un beneficio concentrato fra poche persone. In questo caso, il beneficio concentrato è altissimo: ATAC paga stipendi medi superiori di circa 4.000 euro rispetto a quelli della sua equivalente parigina, nonostante il PIL regionale sia estremamente più alto nella seconda città. Elettoralmente, un beneficio concentrato paga più di un costo diffuso, perché è più facile per chi vota organizzarsi e fare pressione (come ad esempio attraverso rivendicazioni sindacali) su un punto specifico.

Il costo del personale sul totale dei costi, infatti è a Roma pari al 47 per cento, circa il doppio che a Londra (25 per cento) con circa un terzo dell'offerta.

Il fatto che l'ATAC non sia gestita secondo principi economici è dimostrato anche dall'incidenza della remunerazione dei servizi sul bilancio: questa voce delle entrate corrisponde solo al 21 per cento del totale dei ricavi, mentre nelle altre città europee corrisponde, rispettivamente, al 48 per cento per Berlino, al 55 per cento per Londra, e al 65 per cento per Parigi. Questo in parte dipende da diverse politiche di prezzo: il prezzo per una corsa a Roma è di 1,5 euro fissi 150 minuti di utilizzo, mentre nelle altre città può variare in base alla distanza, al mezzo utilizzato, all'orario (*peak* o *off peak*) o persino al sussidio con cui avviene la vidimazione, premiando quelli digitali, che riducono i costi di transazione per l'operatore. Una strategia di *pricing* non fissa permette a chi offre un servizio di essere più efficiente: in primo luogo, la *price differentiation*, permette ai consumatori di auto-selezionare il proprio livello di spesa/servizio: scegliere mezzi più veloci, o tratte di punta, ha un costo *premium* che non tutti i consumatori sono disposti a pagare. In questo modo è possibile gestire l'eccessiva domanda di alcuni mezzi in determinati orari, estraendo più risorse dal consumatore, ma allo stesso tempo aumentandone l'utilità. Ancora, politiche di prezzo elaborate permettono di ridurre i costi di transazione, come ad esempio biglietti a un costo ridotto per i *carnet* (Parigi) o sui dispositivi digitali (Londra) permettono di ridurre la spesa, nel primo caso per la vendita, nel secondo per i controlli.

La situazione dell'offerta di trasporto pubblico locale a Roma è tragicamente inadeguata: per risolverla sono necessari investimenti, diverse strategie di servizio, ma soprattutto è necessario cambiare al *forma mentis* di chi gestisce l'ATAC non come un'azienda che offre servizi - e che viene pagata per questi - bensì come un'occasione per comprare consenso elettorale a spese del contribuente e del consumatore. Per ottenere questo è necessario ripensare coraggiosamente il quadro istituzionale e di incentivi di chi amministra il trasporto pubblico. Di fronte a una necessità di cambiamento molto sentita fra la popolazione i programmi politici spesso danno risposte generiche, o poco coraggiose. L'obiettivo di questo studio è di contribuire, con un'analisi puntuale, a facilitare la scelta del cittadino romano.

Documento allegato all'intervento del senatore Ranucci nella discussione delle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658

Documento (*vedi annesso*)

Dichiarazione di voto della senatrice Anitori sulle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658

Gentili colleghi senatori, che il trasporto pubblico locale a Roma funzioni male e sia una fonte inesauribile di buchi di bilancio è un dato di fatto incontrovertibile e noto a tutti; la mobilità, i bus, le metro e i tram della nostra Capitale sono decisamente inadeguati e arretrati se paragonati alle capitali europee, o anche solo a qualche città del Nord Italia. Roma, tra le grandi metropoli europee, ha il più alto tasso di motorizzazione privata (670 auto ogni 1000 abitanti), la rete metropolitana meno estesa (1,43 Km ogni 100.000 abitanti contro una media nelle capitali europee di oltre il doppio) e un'offerta di trasporto pubblico su gomma pari a Parigi, ma la metà di Londra.

Purtroppo, anche la qualità del servizio lascia decisamente a desiderare. Legambiente nel rapporto "Pendolaria 2016" ha confermato come la tratta Roma-Ostia sia la peggiore tratta del Lazio e in Italia, e bene lo sanno quelli che come me devono raggiungere da Ostia Roma.

A livello regionale, sempre nel rapporto di Legambiente, il 2° posto è occupato dalla tratta Roma-Nord che collega Roma a Viterbo, passando per Civita Castellana.

Legambiente ha ricordato che nel 2015 il servizio metropolitano, considerando sia la metropolitana compresa la Roma-Lido, ha subito quaranta giorni di stop, provocato per ventinove giorni da guasti tecnici; negli ultimi sei mesi la situazione è addirittura peggiorata, con 29 stop, uno ogni sei giorni.

I servizi di trasporto pubblico di Roma Capitale sono affidati *in house* ad ATAC Roma, società a gestione comunale, mentre solo il 20 per cento dell'offerta su gomma è stata affidata, tramite gara pubblica, a un operatore privato, Roma TPL. Una cattiva *governance* dell'azienda, mancati investimenti, nonché coinvolgimenti politici e scandali legati al *top management*, uniti alla scarsa *performance* e ai ricavi nettamente minori alle spese, hanno portato ATAC sull'orlo del precipizio, facendole accumulare un *deficit* di oltre un miliardo di euro tra il 2009 e il 2014.

Il trasporto pubblico locale costa caro ai romani: in base ai calcoli effettuati dall'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale, nel periodo 2010-2014 le risorse pubbliche destinate ai trasporti e alla mobilità sono state in media pari a 660 milioni l'anno, con un contributo per ogni cittadino romano, che faccia o meno uso del servizio, di circa 240-250 euro annui. ATAC ha beneficiato di questo contributo pubblico in media per circa 550 milioni l'anno. I conti di ATAC, da quando l'azienda ha assunto l'attuale configurazione, dopo l'incorporazione di Tram-

bus e Metro e lo scorporo di Roma Servizi per la Mobilità, sono sempre stati pesantemente negativi: dal 2009 al 2015 le perdite cumulate sono state superiori a 1 miliardo e 100 milioni. ATAC è riuscita a perdere quasi 200 milioni l'anno. Secondo le stime di Asstra (l'associazione che raggruppa le aziende pubbliche del trasporto pubblico locale) il *deficit* di ATAC rappresentava, nel 2013, oltre il 70 per cento delle perdite di tutto il comparto a livello nazionale.

Le ragioni di questa situazione sono state più volte analizzate e individuate, e i diversi piani industriali di ATAC che si sono succeduti in questi anni hanno indicato gli obiettivi da perseguire per riportare i conti in pareggio. I principali problemi di riguardano: lo squilibrato rapporto tra personale amministrativo e il personale operativo; la bassa produttività del personale viaggiante, inferiore del 20-25 per cento rispetto alle *best-practice* nazionali; la vetustà del parco mezzi e un ciclo manutentivo costoso e inefficace; i ricavi decisamente inferiori alle potenzialità; la difficoltà di incasso dei corrispettivi pubblici e un pesante contenzioso sia con la Regione Lazio che con Roma Capitale.

Nonostante le azioni avviate, ATAC continua a presentare gli stessi problemi evidenziati anni fa, un chiaro segnale che le politiche fin qui perseguite hanno solo parzialmente affrontato i problemi dell'azienda. Alla difficoltà a realizzare l'obiettivo di riportare in pareggio e/o utile il bilancio ATAC, ha dato un contributo rilevante l'instabilità dei vertici aziendali: dal 2009 ad oggi si sono succeduti in ATAC diversi amministratori delegati, di cui alcuni sono rimasti solo per pochi mesi.

Purtroppo la ricapitalizzazione deliberata ultimamente non consente ad ATAC di dormire sonni tranquilli perché l'azienda continua a essere sottocapitalizzata. Non bastasse: anche il nuovo contratto di servizio tra ATAC e l'Amministrazione capitolina, che prevede l'affidamento diretto secondo la modalità *delfin-house providing* e prevede l'utilizzo del costo *standard* e dei livelli adeguati di servizio per la definizione del corrispettivo (giudicato da ATAC uno strumento fondamentale per il risanamento dei conti, poiché prevede un consistente incremento del corrispettivo unitario) è ancora sotto la spada di Damocle del giudizio del Tar.

L'origine di tutti i suoi mali è proprio nell'irrisolto rapporto tra politica, nella duplice veste di regolatore e cliente, da un lato, e di azionista dall'altro, *management* e sindacato. Nessuno ha svolto correttamente il proprio ruolo, in autonomia e rispettando le competenze altrui e - come ci raccontano le cronache giudiziarie - a Roma si è realizzato un intreccio perverso tra "cattiva politica", inadeguatezza manageriale e strabordante e opportunistico sindacalismo che ha portato diverse aziende capitoline sull'orlo del baratro.

Nel futuro immediato di ATAC, per migliorare il trasporto pubblico locale romano nei prossimi quattro-cinque anni bisogna muoversi lungo due assi. Da un lato, visto che si è deciso di non lasciar fallire ATAC, occorre risanare l'azienda, intervenendo sull'aumento dei ricavi e sulla riduzione dell'evasione tariffaria, sulla riorganizzazione dei servizi e della rete, sulla regolarità e sulla qualità del servizio, sul costo del lavoro e sulla produttività, sul costo delle manutenzioni e sul rinnovo del parco rotabile, con l'obiet-

tivo di costruire un'azienda sana ed efficiente, capace di garantire l'equilibrio economico, indipendente dalla politica e in grado di avere un rapporto corretto con i lavoratori e le organizzazioni sindacali. Occorre però affermare, con molta chiarezza e una volta per tutte, che la ricapitalizzazione decisa ad agosto deve essere l'ultima iniezione di capitale pubblico nell'impresa di trasporto pubblico capitolina. Se si vogliono gestire i servizi pubblici con aziende pubbliche, occorre gestirli garantendo almeno il pareggio di bilancio. Non si può più permettere che Comuni e Regioni continuino a finanziare, con i soldi dei contribuenti, imprese pubbliche decotte, incapaci di reggersi in piedi, in grado solo di accumulare perdite che rischiano di mandare in *default* le stesse pubbliche amministrazioni proprietarie.

Dall'altro lato, occorre utilizzare gli anni che mancano alla scadenza dell'attuale contratto di servizio (3 dicembre 2019) per individuare, in un confronto aperto e ampiamente partecipato, le migliori soluzioni tecniche e organizzative per il trasporto pubblico locale della Capitale futura. Occorre abbandonare, da parte di tutti, qualsiasi ideologismo e qualsiasi sottomissione agli interessi delle varie *lobbies*, per analizzare, confrontare e decidere il miglior modello di organizzazione del trasporto pubblico per Roma, per valutare costi e benefici delle varie opzioni organizzative, con la consapevolezza che l'interesse primario da soddisfare non è garantire rendite di posizione e salvaguardare l'esistente, ma offrire ai cittadini un sistema di mobilità pubblica efficace, efficiente e integrato con la nuova offerta, anche di servizi privati complementari, resa possibile dall'utilizzo delle tecnologie informatiche.

In questa logica, Roma Servizi per la Mobilità, nella sua funzione di agenzia, potrebbe fornire il supporto tecnico e le informazioni di scenario per favorire il dibattito pubblico in Città e consentire alla politica di assumere, in un percorso partecipato e trasparente, le migliori scelte per l'organizzazione del trasporto pubblico romano del futuro.

La situazione dell'offerta di trasporto pubblico locale a Roma è tragicamente inadeguata: per risolverla sono necessari investimenti, diverse strategie di servizio, ma soprattutto è necessario cambiare la forma *mentis* di chi gestisce l'ATAC non come un'azienda che offre servizi - e che viene pagata per questi - bensì come un'occasione per comprare consenso elettorale a spese del contribuente e del fruitore del servizio. Per ottenere questo è necessario ripensare coraggiosamente il quadro istituzionale e di incentivi di chi amministra il trasporto pubblico. Di fronte a una necessità di cambiamento molto sentita fra la popolazione i programmi politici spesso danno risposte generiche, o poco coraggiose.

Per le ragioni finora esposte, il Gruppo di Area popolare NCD-UDC sostiene e dichiara il voto favorevole alla mozione Filippi.

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Anitori, Bertuzzi, Bubbico, Candiani, Cassano, Castaldi, Cattaneo, Centinaio, Chiavaroli, Chiti, Conte, Della Vedova, De Poli, Di Giorgi, Dirindin, D'Onghia, Formigoni, Fravezzi, Gentile,

Giacobbe, Longo Fausto Guilherme, Martini, Mattesini, Micheloni, Minniti, Mirabelli, Monti, Moronese, Nencini, Olivero, Piano, Pignedoli, Pizzetti, Rizzotti, Rubbia, Sciascia, Tarquinio, Tocci, Turano, Vicari, Zavoli e Zin.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Guerrieri Paleotti, per attività della 5ª Commissione permanente; Marino Mauro Maria, per attività della 6ª Commissione permanente; Spilabotte, per attività dell'11ª Commissione permanente; Casson, Crimi e Stucchi, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Mussini, per attività del Comitato per le questioni degli italiani all'estero; Orellana e Sonogo, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Iniziativa Centro Europea (INCE).

Commissioni permanenti, trasmissione di documenti

In data 17 ottobre 2016, è stata trasmessa alla Presidenza una risoluzione della 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione), approvata nella seduta del 5 ottobre 2016 - ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento - sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce i criteri e i meccanismi di determinazione dello Stato membro competente per l'esame di una domanda di protezione internazionale presentata in uno degli Stati membri da un cittadino di paese terzo o da un apolide (rifusione) (COM (2016) 270 definitivo) (*Doc. XVIII*, n. 156).

Ai sensi dell'articolo 144, comma 2, del Regolamento, il predetto documento è stato trasmesso al Presidente del Consiglio dei ministri e al Presidente della Camera dei deputati.

In data 14 ottobre 2016, è stata trasmessa alla Presidenza una risoluzione della 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione), approvata nella seduta del 5 ottobre 2016 - ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento - sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce l'"Eurodac" per il confronto delle impronte digitali per l'efficace applicazione del regolamento (UE) n. 604/2013 che stabilisce i criteri e i meccanismi di determinazione dello stato membro competente per l'esame di una domanda di protezione internazionale presentata in uno degli Stati membri da un cittadino di Paese terzo o da un apolide, per l'identificazione di cittadini di Paesi terzi o apolidi il cui soggiorno è irregolare e per le richieste di confronto con i dati Eurodac presentate dalle autorità di contrasto degli Stati membri e da Europol a fini di contrasto (rifusione) (COM (2016) 272 definitivo) (*Doc. XVIII*, n. 157).

Ai sensi dell'articolo 144, comma 2, del Regolamento, il predetto documento è stato trasmesso al Presidente del Consiglio dei ministri e al Presidente della Camera dei deputati.

In data 17 ottobre 2016, è stata trasmessa alla Presidenza una risoluzione della 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione), approvata nella seduta del 5 ottobre 2016 - ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento - sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro dell'Unione per il reinsediamento e modifica il regolamento (UE) n. 516/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (COM (2016) 468 definitivo) (*Doc. XVIII*, n. 158).

Ai sensi dell'articolo 144, comma 2, del Regolamento, il predetto documento è stato trasmesso al Presidente del Consiglio dei ministri e al Presidente della Camera dei deputati.

In data 17 ottobre 2016, è stata trasmessa alla Presidenza una risoluzione della 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità), approvata nella seduta dell'11 ottobre 2016 - ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento - sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1920/2006 per quanto riguarda lo scambio di informazioni, il sistema di allarme rapido e la procedura di valutazione dei rischi sulle nuove sostanze psicoattive (COM (2016) 547 definitivo) (*Doc. XVIII*, n. 159).

Ai sensi dell'articolo 144, comma 2, del Regolamento, il predetto documento è stato trasmesso al Presidente del Consiglio dei ministri e al Presidente della Camera dei deputati.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Onn. Ferranti Donatella, Ermini David, Verini Walter, Morani Alessia, Ammodio Sofia, Guerini Giuseppe, Rossomando Anna, Zan Alessandro, Di Maio Marco, Fontana Cinzia Maria, Marantelli Daniele, Mariani Raffaella, Marchi Maino, Causi Marco, Ghizzoni Manuela, Zampa Sandra, Sbrollini Daniela, Vico Ludovico, D'Ottavio Umberto, Giacobbe Anna, Iacono Maria, Albin Tea, Chaouki Khalid, Narduolo Giulia, Carocci Mara, Carrescia Piergiorgio, Agostini Luciano, Sanna Giovanna, Mongiello Colomba, Rubinato Simonetta, Zanin Giorgio, Lodolini Emanuele, Cardinale Daniela, Sennaldi Angelo, Culotta Magda, Venittelli Laura, Becattini Lorenzo, Bini Caterina, Giuliani Fabrizia, Greco Maria Gaetana, Romanini Giuseppe, Sani Luca, Terrosi Alessandra, Bargero Cristina, Gasparini Daniela Matilde Maria, Iori Vanna

Modifiche all'articolo 609-*septies* del codice penale, concernenti il regime di procedibilità del delitto di atti sessuali con minorenni (2566) (presentato in data 14/10/2016).
C.3862 approvato da 2° Giustizia (assorbe C.3873, C.3939).

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

3ª Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 (2551)

previ pareri delle Commissioni 1° (Affari Costituzionali), 2° (Giustizia), 5° (Bilancio), 8° (Lavori pubblici, comunicazioni), 13° (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14° (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali
(assegnato in data 14/10/2016)

Camera dei deputati, trasmissione di atti

La Presidente della Camera dei deputati, con lettera in data 10 ottobre 2016, ha inviato, ai sensi dell'articolo 127, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati, il documento approvato dalle Commissioni riunite IX (Trasporti) e X (Attività produttive), nella seduta del 28 settembre 2016, concernenti la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni - Priorità per la normazione delle TIC per il mercato unico digitale (COM (2016) 176 final), la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Iniziativa europea per il *cloud computing* - Costruire un'economia competitiva dei dati e della conoscenza in Europa (COM (2016) 178 final) e la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Digitalizzazione dell'industria europea - Cogliere appieno i vantaggi di un mercato unico digitale (COM (2016) 180 final) (Atto n. 860).

Detti documenti sono depositati presso il Servizio dell'Assemblea a disposizione degli Onorevoli senatori.

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 13 ottobre 2016, ha presentato, ai sensi dell'articolo 10-*bis*.1, comma 1, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, il rapporto sui risultati conseguiti in materia di misure di contrasto all'evasione fiscale e contributiva, corredato della relazione sull'economia non osservata e sull'evasione fiscale e contributiva, predisposta ai sensi del comma 3 del medesimo articolo 10-*bis*.1 (*Doc.* LVII, n. 4-*bis* - Allegato II).

La predetta documentazione - che costituisce un allegato alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2016 (*Doc.* LVII, n. 4-*bis*) - è trasmessa alla 5ª, alla 6ª e alla 11ª Commissione permanente.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri per le politiche e gli affari europei, con lettera in data 17 ottobre 2016, ha inviato, ai sensi dell'articolo 54, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione sull'attività svolta dal Comitato per la lotta contro le frodi nei confronti dell'Unione europea (COLAF), riferita all'anno 2015.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5ª, alla 6ª, alla 13ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc.* CCXVIII, n. 3).

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 30 settembre 2016, ha inviato, ai sensi dell'articolo 29, comma 2, del decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 545, la relazione sull'andamento e attività degli organi di giurisdizione tributaria, riferita agli anni 2012, 2013 e 2014.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 2ª e alla 6ª Commissione permanente (*Doc.* CLV, n. 2).

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con lettera in data 6 ottobre 2016, ha inviato, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, della legge 28 dicembre 1993, n. 549, le relazioni annuali inerenti il monitoraggio dei livelli di ozono stratosferico e della radiazione ultravioletta al suolo, relative agli anni 2014 e 2015.

La predetta documentazione è stata trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 13ª Commissione permanente (*Doc.* XXVII, n. 28).

Corte dei conti, trasmissione di documentazione

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 10 ottobre 2016, ha inviato la deliberazione n. 10/2016/G - Relazione concernente i tirocini formativi nel settore dei beni culturali (2013-2015).

La predetta deliberazione è stata trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5ª e alla 7ª Commissione permanente (Atto n. 861).

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

La senatrice Mussini ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-03224 del senatore Vacciano ed altri.

Mozioni

BARANI, MAZZONI, AMORUSO, AURICCHIO, COMPAGNONE, CONTI, D'ANNA, FALANGA, GAMBARO, IURLARO, LANGELLA, Eva LONGO, MILO, PAGNONCELLI, PICCINELLI, RUVOLO, SCAVONE, VERDINI - Il Senato,

premesso che:

a far data dal 1° gennaio 2004 la determinazione del prezzo dei farmaci rimborsati dal Servizio sanitario nazionale avviene mediante la contrattazione tra l'Aifa e le aziende farmaceutiche (decreto-legge n. 269 del 2003, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 326 del 2003), sulla base delle modalità e dei criteri indicati dalla delibera CIPE 1° febbraio 2001, n. 3, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 73 del 28 marzo 2001, recante "individuazione dei criteri per la contrattazione del prezzo dei farmaci";

il "Sofosbuvir" (Sovaldi) è un farmaco innovativo per la cura dell'epatite C, che assicura ai pazienti un tasso di definitiva guarigione superiore al 90 per cento;

nel corso della negoziazione del prezzo del Sofosbuvir, l'Aifa avrebbe portato avanti una trattativa secretata, che, invece di garantire un prezzo accessibile al farmaco, si sarebbe conclusa con la determinazione di un altissimo costo dello stesso; non a caso, un ciclo di cura completo costa poco meno di 40.000 euro per paziente, con ricadute estremamente negative sulla spesa farmaceutica del Servizio sanitario nazionale;

l'azienda produttrice del farmaco, la Gilead, ha realizzato ingenti profitti ed è stata oggetto di pesanti critiche per il costo elevato del farmaco

nel nostro Paese, al contrario di quanto avviene in Paesi, come l'Egitto e l'India, divenute mete di una sorta di triste, ma necessario, turismo terapeutico;

in Egitto, ove il farmaco è in concessione dalla stessa Gilead, con l'accordo stipulato dal Ministro della salute egiziano e la stessa casa farmaceutica, il costo di un ciclo completo di assunzione del farmaco si aggira intorno agli 800 euro. Quindi, in Italia, dove su autorizzazione dell'Aifa il farmaco viene distribuito dalla filiale italiana della Gilead, una cura completa del paziente, rispetto all'Egitto, costa il 5.000 per cento in più;

l'Italia è uno dei Paesi europei con il maggior numero di malati di epatite C. Secondo i dati dell'Istituto superiore di sanità si stima che gli italiani portatori cronici del virus dell'epatite C siano oltre un milione;

tutti gli osservatori epidemiologici nazionali più qualificati (Centro nazionale di epidemiologia, sorveglianza e promozione della salute dell'Istituto superiore di sanità; istituto nazionale di malattie infettive "L. Spallanzani" di Roma; progetto "Dionysos"), all'epoca della contrattazione del prezzo di Sovaldi, dichiaravano che gli italiani affetti da epatite C erano tra 1,3 e 2 milioni (anche se alcune rilevazioni indicavano cifre ancora più alte);

in Italia, dunque, la spesa totale del farmaco per la cura di coloro che sono affetti da epatite C (considerando almeno 1,5 milioni di pazienti) avrebbe un costo di circa 60 miliardi di euro, mentre lo stesso trattamento al medesimo numero di persone malate in Egitto, costerebbe "soltanto" un miliardo e 200 milioni di euro;

secondo alcune stime il 40-50 per cento dell'infezione dovuta al virus dell'epatite C diventa cronica e una buona percentuale degenera in cirrosi, causando in Italia la morte di circa 17.000 pazienti all'anno;

l'alto prezzo dalle cure italiane impedisce l'accesso al farmaco salvavita alla maggior parte dei pazienti;

la notevole lievitazione del prezzo del farmaco in Italia potrebbe essere derivata da una sottostima del numero dei soggetti affetti da epatite C nel nostro Paese;

tale sottostima, in dispregio a tutti i dati epidemiologici all'epoca disponibili, potrebbe configurare ipotetici profili di dolo;

considerato che;

l'Aifa è l'autorità nazionale competente per l'attività regolatrice dei farmaci in Italia ed è un ente di diritto pubblico, che opera, in base ai principi di legalità, imparzialità e trasparenza, con criteri di efficienza, economicità ed efficacia, secondo l'indirizzo del Ministero della salute e sotto la vigilanza del Ministero della salute e del Ministero dell'economia e delle finanze;

l'Aifa è l'ente nazionale deputato alla registrazione dei farmaci, mediante procedure che assicurino tracciabilità, trasparenza e tempestività a tutto l'*iter* di registrazione, garantendo l'unitarietà all'assistenza farmaceutica

nel territorio nazionale e l'accesso ai farmaci innovativi ed ai farmaci per le malattie rare;

la procedura negoziale sulla fissazione del prezzo dei farmaci dovrebbe essere condotta sulla base di diversi criteri ed elementi, tra i quali sono da tenere in massima considerazione la trasparenza, l'utilità del nuovo medicinale per la prevenzione o il trattamento di patologie o di sintomi rilevanti nei confronti dei quali i medicinali, già disponibili, forniscono una risposta inadeguata (paragrafo 3.1.2 della delibera CIPE);

i volumi di vendita (p. 6 della delibera CIPE) dovrebbero essere ipotizzati in base ad una stima la più accurata possibile, fondata sui dati scientifici epidemiologici aggiornati e disponibili al momento della negoziazione, che possa fornire una quantificazione attendibile dei soggetti affetti dalla specifica patologia che il nuovo farmaco cura;

considerato, inoltre, che a quanto risulta ai proponenti a seguito dell'avvenuto sequestro ad un malato di epatite C di un farmaco generico, proveniente dall'India, acquistato *on line* ad un prezzo di 2.500 dollari, contro i 44.000 euro del Sovaldi di Gilead, acquistabile in Italia, la Corte d'appello del tribunale di Roma ha dato l'ordine di restituire lo stesso al paziente, in quanto la modica quantità di cui era in possesso ne avrebbe giustificato l'uso a fini esclusivamente personali,

impegna il Governo:

1) ad adottare tutte le misure idonee a garantire il recepimento dell'ordinanza emessa dal tribunale per il riesame di Roma il 2 settembre 2016 rispetto all'importazione, per usi esclusivamente personali, di medicinali per l'eradicazione dell'epatite C;

2) ad aprire un tavolo di confronto con l'Aifa e con tutti gli altri soggetti coinvolti, al fine di provvedere ad un'adeguata rimodulazione al ribasso del costo del farmaco per l'utente finale.

(1-00651)

BARANI, MAZZONI, AMORUSO, AURICCHIO, COMPAGNONE, CONTI, D'ANNA, FALANGA, GAMBARO, IURLARO, LANGELLA, Eva LONGO, PAGNONCELLI, PICCINELLI, RUVOLO, SCAVONE, VERDINI - Il Senato,

premesso che:

Roma è il comune più popoloso ed esteso d'Italia; infatti, la città si estende per una superficie di 1.287,36 chilometri e conta una popolazione residente di 2.866.761 milioni di persone;

nei giorni feriali, si stima che il numero delle persone salga a ben 6 milioni, la prossimità con lo Stato Città del Vaticano la rende meta di milioni di pellegrini, che si recano nella città eterna anche per motivi di fede, viepiù in presenza di eventi periodici come il Giubileo o comunque altri grandi eventi;

il trasporto pubblico locale si compone di: 3 linee di metropolitana per un totale di 60 chilometri, gestite dall'ATAC, società *inhouse* di proprietà comunale; 8 relazioni regionali, operate da Trenitalia sul nodo ferroviario di Roma e numerate da FL1 a FL8, oltre al collegamento rapido Leonardo Express fra la stazione Termini e l'aeroporto di Fiumicino; 3 ferrovie regionali Roma-Lido, Roma-Giardinetti e Roma-Civitacastellana-Viterbo gestite dall'ATAC. Le linee di superficie su autobus, tram e filobus, sono gestite per l'80 per cento dall'ATAC e per il restante dal consorzio privato Roma TPL, per un totale di 2.305 chilometri, con 2.750 vetture e 401 linee;

la mobilità di tutte queste persone dovrebbe essere garantita con un sistema di trasporto pubblico veramente di qualità, efficiente, regolare, puntuale, sicuro, igienico, egualitario, solidale, eco-sostenibile, con un buon grado di soddisfacimento accertato da parte degli utenti;

non si può, al contrario, non rilevare le carenze del sistema di gestione dell'ATAC, sotto ognuno dei profili citati. Si assiste quotidianamente, nelle fasce orarie di punta, a bus e metropolitane iperaffollati; i mezzi di superficie, soprattutto, scontano ritardi incredibili, determinando l'accumulo eccessivo di passeggeri alle fermate e rendendo i bus impraticabili e troppo spesso le corse saltano per mancanza di personale, o addirittura di mezzi. Non sfuggirà ad alcuno, infatti, come il sovraffollamento rende i mezzi pubblici insicuri, essendo più difficile prevenire furti da parte di mestieranti del borseggio. Tale situazione espone, inoltre, le persone a una maggiore facilità di contagio durante il picco dell'influenza, e, favorendo eccessivamente il contatto fisico, determina nella migliore delle ipotesi stati di disagio spesso non facilmente gestibili, oltre a problemi di carattere igienico;

accanto alle legittime rimostranze dei cittadini, bisogna evidenziare anche le lagnanze del personale che sempre più chiede che vengano presi provvedimenti per assicurare l'incolumità degli autisti. Cresce, infatti, il numero dei casi di cronaca che raccontano di autisti minacciati o aggrediti da malviventi o da balordi;

con riguardo al trasporto sotterraneo, i problemi, oltre al sovraffollamento nelle ore di punta, riguardano lo stato dei treni, spesso sporchi e resi indecorosi da troppi graffiti;

c'è poi il problema del mancato pagamento del titolo di viaggio. Troppo pochi i controlli, uniti a una dilagante cultura del "menefreghismo", in base alla quale si stenta a far comprendere che pagare il biglietto è un obbligo;

in ogni caso, da un *report* di Eurostat, relativo al 2015, è emerso che Roma sta al penultimo posto delle città europee, in cui gli abitanti si ritengono insoddisfatti per la mobilità;

troppe le conseguenze negative che vengono da una gestione incontrollata dell'ATAC, scossa da scandali, da mancati introiti rispetto alle spese, da indebitamento galoppante;

le irregolarità riguarderebbero la fornitura di pneumatici, la gestione del dopolavoro, i distacchi sindacali, come pure il conferimento di incarichi di consulenze non necessarie e il depauperamento dei beni aziendali;

anche l'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) si è occupata a lungo dell'ATAC e in un rapporto ha avuto modo di affermare che "oltre il 90% dei lavori e dei servizi degli ultimi cinque anni sono stati affidati senza gara". Anomalie del sistema, insomma, che hanno portato al collasso di trasporto pubblico capitolino, con centinaia di bus inutilizzati, per assenza di pezzi di ricambio, mancata manutenzione, pochi autisti costretti ai doppi turni, ma tantissimi amministrativi. Lo stesso dicasi per il trasporto sotterraneo;

considerato che:

il nuovo processo di rivisitazione della *governance* dell'ATAC è ancora interessato da parecchia incertezza, dal momento che sia l'amministratore unico che il direttore generale, nel mese di settembre 2016, hanno rassegnato le loro dimissioni;

la situazione dei trasporti gestiti dall'ATAC è peggiorata di molto nelle ultime settimane, atteso che a settembre sono state tagliate 3.800 corse, con una riduzione di 200 autobus in giro per la città. Sembra che la riduzione sia dovuta al mancato pagamento di taluni fornitori, incaricati di effettuare la manutenzione dei mezzi e in effetti dal mese di febbraio 2016 a luglio 2016 si è registrata una diminuzione costante della quantità di corse, ed esattamente: meno 7,9 per cento a febbraio, meno 8,1 per cento ad aprile, meno 12,2 per cento a giugno e meno 10 per cento a luglio;

il problema dei disservizi nel trasporto locale di Roma finisce per travalicarne i confini e si pone come un problema di tipo nazionale data la mole di pendolari, turisti e comunque utenti provenienti da tutta Italia e dal mondo,

impegna il Governo:

1) a intervenire, affinché il trasporto pubblico della capitale possa recuperare efficienza e qualità, al pari di altre capitali europee anche più popolate o estese, come Parigi e Londra;

2) a intervenire, affinché sia garantita la sicurezza di passeggeri e personale in tutti i mezzi di trasporto pubblico circolanti a Roma;

3) a stimolare azioni per il potenziamento delle corse e dei mezzi di trasporto di superficie, soprattutto nelle fasce orarie di punta.

(1-00652)

ARACRI, GASPARRI, CANDIANI, TARQUINIO, CERONI, FAZZONE, BONFRISCO, BRUNI, COMPAGNA, D'AMBROSIO LETTIERI, DI MAGGIO, LIUZZI, PERRONE, ZIZZA, AUGELLO, FASANO, CARDIELLO, PELINO, GIBIINO - Il Senato,

premessi che:

l'azienda Atac da anni versa in uno stato di grave crisi che ha reso necessari ripetuti interventi di ricapitalizzazione;

la crisi non è solo economico-finanziaria ma anche industriale; difatti, da oltre 10 anni, come si può leggere dai documenti aziendali, si è accumulato un debito per le manutenzioni che riguarda sia le infrastrutture, sia il materiale rotabile e coinvolge il trasporto su ferro, quello tranviario e quello su gomma;

il primo firmatario del seguente atto d'indirizzo ha presentato numerosi atti di sindacato ispettivo (3-02946, 3-02947, 3-02995, 4-04118, 4-05838, 4-05888, 4-05938) ai quali, ad oggi, non è stata fornita risposta e con i quali ha ripetutamente denunciato l'annosa condizione in cui versava l'azienda, il suo *management*, le problematiche riscontrate nei bandi emanati, i ripetuti cambi al vertice e l'incapacità di intraprendere una strategia commerciale-industriale di medio periodo per rilanciarla;

considerato che:

il 28 ottobre 2014, è stato predisposto e approvato un piano industriale che prevedeva il pareggio di bilancio e il raggiungimento dell'utile a partire dal 2017;

il piano era in diretta correlazione con l'elaborazione e l'approvazione del decreto-legge 6 marzo 2014, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 maggio 2014, n. 68, recante: "Disposizioni urgenti in materia di finanza locale, nonché misure volte a garantire la funzionalità dei servizi svolti nelle istituzioni scolastiche", detto "salva Roma III";

esso ha generato accordi con le organizzazioni sindacali più rappresentative, che hanno concesso un aumento di produttività nell'esercizio metroferroviario e su gomma, l'azzeramento dello straordinario patologico e l'avvio del recupero di efficacia ed efficienza all'azienda;

durante la gestione commissariale dell'Atac, sono stati nominati Armando Brandolese in qualità di amministratore unico e Marco Rettighieri come direttore generale;

la nomina di quest'ultimo è stata annunciata e sollecitata da esponenti politici della maggioranza consiliare *pro tempore*, ancor prima che prendesse avvio la procedura di selezione;

le ultime gestioni Brandolese-Rettighieri avrebbero, ad avviso dei presentatori, aggravato la crisi industriale dell'azienda;

inoltre, sarebbero state attuate scelte, da parte dell'amministratore unico e del direttore generale allora in carica, secondo i presentatori, in controtendenza con lo stesso piano industriale, in merito alla produttività del lavoro e al servizio da rendere ai cittadini;

giòva ricordare che nulla è stato fatto per modificare il sistema di bigliettazione elettronica, questione problematica che è stata ripetutamente oggetto d'inchieste giornalistiche e da parte della magistratura;

a tal proposito, il generale *pro tempore* della Guardia di finanza a riposo, dottor Rapetto, era stato incaricato di svolgere una verifica sulla funzionalità e l'antifrode del sistema di bigliettazione. Purtroppo però gli esiti di quella verifica non sono mai stati presentati;

non vi è stata, altresì, nessuna protesta in merito alla decisione, a giudizio dei proponenti scellerata, del commissario straordinario di sottrarre 58 milioni di euro per gli investimenti sulle metropolitane di Roma;

il regolamento (CE) n. 1370/2007 dispone che l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto avvenga, a decorrere dal 3 dicembre 2019, mediante procedura di gara ad evidenza pubblica; tale scadenza è inderogabile e rende non più praticabile il ricorso all'*in house providing*;

l'attuale situazione dell'Atac, in una prospettiva sia industriale che patrimoniale e finanziaria, non consente che nei prossimi 2 anni sussistano neppure le condizioni minime per essere ammessi alla procedura di gara;

permanendo questa situazione, si profila un'inevitabile fuoriuscita dell'Atac dalla gestione del contratto di servizio ed una conseguente crisi che rischia di coinvolgere non solo i 12.000 dipendenti, ma anche buona parte dell'indotto delle imprese e dei fornitori;

premesso che, a quanto risulterebbe ai proponenti del presente atto d'indirizzo:

continuerebbe l'ingerenza di taluni esponenti politici riconducibili alla maggioranza di Governo che ordinerebbero i licenziamenti via "Twitter", interverrebbero sulle scelte aziendali di utilizzo delle risorse e scriverebbero da "inquisitori giustizialisti" su ogni fatto dell'azienda con notizie imprecise e in modo strumentale, tanto da procurare allarme tra i cittadini;

anche le recenti scelte da parte dell'attuale amministrazione comunale sull'organizzazione aziendale appaiono, secondo i proponenti, insufficienti, poiché la situazione economico-finanziaria dell'azienda non risulta affrontata con la revisione e integrazione del piano industriale e la pianificazione degli interventi necessari,

impegna il Governo:

1) a verificare, per quanto di competenza, la situazione economico-finanziaria dell'Atac;

2) a verificare, per quanto di competenza, lo stato e le origini del debito per la manutenzione delle infrastrutture e del materiale rotabile in esercizio nella città di Roma e nelle ferrovie ex concesse;

3) a presentare un piano nazionale per la realizzazione di interventi infrastrutturali per la capitale d'Italia;

4) a decidere con urgenza sulla titolarità delle infrastrutture delle ferrovie Roma-Giardinetti, Roma-Lido e Roma-Viterbo;

5) ad intraprendere, per quanto di competenza, un'azione conoscitiva sui fattori di produttività e redditività del piano industriale dell'Atac;

6) a valutare, anche alla luce delle linee guida in merito alla politica di gestione delle imprese partecipate dalla pubblica amministrazione ed agli strumenti di legge previsti, se sussistano le condizioni per porre in essere una procedura concorsuale, attivando per l'Atac una amministrazione straordinaria speciale;

7) a valutare la possibilità di collocare temporaneamente la partecipazione dell'Atac all'interno del Ministero dell'economia e delle finanze, affidando contestualmente ad una struttura tecnica scelta *ad hoc* il compito del risanamento industriale e patrimoniale dell'azienda.

(1-00653)

DE PETRIS, PETRAGLIA, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, CERVellini, DE CRISTOFARO, MASTRANGELI - Il Senato,

premessi che:

con il decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 2010, in considerazione della necessità e dell'urgenza di adottare provvedimenti per il contenimento della spesa pubblica, derivante dallo stato particolarmente preoccupante nel quale versavano i conti dello Stato, il Governo Berlusconi dispose, per il triennio 2010-2013, il blocco della contrattazione e delle retribuzioni, per tutto il comparto della pubblica amministrazione, sia per gli adeguamenti stipendiali che per gli aumenti retributivi collegati all'anzianità di ruolo e alle progressioni di carriera comunque denominate, escludendo ogni possibilità successiva di recupero;

nonostante diversi atti parlamentari, presentati già a partire dalla XVI Legislatura, che chiedevano la rimozione del blocco, esso è stato prorogato con decreto del Presidente della Repubblica n. 122 del 2013, grazie alla previsione di cui al decreto-legge n. 98 del 2011, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge n. 111 del 2011, che autorizzava la possibilità di estensione del blocco fino al 2014;

la vulnerabilità della fonte regolamentare condusse il legislatore a trasfondere tale disposizione in una fonte di rango primario (legge n. 147 del 2013, legge di stabilità per il 2014);

il decreto del Presidente della Repubblica n. 122 del 2013 escludeva, per il periodo 2013-2014, qualsiasi incremento della "vacanza contrattuale" attribuita nel 2010. Consentiva, tuttavia, per il periodo 2015-2017, il possibile riconoscimento della vacanza contrattuale "secondo le modalità ed i parametri individuati dai protocolli e dalla normativa vigente";

prima ancora di dare esecuzione a tale possibilità, e nelle more del giudizio pendente innanzi alla Corte costituzionale (il Tribunale di Roma, in funzione di giudice del lavoro, con ordinanza del 27 novembre 2013, ed il Tribunale di Ravenna, in funzione di giudice del lavoro, con ordinanza del 1° marzo 2014, variamente motivate, sollevavano la questione di legittimità costituzionale dell'art. 9, commi 1, 2-bis, 17, primo periodo, e 21, ultimo pe-

riodo, del decreto-legge n. 78 del 2010, e dell'art. 16, comma 1, lett. *b)* e *c)*, del decreto-legge n. 98 del 2011, con l'art. 1, comma 254, della legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità per il 2015) si disponeva la sospensione delle procedure negoziali, per la parte economica, fino al 31 dicembre 2015 e il "congelamento" (comma 255) dell'indennità di vacanza contrattuale fino al 2018, ancorata ai valori vigenti al 31 dicembre 2013;

la Corte costituzionale, con sentenza n. 178 del 2015, dichiarava l'illegittimità sopravvenuta delle disposizioni della legge di stabilità per il 2015 citate, poiché in contrasto con l'articolo 39 della Costituzione;

in particolare, nelle motivazioni si dà rilievo alla notevole importanza che, per il pubblico impiego, riveste il contratto: esso riguarda sia l'aspetto economico (nelle sue componenti sia fondamentali che accessorie) che i diritti e gli obblighi pertinenti al rapporto di lavoro, nonché materie relative alle relazioni sindacali;

in passato, il trattamento economico del pubblico impiego godeva di incrementi, correlati al tasso di inflazione programmata, mentre oggi il contratto è bloccato da 7 anni, i quali hanno, tra l'altro, coinciso con la fase apicale della crisi economica e sociale più lunga ed intensa che il Paese ricordi e che ha prodotto un impoverimento generalizzato del Paese, del ceto medio e della classe lavoratrice in particolare;

il ruolo giocato in questo senso da scelte politiche e normative di carattere depressivo come il blocco contrattuale è di tutta evidenza, così come l'effetto sociale drammatico prodotto dalla stagione dei "tagli lineari", della *spending review* e dell'austerità in generale;

nella pubblica amministrazione la vera *spending review* è stata sostenuta dalle lavoratrici e dai lavoratori: non a caso, tra il 2009 e il 2015 la spesa per i redditi dei dipendenti pubblici è diminuita di 10 miliardi di euro e il numero dei dipendenti pubblici è calato di 110.000 unità;

nonostante la decisione della Corte costituzionale, ad oggi nessun contratto è stato rinnovato. Le politiche depressive adottate in questi anni hanno prodotto il risultato di diffondere una condizione di pesante malessere, inquietudine ed incertezza sul futuro, anche nel settore del pubblico impiego, compreso quello delicatissimo delle forze armate e di pubblica sicurezza e dei vigili del fuoco, frequentemente caratterizzato da nuclei familiari monoreddito e con figli a carico;

la compressione salariale e, dunque, dei consumi e degli stili di vita consolidati delle famiglie di lavoratori ha determinato nelle forze armate una fenomenologia già da tempo visibile e percepita nel resto del Paese, ovvero che le dinamiche interne al comparto oggi aderiscono in maniera plastica a quelle del resto della società: alla base vi è una regressione tangibile e grave nelle condizioni materiali di vita, al vertice il consolidamento di una condizione di relativo privilegio;

la stessa legge n. 244 del 2012 di riforma e riordino dello strumento militare esplica i suoi effetti in chiave riduttiva (meno 50.000 unità in forza)

principalmente sul personale, militare e civile, della difesa, in ossequio all'obiettivo dichiarato di liberare risorse per gli investimenti, già sbilanciate ben oltre la quota del 25 per cento, cui sembrerebbe volgere la citata legge, ben considerando le risorse complessive allocate per tale esigenze tra il Ministero della difesa e il Ministero dello sviluppo economico, nello sviluppo, nella produzione ed acquisizione di sistemi d'arma. Logica conseguenza, anche questa, di una scelta di politica industriale orientata in maniera decisa all'implementazione dell'industria nazionale degli armamenti a discapito del valore umano delle forze armate e del loro impiego in ambiti di civili necessità;

allo stato attuale si assiste, per i presentatori del presente atto, a uno dei più classici paradossi: da una parte, un eccesso retorico di esaltazione del ruolo e della "specificità" delle forze armate, delle forze dell'ordine e dei vigili del fuoco, dall'altra, la diminuita retribuzione in termini reali, la carenza cronica di alloggi per il personale, i veicoli di servizio fermi a causa della carenza di carburante, il sacrificio operato sulle condizioni di sicurezza nelle quali i lavoratori si trovano ad operare;

a questo stato di cose si aggiungano gli effetti della riforma previdenziale del 2012, dunque gli effetti sull'assegno pensionistico derivanti dal passaggio al sistema contributivo; va fatta, inoltre, l'ovvia constatazione che l'inferiore gettito contributivo derivante dal blocco degli adeguamenti stipendiali andrà ulteriormente ad influire sull'entità degli assegni medesimi;

occorre perciò ripensare e cambiare, per il comparto difesa, sicurezza e soccorso pubblico e, più in generale, per il pubblico impiego, le politiche fin qui adottate, operando in maniera tale da riconnettere la prospettiva della ripresa economica alla ripresa dei consumi e ad un recupero tangibile sul terreno delle condizioni di vita ed economiche dei lavoratori italiani, compresi i dipendenti militari e civili del comparto difesa, sicurezza e soccorso pubblico;

per questo appare, per i presentatori del presente atto, insufficiente quanto previsto dall'art. 1, comma 972, della legge, n. 208 del 2015 (legge di stabilità 2016), che ha stanziato 510,5 milioni di euro per il 2016 per un contributo straordinario pari a 960 euro su base annua alle forze di polizia, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e delle forze armate e per il riconoscimento dell'impegno profuso al fine di fronteggiare le eccezionali esigenze di sicurezza nazionale e soltanto 300 milioni di euro, a partire dal 2016, per il rinnovo del contratto del pubblico impiego, compreso il comparto difesa e sicurezza;

nel Documento di economia e finanza (DEF) 2016 non viene fatta nessuna menzione delle risorse da destinare per sbloccare i contratti dei dipendenti pubblici, mentre nella Nota di aggiornamento al DEF si legge che "Dopo 6 anni di blocchi resi necessari dalla drammaticità della crisi, si procederà al rinnovo dei contratti nel pubblico impiego con l'obiettivo di valorizzare il merito e favorire l'innalzamento della produttività, in modo da contribuire all'aumento dell'efficienza della pubblica amministrazione", salvo poi non indicare alcuna cifra,

impegna il Governo:

1) ad avviare immediatamente iniziative per ottemperare a quanto previsto nella sentenza della Corte costituzionale n. 178 del 2015, che sancisce il diritto dei lavoratori pubblici al rinnovo dei contratti collettivi nazionali;

2) a destinare al rinnovo dei contratti nel pubblico impiego, con particolare riferimento ai comparti dei vigili del fuoco, delle forze dell'ordine e delle forze armate, un'adeguata e congrua dotazione finanziaria, tenuto conto che da 8 anni ai lavoratori della pubblica amministrazione è negato l'adeguamento dei contratti.

(1-00654)

DE PETRIS, CERVellini, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MASTRANGELI - Il Senato,

premesso che:

nella città di Roma la quota di spostamenti afferita al trasporto pubblico locale si attesta tuttora attorno al 28 per cento, un valore decisamente inferiore a quanto riscontrabile nelle altre grandi capitali europee dove spesso tale percentuale supera il 50 per cento del totale, con un tasso *record* di motorizzazione privata pari a 62 auto ogni 100 abitanti;

la forte prevalenza del trasporto automobilistico privato comporta pesanti riflessi sulla qualità della vita dei cittadini romani, con una stima di 135 milioni di ore perse ogni anno nel traffico e una corrispondente perdita di circa 1,5 miliardi di euro all'anno di valore, a cui vanno aggiunti i costi sociali per l'incidentalità, circa 1,3 miliardi di euro, e quelli ambientali;

le emissioni atmosferiche da traffico automobilistico incidono pesantemente sulla qualità dell'aria nella città, con 65 giorni di superamento, nel corso del 2015, della soglia limite concernente le polveri sottili (PM10) ed una forte incidenza, nelle fasce vulnerabili di popolazione, di patologie respiratorie;

la qualità del servizio di trasporto pubblico locale risulta in costante peggioramento nell'ultimo decennio, con riduzione delle corse e della qualità dell'esercizio, incremento della frequenza di interruzione dei servizi, scadimento costante della manutenzione delle vetture, con i conseguenti rischi in termini di sicurezza per gli utenti, in particolare nelle linee della metropolitana;

lo scadimento complessivo del servizio marcia di pari passo con la crisi finanziaria e gestionale di ATAC SpA che presenta una preoccupante crescita dell'indebitamento, la persistenza di una consistente evasione dagli obblighi tariffari, la riduzione del numero di autisti operativi e delle vetture circolanti, nel quadro di una politica di gestione da parte del *management* che ha a più riprese favorito le assunzioni clientelari, con ricorrenti situazio-

ni di scarsa trasparenza e irregolarità accertata nella conduzione degli appalti ed un evidente ritardo nell'implementazione degli indispensabili interventi di risanamento aziendale;

anche le ispezioni aziendali condotte dal Ministero dell'economia e delle finanze e dall'ANAC hanno evidenziato la dimensione del danno procurato dall'inefficiente gestione di ATAC all'erario e al bilancio di Roma capitale, con un debito consolidato che supera un miliardo e mezzo di euro;

considerato che:

con deliberazione della Giunta capitolina n.273 del 6 agosto 2015 è stato approvato il nuovo contratto di servizio fra Roma capitale ed ATAC SpA relativo al periodo 2015-2019, con il quale è stato avviato un faticoso e complesso procedimento per la riduzione del disavanzo aziendale ed il riequilibrio strutturale dei costi, fondato su un piano triennale di efficientamento che prevede il miglioramento progressivo degli indicatori di efficacia ed efficienza del servizio, la riqualificazione del parco veicoli, l'incremento della produttività delle officine aziendali e degli investimenti nelle infrastrutture e nelle nuove tecnologie;

il processo di risanamento aziendale di ATAC SpA, in un quadro di riferimento che mantenga il carattere pubblico dell'azienda, deve essere fortemente sostenuto dall'indirizzo politico e dal supporto dell'amministrazione capitolina che non può esimersi dall'assicurare la presenza di un *management* all'altezza del compito e dalla coerente implementazione di interventi rivolti a promuovere e rafforzare il trasporto pubblico nella capitale, nel quadro di politiche per lo sviluppo sostenibile della città;

la complessità dell'azione di risanamento e riqualificazione del trasporto pubblico romano deve vedere ugualmente impegnati la Regione Lazio, per quanto di competenza anche sul fronte finanziario, e il Governo nazionale che deve manifestare con atti concreti la consapevolezza che si tratta di una sfida decisiva per la capitale del Paese e per la qualità della vita dei circa 4 milioni di cittadini che gravitano sull'area metropolitana romana,

impegna il Governo:

1) a supportare adeguatamente l'azione di risanamento finanziario dell'azienda di trasporto pubblico della capitale e la riduzione dell'attuale esposizione con gli istituti di credito, valutando l'opportunità di incrementare, nell'ambito del disegno di legge di bilancio per il 2017, la dotazione del Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'art. 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

2) a prevedere un'adeguata priorità e una congrua dotazione finanziaria per gli investimenti contenuti nel programma delle infrastrutture strategiche per il triennio 2017-2019 destinati alle opere rivolte al completamento della rete metropolitana e al potenziamento della rete di superficie su ferro della città di Roma, con particolare riferimento al potenziamento e alla ristrutturazione della Roma-Lido, al prolungamento della Linea B della me-

tropolitana, al completamento della Linea C, all'implementazione del piano di rilancio del trasporto su ferro in superficie;

3) a monitorare costantemente, per tramite degli organi di controllo, le condizioni di esercizio e di sicurezza della rete del trasporto pubblico di Roma, con particolare riferimento allo stato delle linee della metropolitana, a tutela della sicurezza degli utenti e del personale addetto.

(1-00655)

CONTE, BIANCONI, AIELLO, BILARDI, ANITORI, DALLA TOR, PAGANO, TORRISI - Il Senato,

premessi che:

secondo la definizione dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) la salute è uno "stato di completo benessere fisico, mentale e sociale e non la semplice assenza dello stato di malattia o infermità". Su tale principio la riforma sanitaria degli anni '80 in Italia ha affermato il ruolo fondamentale della prevenzione, e sono stati introdotti in vari ambiti interventi di sensibilizzazione ed informazione atti ad anticipare l'insorgenza di patologie e garantire lo stato di benessere generale. L'attività di informazione ha visto impegnati gli operatori del settore sanitario, le istituzioni, gli enti pubblici, la scuola ed altre componenti presenti nel territorio. La prevenzione primaria, oltre a garantire lo stato di benessere dei cittadini, riveste importanza fondamentale anche ai fini del contenimento dei costi del sistema sanitario pubblico;

in questo concetto di salute si inseriscono le vaccinazioni, che rappresentano uno degli interventi più efficaci e sicuri a disposizione della sanità pubblica per la prevenzione primaria delle malattie infettive. Tale pratica comporta benefici non solo per l'effetto diretto sui soggetti vaccinati, ma anche in modo indiretto, inducendo protezione ai soggetti non vaccinati (*herd immunity*); i vaccini hanno cambiato la storia della medicina e si sono affermati come strumento fondamentale per la riduzione della mortalità e della morbosità, modificando profondamente l'epidemiologia delle malattie infettive. L'impiego dello strumento vaccinale ha portato a risultati fondamentali come la scomparsa del vaiolo, che l'OMS ha dichiarato eradicato l'8 maggio 1980, e della poliomielite, dichiarata dall'OMS eliminata nella regione europea dal giugno 2002;

in Italia le vaccinazioni sono state introdotte verso la fine dell'800 sulla spinta delle esperienze acquisite in Europa e nel nostro Paese, con il vaccino contro il vaiolo a cui fece seguito, nel 1939, quello contro la difterite. Attualmente, le malattie per le quali sono state condotte vaccinazioni di massa sono pressoché eliminate (difterite, poliomielite) o ridotte ad un'incidenza molto bassa (tetano, epatite B, Haemophilus influenzae tipo b); per altre malattie, tipiche dell'infanzia, si è pervenuti ad una veloce e costante diminuzione dell'incidenza grazie all'aumento delle coperture vaccinali (perosse, morbillo, rosolia, parotite). Queste vaccinazioni, insieme alla vaccina-

zione anti influenzale per i soggetti considerati a rischio, sono incluse nei livelli essenziali di assistenza (LEA) ed offerte attivamente in tutto il Paese;

anche se i livelli di copertura assicurati nelle diverse realtà geografiche sono eterogenei e non tutti gli obiettivi di controllo delle malattie prevenibili sono stati raggiunti, negli ultimi anni sono stati registrati vaccini che hanno dimostrato elevata efficacia nel prevenire malattie infettive con un grave decorso clinico (meningiti ed altre infezioni invasive da meningococco C e da *Streptococcus pneumoniae*), o malattie che, pur decorrendo nella maggior parte dei casi senza complicanze, hanno un'elevata incidenza (varicella). La vaccinazione è pratica diffusa poi tra i lavoratori esposti a rischio di contagio e tra i viaggiatori che si recano in Paesi dove le malattie trasmissibili sono diffuse. Sono pertanto oggettivamente inconfutabili le ricadute positive sulla salute dei cittadini registratesi a seguito dell'introduzione della vaccinazione generalizzata;

l'obbligatorietà è stata introdotta in Italia circa 50 anni fa (più recentemente per l'epatite B), a fronte di malattie che avevano causato migliaia di morti infantili, situazioni invalidanti, temporanee o permanenti, e tantissime sofferenze. Nel tempo è stata raggiunta in Italia una percentuale di copertura molto elevata, per alcune malattie addirittura vicina alla totalità della popolazione infantile. L'obbligo vaccinale è previsto per 4 delle 13 vaccinazioni offerte dal Servizio sanitario nazionale, mentre 9 sono quelle raccomandate dal Ministero della salute e quindi da Regioni e Asl: (obbligatorie: poliomielite, difterite, tetano ed epatite B. Raccomandate: pertosse, *Hemophilus influenzae*, morbillo, rosolia, parotite, meningococco C, pneumococco, influenza e, recentissimo, papillomavirus);

la differenza tra vaccinazioni raccomandate e obbligatorie ha causato problemi crescenti man mano che la lista delle vaccinazioni non obbligatorie è andata crescendo; in aggiunta, non essendo più riscontrabili le patologie che sono state debellate o sensibilmente ridotte, è diminuita la percezione dell'importanza delle vaccinazioni, mentre vengono amplificati dal *web* messaggi allarmanti e preoccupanti sull'utilizzo dei vaccini e vengono diffuse notizie prive di fondamenti scientifici;

dal punto di vista normativo si sono succeduti provvedimenti che hanno portato ad una progressiva inversione di tendenza sull'obbligatorietà, provvedimenti generati anche da pronunciamenti di alcuni Tribunali, lasciando ampia discrezionalità alle istituzioni sanitarie e ai cittadini;

il decreto-legge n. 273 del 1994, non convertito in legge, le cui disposizioni sono confluite nel decreto-legge n. 390 del 1995, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 490 del 1995, ha stabilito che: "l'esecuzione delle vaccinazioni obbligatorie su minori non può essere coercitivamente imposta con intervento della forza pubblica"; sono rimaste in vigore quindi le sole sanzioni pecuniarie, in verità piuttosto modeste, per chi non intendeva dare seguito alle richieste dell'amministrazione sanitaria. Il decreto ha previsto inoltre la possibilità di chiedere l'esonero dalle vaccinazioni, con certificato del pediatra di base o di medico specialista privato, non sindacabile da parte delle ASL;

il decreto del Presidente della Repubblica n. 355 del 1999, recante modificazioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 1518 del 1967 in materia di vaccinazioni obbligatorie, ha introdotto l'obbligo di accettazione alla frequenza scolastica anche per i bambini non sottoposti a vaccinazione preventiva, introducendo di fatto la non obbligatorietà generalizzata;

la riforma del Titolo V della Costituzione realizzata con legge costituzionale n. 3 del 2001 ha modificato l'assetto dei rapporti istituzionali tra Stato, Regioni ed enti locali, introducendo un quadro di devoluzione delle competenze e delle responsabilità in maniera sanitaria. Con questa riforma è assegnata alle Regioni la responsabilità, pressoché esclusiva, dell'organizzazione e della gestione del servizio sanitario, mentre allo Stato compete la definizione delle prestazioni sanitarie essenziali (LEA). Nel panorama sanitario italiano l'offerta di prestazioni vaccinali si presenta come un mosaico estremamente variegato, con forte eterogeneità territoriale sia a livello regionale, sia, all'interno della stessa Regione, a livello di singole aziende sanitarie locali;

a seguito del decreto del Presidente della Repubblica n. 355 del 1999 molte Regioni hanno legiferato in autonomia e in maniera non uniforme: a) il Veneto ha deciso la sospensione dell'obbligo vaccinale dal 1° gennaio 2008 con la legge regionale n. 7 del 2007; b) la Sardegna ha sospeso le sanzioni con la delibera della Giunta regionale del 16 dicembre 2008 n. 71/12; c) il Trentino-Alto Adige ha reso facoltative le vaccinazioni dal 14 luglio 2006; d) la Lombardia ha eliminato le sanzioni amministrative con la deliberazione della Giunta regionale n. VIII/1587 del 22 dicembre 2005; e) la Toscana ha regolato la possibilità di iscrizione all'asilo anche senza vaccinazioni dall'8 giugno 2006; f) il Piemonte ha cancellato l'obbligatorietà dei vaccini ed ha quindi sospeso le sanzioni dal 26 maggio 2006;

analogamente altre Regioni hanno adottato provvedimenti in totale autonomia e non conformi a quelli delle altre, per cui attualmente si può affermare che nelle Regioni e Province autonome esistono 22 sistemi sanitari diversi che differiscono in piccola parte in alcuni casi, in misura più rilevante in altri, non senza conseguenze sulla tutela della salute dei cittadini su tutto il territorio nazionale, causando in aggiunta l'affermarsi di un *vulnus* di credibilità del sistema sanitario italiano;

constatato che:

secondo i dati del Ministero della salute, dal 2013 si registra un progressivo calo della pratica vaccinale, che espone al rischio di focolai epidemici di grosse dimensioni per malattie attualmente sotto controllo e la ricomparsa di malattie non più presenti nel nostro territorio. Se la media attuale delle vaccinazioni obbligatorie è attorno al 93 per cento, in alcune aree (ad esempio provincia autonoma di Bolzano e regione Friuli-Venezia Giulia) la percentuale è del 90 per cento. Diversità ancora più accentuate si registrano per le vaccinazioni consigliate; a fronte della media nazionale variabile tra l'85 per cento ed il 90 per cento a seconda del tipo di vaccinazione, in alcune Regioni o aree geografiche la percentuale è addirittura inferiore al 50 per cento. In tali aree, quindi, il rischio di ricomparsa di situazioni epi-

demiche è molto elevato, con la possibilità di diffusione anche in altre aree. Si riscontra quindi che attualmente le vaccinazioni sono abbondantemente sotto la "soglia di sicurezza", secondo la quale il 95 per cento della popolazione dovrebbe sottoporsi a vaccinazione. In particolare, il 95 per cento è indicato come soglia limite per garantire una copertura efficace in grado di contrastare l'insorgere di malattie che si pensavano ormai debellate;

negli ultimi anni, infatti, sono notevolmente aumentati gli spostamenti e le migrazioni con conseguente aumento di contatti tra persone provenienti da Paesi diversi, con connesso il rischio di trasmissione di agenti patogeni di malattie trasmissibili, e in alcune zone geografiche si sono verificate patologie derivanti da malattie epidemiche fino a qualche anno fa del tutto scomparse;

anche l'OMS, nel suo ultimo rapporto sul tema, ha rilevato come l'inquietante ritorno negli Usa del morbillo e di altre patologie scomparse da tempo si possa ricondurre alla diffusa diffidenza degli abitanti di quella nazione verso i vaccini;

L'Agenzia italiana del farmaco e l'Istituto superiore di sanità hanno recentemente lanciato l'allarme per la forte riduzione delle coperture vaccinali nella popolazione; una così forte riduzione equivale ad interrompere il processo di prevenzione avviato con la copertura vaccinale di massa, con la conseguenza gravissima del ripresentarsi di malattie eliminate da anni;

recentemente anche l'Associazione culturale dei pediatri ha sollevato il problema dell'esistenza in Italia di un sistema vaccinale non uniforme con diversità di piccola entità in alcuni casi ma anche in misura più rilevante in altri, chiedendo l'istituzione di un sistema vaccinale unico;

considerato che:

il calo della pratica vaccinale è da ascrivere a cause diverse, *in primis* il diffondersi negli ultimi anni di molti comitati antivaccinali che diramano informazioni generiche, spesso di tipo allarmistico, sui rischi che possono derivare dalle vaccinazioni, peraltro non suffragate da adeguate evidenze scientifiche. Si registrano inoltre iniziative da parte di figure istituzionali (amministratori) e professionali (medici) che in piena autonomia impartiscono informazioni che si limitano ad evidenziare aspetti negativi (pochi) della pratica vaccinale tralasciando gli indubbi risultati (molti) che la diffusione delle vaccinazioni ha consentito di raggiungere. Non da meno sono i riferimenti a studi e ricerche, smentiti dalla comunità scientifica, che mettono in relazione vaccinazione ed autismo. Ancora, si è progressivamente diffusa tra i cittadini la falsa informazione che la vaccinazione sia esclusivamente un espediente per arricchire le case farmaceutiche;

l'ordine dei medici ha valutato la possibilità di deferimento e di radiazione per i medici che si rifiutano di praticare la vaccinazione o che si prestano alla divulgazione di informazioni allarmistiche non suffragate da adeguato supporto scientifico; la stessa Federazione nazionale ha proposto di valutare la possibilità di introdurre il divieto di iscrivere i bambini non vaccinati all'asilo nido;

sulla questione dell'ingresso a scuola di bambini non vaccinati si sono sviluppate negli ultimi mesi diverse polemiche a causa di provvedimenti locali che rischiano di generare ulteriori differenze tra diverse aree geografiche del Paese, oltre a quelle finora provocate dai diversi sistemi di assistenza. Un esempio è la proposta di introdurre il divieto di frequenza degli asili nido dei bambini non vaccinati contenuto nella proposta di legge presentata nella Regione Emilia-Romagna e che dovrebbe essere introdotto dall'anno 2017-2018. Provvedimenti simili sono in fase di valutazione anche in Lombardia, Toscana e Marche;

considerato inoltre che in alcune Regioni anche i vaccini raccomandati vengono forniti gratuitamente attraverso i LEA e questo ha provocato nel tempo enormi differenze da una Regione all'altra del Paese. Pochi giorni fa il ministro Lorenzin ha presentato i nuovi LEA, con l'introduzione di altri vaccini (come anti papillomavirus, anti pneumococco, anti meningococco) e l'estensione di alcuni a nuovi destinatari. Quello per il papillomavirus, ad esempio, verrà erogato anche agli adolescenti maschi. La Conferenza delle Regioni ha dato il proprio parere favorevole, pur chiedendo un'ulteriore valutazione di copertura finanziaria,

impegna il Governo:

1) ad attuare con urgenza il nuovo piano nazionale delle vaccinazioni, prevedendo la collaborazione del personale sanitario, delle istituzioni scolastiche, delle università e dei *mass media*, anche per favorire e promuovere la cultura vaccinale, mediante l'organizzazione con cadenza ciclica di incontri con i genitori, convegni tematici, interventi mirati nell'ambito dei corsi di preparazione alla nascita, nelle scuole, nei luoghi di lavoro, e per informare gli adulti sulle vaccinazioni e sui richiami da effettuare nel corso della propria vita, anche attraverso l'operato del medico di famiglia, attivando un percorso di informazione permanente;

2) ad investire risorse per migliorare i servizi di prevenzione sanitaria e di adesione ai programmi vaccinali, anche per favorire la protezione di persone che non possono essere vaccinate per condizioni di salute che creano impedimenti o controindicazioni;

3) a valutare l'opportunità di promuovere l'adozione, nel rispetto dei principi costituzionali della autonomia delle Regioni e della libertà di scelta individuale, di provvedimenti legislativi per ripristinare un livello accettabile di sicurezza sanitaria, mediante il mantenimento di elevate coperture vaccinali, per garantire una copertura vaccinale uniforme in tutto il territorio nazionale, quantomeno per i vaccini classificati come "obbligatori", e per prevedere modalità di accesso dei bambini agli asili-nido ed alle scuole dell'obbligo uniformi in tutte le Regioni;

4) ad attuare misure di monitoraggio e controllo per evitare il diffondersi di informazioni fuorvianti ed ambigue non suffragate da adeguati supporti scientifici; individuare modalità di disincentivazione del sostegno diretto o indiretto da parte delle amministrazioni comunali ai gruppi di oppositori alla pratica vaccinale (ad esempio non concedendo patrocini o spazi gra-

tuiti per l'organizzazione di incontri con la popolazione); favorire la ricognizione delle violazioni possibili del supporto alla pratica vaccinale da parte dei medici e del personale dipendente convenzionato con il Servizio sanitario nazionale; favorire l'adozione di sanzioni disciplinari o contrattuali qualora ne venga ravvisata la possibilità o la necessità;

5) ad implementare, in collaborazione con le Regioni e gli enti locali, il monitoraggio continuo dell'omessa vaccinazione (per dimenticanza o per ragioni mediche, ideologiche, religiose, psicologiche, eccetera) sia complessivamente sull'intero territorio, sia a livello del singolo comune, allo scopo di identificare coloro che necessitano di essere incoraggiati verso un percorso vaccinale;

6) a promuovere lo svolgimento di studi scientifici volti a monitorare e individuare eventuali danni imputabili all'assoggettamento a vaccinazione, in particolare per le vaccinazioni di recente introduzione, per fornire ulteriori informazioni sulla utilità delle vaccinazioni.

(1-00656)

CROSIO, ARRIGONI, CALDEROLI, CANDIANI, CENTINAIO, COMAROLI, CONSIGLIO, DIVINA, STEFANI, STUCCHI, TOSATO, VOLPI - Il Senato,

premessi che:

il tema della mobilità rappresenta per una grande città come Roma una delle questioni più importanti per lo sviluppo economico e quello produttivo, per l'organizzazione delle funzioni, per l'attrattività e, non ultimo, per la qualità della vita dei cittadini;

la qualità e l'efficienza dell'offerta di mobilità (infrastrutture, servizi) incidono infatti sensibilmente sulla disponibilità e sul consumo di tempo, una risorsa sempre più scarsa e preziosa per i cittadini e le famiglie in particolare, tanto più a fronte dei processi di trasformazione, che ne hanno fortemente ridotto, negli ultimi decenni, la disponibilità. Si stima infatti che il cittadino romano percorra mediamente 33 chilometri al giorno sui mezzi pubblici, che corrispondono a circa un'ora e mezza;

ma se da una parte la crisi economica e l'abbassamento dei livelli di consumo e di reddito dei cittadini hanno comportato un aumento della domanda di trasporto pubblico, dall'altra il taglio ai finanziamenti destinati al settore ne hanno causato una riduzione;

particolarmente preoccupante appare la situazione del Lazio, a fronte della rilevanza del fenomeno del pendolarismo in questa regione: 48,2 per cento, rispetto a una media nazionale del 47 per cento, con 2,5 milioni di spostamenti giornalieri della popolazione residente e 160.000 persone che entrano ed escono quotidianamente dalla capitale in treno;

a Roma, lo stato dell'applicazione della normativa evidenzia un quadro disorganico e stratificato nel tempo. Se non è mancata negli ultimi 15

anni un'attività di elaborazione e produzione di strumenti di pianificazione per singoli comparti a livello di sistema, l'incerta collocazione nella linea gerarchica delle fonti e la mancata tempestività nell'approvazione nelle sedi deliberative deputate non hanno consentito a questi ultimi strumenti di esercitare un effettivo potere di indirizzo per la programmazione di settore;

il trasporto pubblico romano è stato, negli ultimi anni, oggetto di diverse fasi di riordino organizzativo e societario comunale. Il piano di riassetto ha comportato l'integrazione in un unico soggetto controllato al 100 per cento dal Comune, mediante fusione per incorporazione, delle attività commerciali ausiliarie, già gestite da Atac, con la gestione del trasporto pubblico locale in capo a Trambus e Met.ro, nonché con i servizi per la mobilità privata;

dal 2005, la gestione del trasporto pubblico locale è stata regolata da 3 contratti di servizio bilaterali di 7 anni: il primo stipulato fra Comune e Atac, e gli altri 2 stipulati fra Atac e, rispettivamente, Met.ro e Trambus. Anche dopo il riassetto societario, in cui Atac è subentrata a Trambus e Met.ro nei loro compiti operativi, ad esclusione dei servizi ausiliari e strumentali trasferiti a Roma Servizi per la mobilità, i contratti non sono mai stati aggiornati in base alla mutata organizzazione;

l'articolo 6 del decreto-legge n. 16 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 68 del 2014, ha imposto a Roma capitale l'adozione di idonee misure atte alla riduzione del disavanzo e al contenimento dei costi scaturite nel piano di rientro. Tale provvedimento ha interessato anche la società partecipata Atac SpA per la quale è stato predisposto un piano di efficientamento e risanamento per il triennio 2014-2016, finalizzato ad una riprogrammazione del servizio, secondo criteri di sostenibilità e di efficacia;

nel periodo regolatorio i costi *standard* sono stati utilizzati solo come costi obiettivo, ossia come un valore tendenziale che i costi del servizio avrebbero dovuto raggiungere, senza specificare in che misura si sarebbero dovuti annualmente avvicinare al valore *standard*, al fine di eguagliarlo al termine dell'arco temporale di transizione;

la legge delega sul federalismo fiscale (legge n. 42 del 2009) ha individuato (art. 9, comma 1, lettera *f*), per il settore del trasporto pubblico regionale, un criterio "misto" di finanziamento, disponendo che l'ammontare del finanziamento del trasporto pubblico vada determinato tenendo conto, oltre che dei costi *standard*, anche della fornitura di un livello adeguato del servizio. In questa ottica, si prevede, per le spese di parte corrente, l'assegnazione delle quote del previsto fondo perequativo in misura tale da ridurre adeguatamente le differenze tra territori con diverse capacità fiscali per abitante, ma senza garantire l'integrale copertura del fabbisogno *standard*, mentre, per le spese in conto capitale, si dovrà assicurare l'integrale copertura del fabbisogno *standard*;

sembra quanto mai urgente che la ripartizione delle risorse fra le Regioni per il trasporto pubblico locale debba superare il criterio della spesa storica, per ispirarsi a criteri idonei a premiare l'efficienza e l'efficacia nella

gestione del servizio, individuando obiettivi quali l'incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, la migliore corrispondenza tra l'offerta e la domanda, la definizione di livelli occupazionali appropriati, la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e verifica. La definizione dei fabbisogni e costi *standard* anche per il settore del trasporto pubblico locale può rappresentare uno strumento appropriato per superare il criterio della spesa storica,

impegna il Governo:

1) a mettere in atto i provvedimenti normativi necessari affinché si proceda ad una ripartizione dei finanziamenti destinati al trasporto pubblico locale sulla base dei fabbisogni e costi *standard*, al fine di premiare gli enti che riescono ad erogare il servizio a costi minori, tenendo conto non tanto della spesa effettivamente sostenuta, relazionata soltanto alle variabili di contesto, quanto del costo relativo al singolo servizio;

2) nella determinazione del fabbisogno *standard*, ad assumere obiettivi di costo dei fattori più rilevanti, ai fini della produzione e fornitura del servizio, in modo da premiare l'efficienza, valutando altresì il servizio effettivamente erogato rispetto ad un livello quantitativo *standard* per verificarne l'efficacia.

(1-00657)

CIOFFI, CIAMPOLILLO, SCIBONA, GAETTI, AIROLA, BERTOROTTA, BLUNDO, BOTTICI, BUCCARELLA, BULGARELLI, CAPPELLETTI, CASTALDI, CATALFO, COTTI, CRIMI, DONNO, ENDRIZZI, FATTORI, GIARRUSSO, GIROTTO, LEZZI, LUCIDI, MANGILI, MARTELLI, MARTON, MONTEVECCHI, MORONESE, MORRA, NUGNES, PAGLINI, PETROCELLI, PUGLIA, SANTANGELO, SERRA, TAVERNA - Il Senato,

premessi che:

il trasporto pubblico rappresenta uno dei settori più rilevanti per il nostro Paese, sia sotto il profilo sociale che sotto quello economico. Nelle grandi città come Roma, esso rappresenta il volano dell'inclusione sociale, tenuto conto che un trasporto pubblico efficiente è segno di democrazia, riduce le diseguaglianze e unisce il tessuto sociale;

l'enorme espansione delle periferie avvenuta a Roma nei decenni passati non ha seguito idonei criteri di pianificazione del territorio, ma ha favorito un'incontrollata cementificazione, senza, tra l'altro, prevedere di predisporre un'adeguata rete di trasporto;

a tale scenario estremamente problematico si aggiunge la pluriennale inadeguatezza del sistema di servizi pubblici, che ha prodotto una densità di traffico privato enormemente superiore rispetto a quello registrato nelle altre capitali europee. Oltre il 66,55 per cento dei cittadini romani si sposta abitualmente in auto. A Berlino soltanto il 31 per cento, a Parigi il 17 per cento;

la città si trova da sempre e perennemente congestionata dalle auto. Roma è, infatti, la tredicesima città più trafficata al mondo, la quinta in Europa, la prima in Italia. Questo provoca un forte degrado della qualità della vita dei cittadini e dei turisti che vi si recano;

la velocità commerciale delle vetture di trasporto pubblico è la più bassa d'Europa. Gli spostamenti sono lenti e farraginosi e sono causa di *stress* ed inquinamento, anche con gravi danni economici ed un peggioramento estetico e paesaggistico della città stessa;

considerato che:

la Commissione europea, nel gennaio 2014, ha pubblicato le nuove linee guida per lo sviluppo e l'implementazione dei piani urbani della mobilità sostenibile, in cui sono contenuti esempi di buone pratiche, strumenti e fonti per il corretto svolgimento di ogni attività. In particolare, secondo la Commissione europea, i piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) devono mirare a creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi: garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave; migliorare le condizioni di sicurezza; ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici; migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale, a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme;

risulta ai proponenti che, anche sulla base di quanto indicato nella memoria di Giunta capitolina datata 14 ottobre 2016, relativa agli indirizzi per la redazione delle linee guida del PUMS di Roma capitale, è obiettivo strategico dell'amministrazione quello di dotare la città di un sistema di mobilità competitivo con le altre capitali europee e mondiali, nonché di recuperare nel medio-lungo periodo il *gap* infrastrutturale storico, aggravato dall'incongruente sviluppo insediativo degli ultimi 15 anni;

al riguardo, al fine di favorire una visione di stretta integrazione fra politiche urbanistiche e politiche della mobilità, le linee programmatiche presentate dalla nuova Giunta capitolina e approvate con deliberazione di Assemblea n. 9 del 3 agosto 2016, nell'ambito della redazione del PUMS, evidenziano come sia necessario operare una rivoluzione di metodo, cambiando alla radice il criterio di selezione delle opere, che dovrà essere trasparente e condiviso. Per il futuro occorrerà sostenere la mobilità su ferro sicura ed interconnessa e la realizzazione di opere a basso impatto ambientale;

a tal fine, la Giunta capitolina ha deciso di dare mandato all'assessore alla Città in movimento di avviare il gruppo di lavoro che dovrà provvedere alla stesura delle linee guida del piano di Roma, adottando il documento elaborato dalla Commissione europea, quale strumento per orientare e supportare il lavoro di redazione, e per procedere all'elaborazione del PUMS anche attraverso la predisposizione e l'impiego di idonei strumenti di coinvolgimento dei cittadini;

rilevato che:

occorre evidenziare come negli anni, sotto il profilo gestionale, il trasporto pubblico di Roma è stato caratterizzato da politiche di affidamenti diretti, assunzioni clientelari e operazioni amministrative di controversa trasparenza. Il sistema di trasporto pubblico locale di Roma è stato così caratterizzato da mancati investimenti, scandali legati al *management*, scarse *performance* aziendali e ricavi inferiori alle spese sostenute;

Roma capitale ha disposto, con la deliberazione di Assemblea capitolina n. 47 del 15 novembre 2012, l'affidamento *in house* ad ATAC SpA, per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 3 dicembre 2019: del servizio di trasporto pubblico locale di superficie e di metropolitana; della gestione dei parcheggi di interscambio; della gestione della sosta tariffata su strada; della gestione della rete di rivendite e di commercializzazione dei titoli di viaggio; dell'esazione e del controllo dei titoli di viaggio relativi alle linee della rete periferica esercita da Roma TPL Scarl alla società ATAC;

ATAC rappresenta il primo operatore della mobilità urbana in Italia. La forte precarietà economico-finanziaria dell'azienda protrattasi sin dalla fusione con Met.Ro SpA e Trambus SpA del 2010, con progressivo consolidamento di un indebitamento verso i fornitori di 325 milioni di euro, ha determinato inevitabili ripercussioni in termini di servizi erogati ai cittadini residenti, ai lavoratori pendolari, agli studenti e ai turisti. La capitale registra circa 180.000 presenze di turisti al giorno;

nonostante l'azienda capitolina sia un tassello fondamentale nell'assetto dei servizi di trasporto urbano e giochi un ruolo strategico ai fini della promozione di forme di mobilità sostenibile, la sua attività, negli anni, non è stata adeguatamente vigilata e supportata, sia dalle amministrazioni locali che da quelle regionali e centrali che si sono avvicendate;

a livello centrale, si registrano evidenti disparità di trattamento nella ripartizione delle somme del Fondo nazionale trasporto fra le varie Regioni. Il Lazio, infatti, riceve dal fondo circa 100 euro per ogni abitante, la Basilicata oltre 120, la Toscana circa 120. Appare evidente che lo Stato non distribuisce le risorse rispettando criteri di carico insediativo e funzioni oggettive svolte da ciascuna Regione;

l'iniqua distribuzione delle somme destinate al trasporto pubblico è ulteriormente aggravata in sede di trasferimento delle risorse fra la Regione Lazio e Roma capitale. Il corrispettivo per la gestione del servizio di trasporto pubblico locale (TPL), infatti, è finanziato in parte con risorse di Roma capitale e in parte con risorse della Regione, ai sensi della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30, che, all'art. 30 comma 1, istituiva il "Fondo Regionale Trasporti il cui ammontare è determinato, annualmente, con legge di bilancio della Regione sulla base di risorse finanziarie proprie e di quelle trasferite dallo Stato ai sensi del citato D.Lgs. 422/97" e, al comma 2, elenca le finalità del predetto "Fondo Regionale Trasporti" e, tra queste, alla lettera c), quella "per far fronte agli oneri relativi all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico su strada e con metropolitane";

nel periodo 2010-2011 la Regione Lazio trasferiva circa 305 milioni di euro all'anno alla città di Roma; successivamente si è assistito ad una netta riduzione delle risorse trasferite, sino ad arrivare ai 220 milioni di euro nel 2016. Le risorse necessarie per la gestione della quota di trasporto pubblico locale gestito da ATAC sono, dunque, per lo più a carico di Roma capitale, cioè dei cittadini romani. La quota che deve sopportare la città si aggira intorno al 50 per cento;

occorre inoltre aggiungere che la ripartizione delle risorse non risponde a criteri oggettivi legati all'effettiva erogazione dei servizi. Roma capitale offre quasi il 50 per cento dei servizi di tutta la Regione Lazio (vetture su chilometri), ma riceve dalla medesima Regione solo il 20 per cento delle risorse totali, mentre all'azienda di trasporto pubblico regionale Cotral viene trasferito il 45 per cento delle risorse a fronte di una percentuale di servizi offerti pari al 20 per cento;

le carenze della Regione nei confronti di Roma capitale non riguardano esclusivamente l'esigua entità dei trasferimenti, ma anche la mancata erogazione dei trasferimenti di competenza nei tempi stabiliti. L'ultimo versamento regionale, eseguito nel mese di luglio 2016, si riferisce al contributo del secondo semestre 2014 e del primo semestre 2015. Tale iato temporale impedisce ogni attività di programmazione e crea un permanente problema di disponibilità di cassa;

da ultimo, occorre sottolineare un problema decisamente rilevante, legato al mancato riconoscimento, da parte della Regione, dei rimborsi per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro. Il debito legato a questa voce ammonta a circa 554 milioni di euro, una cifra consistente e sufficiente a rimettere ATAC in pieno esercizio;

la legittimità delle somme relative al rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro è asserita dalla Corte di cassazione, con sentenze n. 23246 del 2015 e n. 3318 del 2015, oltre che dalla delibera n. 35 del 24 dicembre 2015 del commissario straordinario Francesco Paolo Tronca. La Regione Lazio ha sempre disconosciuto la legittimità dei citati crediti, affermando che si trattava di somme già comprese in quelle corrisposte per l'erogazione del servizio. Tuttavia, giova precisare che tale affermazione è priva di fondamento, in quanto le sottovoci di pagamento sono tutte elencate e quella relativa alla ricontrattazione del contratto collettivo nazionale di lavoro non è presente (vedi *ex multis* una determina dirigenziale della stessa Regione Lazio del 2009, la determina regionale del 2009 sul capitolo D41507);

considerato inoltre che:

l'età media del parco mezzi di ATAC è fra le più alte di Italia. Negli ultimi 8 anni, è stato rinnovato poco più del 15 per cento della flotta. A fronte di un totale di circa 1.900 mezzi, più di 1.500 hanno un'età compresa tra gli 8 e i 16 anni. Appare evidente la necessità di provvedere alla sostituzione del parco mezzi, procedendo all'acquisto di circa 900 nuovi mezzi, che l'azienda potrebbe avviare anche attraverso un maggior supporto economico

da parte della Regione e dello Stato, tenuto conto della specificità e delle esigenze di una città come Roma;

ad un parco progressivamente vecchio avrebbe dovuto corrispondere, inoltre, un incremento di pezzi di ricambio per far fronte ad un maggior numero di interventi da svolgere, ma in ATAC ciò non è avvenuto, anzi si è finiti per erodere le scorte di magazzino;

al riguardo, occorre inoltre rilevare che, con delibera n. 773 del 6 luglio 2016, depositata in data 2 agosto 2016, l'ANAC ha riconosciuto il mancato rispetto da parte di ATAC, relativamente agli affidamenti attivati nel periodo 2011-2015, di quanto disposto dall'art. 29 del vecchio codice dei contratti, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (art. 35 del nuovo codice), «non avendo la società provveduto ad effettuare le verifiche richieste dal richiamato articolo per la definizione dell'importo dell'appalto ai fini dell'individuazione della soglia, operando così un artificioso frazionamento degli acquisti di materiali di ricambio ed adottando procedure che non garantiscono adeguata pubblicità e competitività»;

la nuova Giunta capitolina si è adoperata, sin dal suo insediamento, per sbloccare l'acquisto di 150 nuovi autobus. Fino a fine agosto, infatti, il *management* di ATAC affermava che non fosse possibile procedervi senza prima apportare modifiche al contratto di servizio. A seguito di approfondimenti avviati dalla nuova amministrazione, l'acquisto è stato prontamente sbloccato, rompendo la perdurante *impasse* burocratico-amministrativa creata in questi anni;

valutato che:

l'articolo 114, comma 3, della Costituzione dispone che: "Roma è la capitale della Repubblica. La legge dello Stato disciplina il suo ordinamento". Da ciò pare evidente la necessità costituzionale di una disciplina specifica che consideri la duplice natura della "Città di Roma": da un lato ente locale che, al pari degli altri, rappresenta una comunità territoriale specifica e, dall'altro, organismo di carattere generale che rappresenta l'unità della Repubblica e svolge funzioni proprie di capitale. In questo quadro, occorre sostenere il percorso di riforma della mobilità che la Giunta in carica sta definendo;

la nuova amministrazione capitolina, sin dal suo insediamento, ha dato piena fiducia alla *governance* societaria in carica, come dimostra, a solo titolo di esempio, la nota del 16 agosto 2016, a firma dell'assessore alla Città in movimento, dottoressa Linda Meleo, indirizzata ai vertici dell'azienda, in cui si precisa testualmente: "la mia fiducia nei confronti dell'operato è stata più volte sottolineata e la ribadisco con la presente", avendo provveduto l'assessore esclusivamente a muovere alcuni rilievi specifici, legati a criticità oggettive, che in un'ottica di maggiore trasparenza, rimarcata anche in campagna elettorale, non potevano non essere stigmatizzati;

nell'esercizio del controllo analogo spettante all'amministrazione era, dunque, doveroso effettuare verifiche sugli organi, sugli atti, ovvero sulle azioni e sui comportamenti della società. Nelle società titolari di affidamenti

in house è, infatti, maggiormente pregnante l'obbligo dell'ente di vigilare sui risultati di bilancio, trattandosi di un obbligo di diligenza che discende dal dovere di equilibrio economico settoriale e complessivo,

impegna il Governo:

1) a supportare il percorso di riforma che la nuova Giunta capitolina intende porre in essere per ottimizzare il servizio di trasporto romano e regolare in modo più efficiente la domanda di mobilità dei cittadini;

2) a sostenere, in ragione della specificità di Roma quale capitale della Repubblica, le richieste di cofinanziamento per l'attuazione degli interventi da prevedere nell'ambito del piano urbano della mobilità sostenibile, al fine di definire un insieme organico di interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei *mobility manager*, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città, così come previsto ai sensi dell'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, così da dotare la città di un sistema di mobilità efficiente e di qualità;

3) ad assumere le opportune iniziative presso la Regione Lazio al fine di favorire una ripartizione più equa e tempestiva delle risorse destinate a Roma capitale, per far fronte agli oneri relativi all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico;

4) in forza della normativa vigente, a udire il sindaco di Roma capitale nelle riunioni in cui il Consiglio dei ministri esamina questioni concernenti, direttamente ed indirettamente, il trasporto pubblico locale e la mobilità della capitale della Repubblica;

5) a dare attuazione alla risoluzione 7-00613, presentata presso la Camera dei deputati e approvata il 17 dicembre 2015, finalizzata ad incrementare le risorse del fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, di un importo non inferiore a 50 milioni di euro annui, anche attraverso l'aumento del prelievo erariale unico attualmente applicato ai giochi pubblici ed eventuali addizionali.

(1-00658)

Interpellanze

BARANI - *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e della salute* -

(2-00418)

(Già 4-06372)

Interrogazioni

ANITORI - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che:

il decreto legislativo n. 156 del 2012 aveva riorganizzato sul territorio gli uffici dei giudici di pace sopprimendone un numero significativo, in particolare quelli situati in sede diversa da quella del circondario di tribunale;

seppure di tali uffici è stato operato un limitatissimo recupero in relazione agli specifici parametri previsti dalla legge delega, in esito alla riorganizzazione, sono stati soppressi 667 uffici del giudice di pace su 846, e ne sono rimasti in attività appena 179, 133 dei quali presso sedi circondariali, e 46 presso altre sedi;

la drastica rivisitazione degli uffici dei giudici di pace operata dal citato decreto legislativo sta creando disagi enormi all'utenza e penalizza un servizio, che contribuiva sensibilmente allo smaltimento dei procedimenti civili,

il decreto del 7 marzo 2014 emesso dal Ministero della giustizia, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 14 aprile 2014, in attuazione della riforma della geografia giudiziaria, all'articolo 4, ha disposto la cessazione del funzionamento della sede dell'Ufficio del giudice di pace di Roma, sede distaccata di Ostia; il medesimo decreto aveva disposto, oltretutto, che le competenze territoriali dell'ufficio del giudice di pace soppresso di Ostia fossero assegnate all'Ufficio del giudice di pace di Roma; di conseguenza, a decorrere dal 30 marzo 2014, non è stato più possibile iscrivere a ruolo nuove cause presso questa sede giudiziaria;

questa decisione ha avuto conseguenze nefaste, in quanto ha creato una situazione emergenziale cronica, che avrà irrimediabilmente effetti negativi sul funzionamento della giustizia nel Lazio, con ripercussioni sui territori interessati e sui cittadini ivi residenti. Senza contare gli effetti sul Tribunale di Roma, già congestionato per l'enorme numero di cause;

considerato che:

l'articolo 21-*bis* del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 132, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 novembre 2014, n. 162, ha istituito una sede autonoma di Ufficio del giudice di pace ad Ostia e ripristinato l'Ufficio del giudice di pace a Barra, nel comune di Napoli, già soppressi all'esito della riforma della geografia giudiziaria;

il medesimo articolo 21-*bis*, con i commi 7 e 8, ha previsto che un decreto del Ministro della giustizia avrebbe dovuto fissare la data di inizio del funzionamento degli uffici di Barra e Ostia, competenti per i procedimenti civile e penali introdotti successivamente alla predetta data;

con i decreti ministeriali 20 aprile 2015, registrato alla Corte dei conti il 4 maggio 2015, e 19 maggio 2015, registrato alla Corte dei conti il 22 giugno 2015, sono state determinate, rispettivamente, le piante organiche del personale della magistratura onoraria e del personale amministrativo, addetto agli uffici del giudice di pace di Barra e Ostia;

con decreto del Ministro della giustizia 29 luglio 2015, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 12 agosto 2015, n. 186, è stata fissata la data di inizio del funzionamento dell'Ufficio del giudice di pace di Barra, per il giorno 15 settembre 2015, in quanto tutti gli adempimenti amministrativi diretti a garantire il concreto funzionamento del presidio giudiziario erano stati tempestivamente adottati;

per quanto riguarda la situazione di Ostia, il decreto ha valutato come necessario differire all'esito del perfezionamento degli adempimenti amministrativi, già avviati, la determinazione della data di inizio del funzionamento del presidio giudiziario di nuova istituzione;

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

dopo aver ottenuto l'istituzione dell'Ufficio del giudice di pace autonomo, e dopo la definizione sia del personale, sia di magistratura onoraria che amministrativo, manca solo la sede per il giudice di pace di Ostia;

sembra che la struttura ex-Gil di corso Duca di Genova sia una sede consona, adatta, non solo all'insediamento del giudice di pace, ma abbastanza grande da ipotizzare di realizzarvi una cittadella della giustizia, nella quale garantire anche una sede ai vigili urbani; ma i tempi medio-lunghi per la sua ristrutturazione non permetterebbero l'immediata apertura dell'ufficio del giudice di pace;

nonostante in nome della *spending review* si sia proceduto ad un accorpamento delle strutture giudiziarie in tutta Italia, l'istituzione di un presidio di legalità nel territorio lidense è a giudizio dell'interrogante vitale, perché non si può pretendere che la legalità attecchisca in quest'area, quando mancano proprio i presidi di legalità. Se c'è una vera volontà politica di rilanciare il territorio e il suo entroterra, bisogna rilanciare le strutture già presenti sul territorio, dimostrando plasticamente la presenza dello Stato;

l'apertura di questa nuova sede del giudice di pace risulta essere, oltretutto, coerente con le nuove ed ulteriori attribuzioni di competenze, che sono state conferite alla magistratura onoraria con la recente riforma organica, di cui alla legge 28 aprile 2016, n. 57;

in uno degli ultimi incontri avvenuti a via Arenula, a Roma, a maggio 2016, il Ministero si era impegnato ad interpellare, entro pochi mesi, gli enti locali e l'agenzia del Demanio, per avviare la procedura per la ricerca di mercato di locali idonei da affittare per ospitare il giudice di pace autonomo di Ostia,

si chiede di sapere se non sia il caso di procedere tempestivamente alla ricerca della sede più idonea per il giudice di pace di Ostia, considerato che attende da ormai 2 anni una sua riapertura, che garantirebbe quantome-

no, lo snellimento dei procedimenti che ingolfano attualmente il tribunale di Roma.

(3-03226)

ALBANO, LAI, IDEM, FORNARO, FAVERO, SOLLO, MARGIOTTA, VALENTINI, ANGIONI - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* - Premesso che:

nella definizione del piano quindicennale (2007 - 2022) di ricostituzione dello *stock* atlanto-mediterraneo del tonno rosso, sono state introdotte numerose misure restrittive alla pesca; con l'introduzione di un regime di quote, nel 2014, considerata la ripresa di questa specie a livello internazionale, l'ICCAT (International commission for the conservation of atlantic tunas) ha aumentato le quote di cattura, a favore di tutti le parti contraenti e quindi anche dell'Unione europea e, di conseguenza, dell'Italia;

nel nostro Paese, tuttavia, con i decreti direttoriali del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali n. 4958 e 4961 del 14 marzo 2016, non si è proceduto a ripartire le quote di cattura aggiuntive alle regioni, che ne avevano fatto richiesta *ex novo*, tra cui Liguria e Sardegna, decidendo, al contrario, di aumentare le quote ad imprese che ne erano già assegnatarie;

attualmente, nessuna impresa di pesca ligure e sarda è titolare di quota tonno; la possibilità di sbarcare tonno rosso, con tutti i limiti previsti dalla normativa vigente, rientra quindi tra le catture accessorie effettuate con vari attrezzi. Nello specifico, ciò significa che, per le catture accidentali, la pesca viene bloccata quando a livello nazionale si raggiunge la "quota indivisa"; tuttavia, quando i tonni passano nelle acque antistanti la Liguria, solitamente da metà aprile in poi, quando si catturano come specie accessorie nella pesca della ricciola di fondale, la quota indivisa è già quasi raggiunta, impedendo di fatto la possibilità di sbarco agli operatori liguri;

altri Paesi europei, come Spagna e Francia, autorizzano un numero di imbarcazioni decisamente superiori rispetto al nostro (solo 42) e tale numero risulta in costante aumento verso forme di pesca sostenibili e non legate, come nel nostro Paese, al metodo della circuizione, grazie a specifiche richieste avanzate da ciascun Governo, dato anche che il congelamento delle quote di circuizione previsto dall'Unione europea è riferibile al numero delle imbarcazioni, ma soprattutto alla quantità del tonnellaggio delle quote;

le imbarcazioni sarde e liguri sono le più penalizzate dalla mancanza di permessi individuali nelle rispettive Regioni, in quanto il 100 per cento degli sbarchi legali effettuati in via accessoria provengono da imbarcazioni autorizzate alla pesca del pesce spada e il fermo di 3 mesi (senza ristoro) della pesca del pesce spada dimezza il già esiguo fatturato annuo;

considerato che:

il regolamento (UE) n. 2016/1627 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016, relativo a un piano pluriennale di ricosti-

tuzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 302/2009 del Consiglio, prevede all'articolo 8, rubricato "Assegnazione delle possibilità di pesca", che "in conformità dell'articolo 17 del regolamento (UE) n. 1380/2013, in sede di assegnazione delle possibilità di pesca a loro disposizione, gli Stati membri utilizzano criteri trasparenti e oggettivi anche di tipo ambientale, sociale ed economico e si adoperano inoltre per ripartire equamente i contingenti nazionali tra i vari segmenti di flotta tenendo conto della pesca tradizionale e artigianale nonché per prevedere incentivi per le navi da pesca dell'Unione che impiegano attrezzi da pesca selettivi o che utilizzano tecniche di pesca caratterizzate da un ridotto impatto ambientale";

inoltre, all'articolo 9, paragrafo 6, del medesimo regolamento, si stabilisce che "in deroga ai paragrafi 3 e 5 (...), per gli anni 2016 e 2017, se uno Stato membro è in grado di dimostrare che la propria capacità di pesca potrebbe non consentire il pieno utilizzo del contingente assegnatogli, esso può decidere di includere un maggior numero di navi e di tonnage nei propri piani di pesca annuali di cui all'articolo 7"; tale ultimo articolo stabilisce a sua volta che "per gli anni 2016 e 2017, ogni Stato membro limita il numero delle proprie tonniere con reti a circuizione al numero di tonniere con reti a circuizione autorizzate nel 2013 o 2014",

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle innovazioni apportate dal regolamento (UE) n. 2016/1627 e se abbia valutato la portata delle nuove disposizioni in materia di pesca al tonno rosso;

quali misure intenda porre in essere, al fine di garantire il pieno rispetto delle prescrizioni dell'articolo 8 del regolamento (UE) n. 2016/1627, in merito all'assegnazione delle possibilità di pesca, presenti e ulteriori per l'anno 2017, utilizzando criteri trasparenti e oggettivi, anche di tipo ambientale, nonché in merito alla previsione di incentivi per le navi da pesca, che impiegano attrezzi o tecniche di pesca selettivi e a ridotto impatto ambientale;

se intenda consentire, a norma del regolamento europeo, il pieno utilizzo del contingente assegnatogli, anche includendo un maggior numero di navi e tonnage rispetto a quelle autorizzate, che risultano essere le medesime da numerosi anni;

se intenda intraprendere azioni tese a sostenere maggiormente la piccola pesca tradizionale e artigianale, modificando il numero delle imbarcazioni, ammesse alla pesca del tonno rosso, riservando l'incremento alle imbarcazioni che praticano la pesca artigianale, nel rispetto del principio di equità, come sollecitato dall'Unione europea nelle raccomandazioni 13/07 e 13/08;

se intenda prevedere specifiche autorizzazioni per le flotte sarde e liguri, i cui spazi marittimi sono i primi a ricevere l'ingresso dei tonni dall'oceano Atlantico e che mostrano crescenti problemi all'ecosistema inerenti

all'eccessiva presenza di questa specie nei loro mari, al fine di sostenere anche l'economia ittica locale.

(3-03227)

Stefano ESPOSITO, BORIOLI, ZANONI - *Ai Ministri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il settore ferroviario italiano, a differenza di altri settori, è ancora oggi oggetto di interessanti opportunità per l'intera filiera tecnico-produttiva, rimanendo un punto di riferimento europeo e mondiale per l'importanza dei programmi interni e degli investimenti avviati e già operativi;

nell'ambito del settore ferroviario gravitano importanti industrie italiane tra le quali, in prima fila, si segnala il gruppo Finmeccanica e la controllata "Hitachi Rail Italy", già AnsaldoBreda SpA, specializzata e dedicata proprio al settore ferroviario;

tra le aziende che appartengono alla "storica" filiera tecnico-industriale ferroviaria italiana, un ruolo di rilievo è svolto dalla "Faiveley Transport Italia SpA". La società con sede a Piossasco (Torino), specializzata nella progettazione e nella produzione di sistemi frenanti di sicurezza, occupa circa 500 lavoratori e, pur affrontando diverse evoluzioni societarie, ha sempre effettuato importanti investimenti nell'ambito della ricerca tecnica, garantendo lo sviluppo del livello produttivo ed occupazionale locale;

considerato che, per quanto risulta agli interroganti:

la Faiveley Transport Italia SpA, per vincere l'agguerrita competizione nel settore in cui opera, ha effettuato nel corso degli ultimi anni importanti investimenti in ricerca ed innovazione tecnologica con laboratori all'avanguardia, ha assunto oltre 100 ingegneri ed è diventata un centro di eccellenza del *brake and safety*;

essa oggi è una multinazionale di livello mondiale con un'acquisizione in corso da parte della Wabtec, ed un importante programma di ristrutturazione proiettato verso la centralizzazione delle funzioni a livello di gruppo e la delocalizzazione di importanti produzioni nel multi sito costruito in Repubblica ceca, destinato a diventare il centro produttivo *low cost* del *brake and safety*;

la prevista delocalizzazione di alcune produzioni oggi in capo al sito produttivo di Piossasco sta già producendo effetti e preoccupazioni per i lavoratori della Faiveley Transport Italia SpA. Dal 2016 il volume di fatturato della società subirà un considerevole calo, ma ciò che più desta preoccupazione è il fatto che le commesse in corso si stanno concludendo e che al momento non ci sono chiare prospettive per il futuro;

da dicembre 2016 è prevista una consistente riduzione dei contratti a tempo determinato e, come comunicato dall'azienda durante l'incontro all'AMMA del 10 ottobre 2016, l'avviamento di una procedura di mobilità

che già a gennaio 2017 vedrà una riduzione dei contratti stabilizzati che coinvolgerà diversi enti aziendali, dai produttivi all'ingegneria;

rilevato che:

la commessa dei 500 treni regionali che Trenitalia ha immesso sul mercato, per un valore di 4,5 miliardi di euro, un importo senza precedenti in Italia, rappresenta un'occasione di assoluta importanza per le imprese italiane operanti nel settore;

sono risultate aggiudicatarie delle commesse la Alstom (circa 150 treni a media capacità), Hitachi Rail Italy (300 treni alta capacità) e su 50 treni *diesel* esiste ancora una riserva da sciogliere;

alla Faiveley Transport Italia SpA è stato comunicato che tutta la fornitura degli impianti di sua potenziale produzione, relativi al freno pneumatico e alle porte, è stata assegnata, per intero, a 2 società tedesche: la Knorr Bremse per la parte freno e la Bode per le porte, ossia alla società che ha prodotto le porte di scarsa qualità costruite e montate sul Treno Jazz;

le commesse aggiudicate contraddirebbero talune dichiarazioni rilasciate dall'amministratore delegato di Trenitalia, secondo le quali gran parte dei treni sarebbero stati prodotti in Italia, anche da società straniera, e che l'Italia avrebbe mantenuto nel settore ferroviario un *know how* importante;

alla luce degli accadimenti, le produzioni dei sistemi frenanti e delle porte dei 500 treni regionali di Trenitalia saranno effettuate in Germania ed in Ungheria, con evidenti ricadute occupazionali negative nel nostro Paese. Secondo recenti calcoli sarebbero a concreto rischio oltre 2.000 lavoratori in tutta Italia, di cui più della metà nel territorio piemontese;

la mancata assegnazione alla Faiveley Transport Italia SpA della fornitura dell'impianto di sicurezza del freno pneumatico riduce le possibilità per la società di continuare la propria tradizione tecnico-produttiva e la possibilità di continuare ad investire localmente in risorse, nuove assunzioni, in impianti e reparti e quindi di mantenere in vita lo stabilimento di Piosasco;

per effetto della situazione che si è venuta a creare, il piano industriale della Faiveley dovrà essere aggiornato in negativo, avviando serie considerazioni sulla futura presenza nazionale del gruppo;

la Faiveley Transport Italia dispone di una rete di assistenza tecnica che copre, con efficacia, l'intero territorio nazionale e, nel tempo, ha sviluppato importanti collaborazioni, sia con i maggiori costruttori nazionali, sia con gli impianti di manutenzione dei rotabili di Trenitalia. Esperienza e patrimonio tecnico che rischiano di essere perduti a favore di altri concorrenti esteri;

Trenitalia e il suo indotto rappresentano fondamentali volani di sviluppo per l'economia e l'industria del territorio piemontese, in grado di attivare un circuito virtuoso nell'attuale difficile congiuntura,

si chiede di sapere:

quali siano le valutazioni dei Ministri in indirizzo sui fatti riportati;

quali iniziative intendano adottare al fine di evitare che l'industria italiana del settore ferroviario subisca ulteriori penalizzazioni ed un progressivo indebolimento sul fronte produttivo ed occupazionale;

se non ritengano che il mancato mantenimento dell'impegno da parte di Hitachi Rail Italy di affidare le commesse a società produttive italiane possa produrre danni occupazionali e produttivi presso lo stabilimento Faiveley Transport Italia di Piossasco.

(3-03228)

CARDIELLO - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

la Polizia di Stato da sempre concorre a garantire con professionalità e dedizione, assieme alle altre forze dell'ordine, la sicurezza del territorio italiano e delle persone, in particolare di coloro che necessitano di maggiore tutela in funzione del loro ruolo od incarico. Numerosi sono gli esempi di coraggio dimostrati dalla Polizia di Stato e numerosi sono anche i poliziotti vittime del dovere;

venerdì 14 ottobre 2016, l'inviato della trasmissione televisiva "Striscia la notizia", Luca Abete, è stato vittima di una spiacevole vicenda: poiché stava preparando un servizio sulle carenze strutturali di alcuni edifici scolastici in Campania, intendeva porre alcune domande al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca Stefania Giannini che si trovava ad Avellino per un convegno. L'inviato è stato tuttavia prima bloccato dalla scorta del Ministro e quindi, con uso della forza, da personale della Polizia di Stato, che lo ha tradotto in questura, dove è stato trattenuto sino a tarda sera;

secondo quanto dichiarato da "Striscia la notizia", sarebbe stata fermata anche la *troupe* televisiva a cui sarebbe stato intimato di consegnare il filmato dell'accaduto;

sul *web* è stato caricato il filmato;

"Striscia la notizia" è una nota trasmissione televisiva ed è noto al pubblico anche il suo inviato; in tal senso, gli addetti alla sicurezza del Ministro ed il personale della Polizia di Stato avrebbero dovuto aver contezza, a parere dell'interrogante, che Luca Abete non rappresentava un pericolo o una minaccia all'incolumità del rappresentante del Governo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo abbia visionato i contenuti del filmato;

se a suo giudizio vi sia stato un ingiustificato uso della forza da parte del personale della Polizia impegnato a garantire la sicurezza e l'ordine pubblico in presenza del Ministro dell'istruzione;

se al personale della Polizia di Stato sia giunta la richiesta di allontanare con forza l'inviato di "Striscia la notizia" e di trattenerlo in questura.

(3-03229)

MORONESE, PAGLINI, PUGLIA, DONNO, GIARRUSSO, MARTON, SANTANGELO, CRIMI, MANGILI, BERTOROTTA, SERRA, ENDRIZZI, CASTALDI, SCIBONA, CAPPELLETTI - *Al Presidente del Consiglio dei ministri* - Premesso che:

il Comune di Santa Maria Capua Vetere (Caserta), nel corso di questi ultimi anni, ha notificato al commissario delegato del Governo per l'emergenza rifiuti in Campania, organo della Presidenza del Consiglio dei ministri, appositi avvisi di accertamento per il mancato pagamento dell'imposta comunale sugli immobili per le annualità dal 2004 al 2009, riferite in particolare ad un impianto industriale di produzione di combustibile da rifiuto;

avverso tali notifiche sono stati esperiti i rispettivi atti di impugnazione in sede tributaria, dinanzi alla commissione tributaria provinciale e regionale nonché dinanzi alla Corte di cassazione;

nella sentenza n. 262/17/12 del 6 luglio 2012, riferita all'avviso di accertamento per l'ICI 2004, la commissione tributaria regionale di Napoli riconosce la legittimazione passiva del commissario del Governo per l'emergenza rifiuti della regione Campania, considerato tra l'altro che lo stesso contratto n. 52 del 2001 stipulato tra il commissario di Governo e la Fisias s.p.a. prevede, all'art. 29, che "gli impianti di produzione CDR saranno ubicati nei siti indicati dal Commissario delegato su aree da espropriare che rimarranno di proprietà del Commissario delegato";

tra le motivazioni per il mancato pagamento addotte dalla Presidenza del Consiglio dei ministri nei diversi atti processuali emerge la presunta ricorrenza dell'ipotesi di esenzione prevista dal decreto legislativo 30 dicembre 1992, n.504, articolo 7, comma 1, lettera *a*), e successive modificazioni, secondo il quale sono esenti dall'imposta "gli immobili posseduti dallo Stato, dalle regioni, dalle province, nonché dai comuni, se diversi da quelli indicati nell'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 4, dalle comunità montane, dai consorzi fra detti enti, dalle unità sanitarie locali, dalle istituzioni sanitarie pubbliche autonome di cui all'articolo 41 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, dalle camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura, destinati esclusivamente ai compiti istituzionali";

come emerge tuttavia, in ultima istanza, da diverse sentenze della Corte di cassazione, l'esenzione prevista spetta solo nel caso in cui gli immobili siano destinati in maniera diretta ed immediata ad una funzione che può essere svolta esclusivamente dallo Stato o dagli altri enti pubblici, mentre non spetta se gli immobili vengono utilizzati per servizi che sono svolti o possono essere svolti da altri soggetti in quanto le finalità istituzionali sono proprie dello Stato e degli enti pubblici mentre i servizi pubblici possono essere svolti anche tramite altri soggetti, come le aziende municipalizzate o altri enti e società;

considerato che:

nel caso di specie, l'impianto era stato destinato fin dal 2001 ad attività di natura industriale che era stata svolta con scopo di lucro da un soggetto diverso dallo Stato, la Fisia Italimpianti SpA prima e la Fibe SpA dopo. La Corte di cassazione con separate sentenze ha accolto i ricorsi del Comune di Santa Maria Capua Vetere e in sostanza ha riconosciuto l'obbligo della Presidenza a pagare l'imposta comunale per gli anni dal 2004 al 2009;

in particolare, la V sezione civile della Corte con le sentenze n. 10483, n. 10484, n. 10485, n. 10486, n. 10487 e n. 10488 del 4 maggio 2016 ha risolto la problematica riferita alle annualità ICI rispettivamente del 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 e 2009, sostanzialmente negando l'ipotesi di esenzione;

come si evince dalla sentenza n. 10483, la stessa commissione tributaria regionale aveva accertato che con contratto n. 52 del 2001 il commissario del Governo aveva convenuto con Fisia Italimpianti SpA l'affidamento a quest'ultima del servizio di smaltimento dei rifiuti prodotti nelle province di Benevento, Avellino, Caserta e Salerno e che l'affidataria aveva la disponibilità per tutta la durata del contratto delle aree, che rimanevano di proprietà del commissario delegato, con obbligo di provvedere alla realizzazione degli impianti impiegando mezzi finanziari propri;

si legge nella citata sentenza n. 10483: "Dunque la gestione in esclusiva del servizio di smaltimento rifiuti era stata affidata alla società che agiva con scopo di lucro, per il che si deve ritenere che il servizio pubblico esercitato in regime di concessione da parte di società privata esulasse dall'ambito dell'agevolazione in quanto non configurava svolgimento di compiti istituzionali nel senso precisato";

considerato inoltre che, per quanto risulta agli interroganti:

nonostante il Comune di Santa Maria Capua Vetere, a seguito delle sentenze, abbia riavviato le attività di accertamento, con il supporto di Equitalia SpA, per la riscossione delle somme non pagate, ad oggi la Presidenza del Consiglio dei ministri risulterebbe inadempiente relativamente alla procedura di pagamento;

le somme complessivamente dovrebbero ammontare per il 2004 a 575.492 euro, per il 2005 a 586.519 euro, per il 2006 a 579.291 euro, per il 2007 a 78.536 euro, per il 2008 a 51.313 euro per il 2009 a 50.229 euro;

le cartelle esattoriali emesse da Equitalia, su richiesta del Comune, per gli importi menzionati nei confronti della Presidenza del Consiglio dei ministri, risalgono all'anno 2012; sembrerebbe che Equitalia abbia provveduto nel 2013 a un sollecito, ma dal 2013 ad oggi, nonostante le sentenze della Corte di cassazione, non avrebbe messo in atto alcuna azione utile alla riscossione di quanto dovuto né dato riscontro alle varie richieste di aggiornamento da parte del Comune di S. Maria Capua Vetere;

considerato infine che, a parere degli interroganti, è di particolare importanza per un Comune di piccole dimensioni recuperare un credito nel

più breve tempo possibile, sarebbe pertanto utile che Equitalia garantisca un equo trattamento affinché il procedimento di riscossione e i relativi tempi per la riscossione siano i medesimi per il soggetto sia privato che pubblico,

si chiede di sapere:

se il Presidente del Consiglio dei ministri sia a conoscenza dei fatti esposti;

quali siano i tempi previsti per i pagamenti dei rispettivi avvisi di accertamento, considerando che i termini di scadenza risulterebbero ampiamente scaduti;

quali siano i motivi per cui non si procederebbe al pagamento, ottemperando agli obblighi previsti per legge, considerando che non sussiste l'ipotesi dell'esenzione di cui al decreto legislativo n. 504 del 1992;

se non ritenga opportuno avviare un dialogo istituzionale con il Comune coinvolto, al fine di definire la soluzione più congrua;

quali azioni urgenti intenda intraprendere, per pervenire alla definizione del problema, adempiendo alle obbligazioni pecuniarie nei confronti del Comune di Santa Maria Capua Vetere, peraltro, ad avviso degli interroganti, già sofferente per i continui tagli dei trasferimenti decisi dal Governo e già fortemente penalizzato dai ritardati rimborsi delle spese anticipate per le strutture giudiziarie per gli anni 2011-2015 *ex* legge n. 392 del 1941.

(3-03231)

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

MAZZONI - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale* - Premesso che:

la regione del Kurdistan iracheno ha dovuto far fronte, a partire dalla metà del 2014, a bombardamenti che hanno colpito la regione con effetti devastanti. Con l'insurrezione di ISIS e le successive ondate di sfollamento di massa, la regione sta al momento facendo fronte ad ulteriori minacce che devono essere affrontate immediatamente;

la regione del Kurdistan iracheno è impegnata su tre diversi fronti emergenziali contemporaneamente. Il conflitto con l'ISIS e l'afflusso massiccio di sfollati si inserisce in un contesto di grave crisi finanziaria;

i *peshmerga* impegnati nella delicata lotta contro i terroristi dell'ISIS hanno liberato diverse zone della regione ed è attualmente in essere l'offensiva in molte altre città e province, in cui sono prese di mira le comunità cristiane in particolar modo;

i combattenti sono ormai da mesi senza stipendio, molti di loro sono feriti ed il Governo dell'Iraq non provvede ad inviare gli stanziamenti necessari per ottemperare al pagamento delle loro spettanze e cure mediche;

ai quasi 2 milioni di sfollati si aggiungeranno presto i cittadini della città di Mosul che conta una popolazione di quasi 3 milioni di persone;

tutte le aree liberate necessitano di operazioni di sminamento e di una profonda ricostruzione e riqualificazione infrastrutturale;

il Governo regionale del Kurdistan non è in grado di fornire ai *peshmerga* attrezzature militari e balistiche adeguate per far fronte all'avanzata dell'ISIS e necessita di un concreto sostegno internazionale sul piano politico, militare, sanitario e umanitario;

considerato che:

solo il 40-45 per cento di tutta la popolazione della regione del Kurdistan, comprensiva di sfollati e rifugiati, viene raggiunta o servita da parte del sistema sanitario. La fornitura di energia elettrica pubblica è stata ridotta da 18 ore al giorno a circa 8-10 ore per garantire la massima copertura geografica. I progetti pubblici (5.000) e privati (3.000) sono quasi tutti sospesi per mancanza di finanziamenti. E a causa della sospensione di tali progetti migliaia di residenti, lavoratori stranieri, sfollati e rifugiati sono rimasti senza lavoro e migliaia di aziende sono fallite;

il finanziamento cronicamente inadeguato per la risposta umanitaria è una preoccupazione fondamentale e ricorrente e sta paralizzando di fatto la capacità di soddisfare le enormi esigenze della regione del Kurdistan;

la carenza di farmaci rappresenta un problema crescente che ha lasciato privi di cure molti pazienti con malattie croniche e malattie facilmente curabili e le scorte di sicurezza sono insufficienti, rendendo impossibile una risposta rapida ed efficace in caso di emergenza, mentre il sistema sanitario regionale non è in grado di gestire il volume di pazienti. Il Ministero della salute del KRG ha dichiarato che attualmente può fornire solo circa il 40-45 per cento dei servizi sanitari di base per la popolazione. Questo dato allarmante lascia un 50-55 per cento della popolazione senza accesso ai servizi sanitari. Si prevede che questo divario aumenti, a meno che un adeguato finanziamento non venga prontamente assicurato;

l'ISIS rappresenta una grave minaccia a livello globale,

si chiede di sapere quali misure il Governo abbia intenzione di mettere in campo a sostegno della regione del Kurdistan iracheno, in funzione del ruolo fondamentale da essa svolto in chiave anti ISIS.

(3-03230)

BONFRISCO, COMPAGNA - *Ai Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale e dei beni e delle attività culturali e del turismo*
- Premesso che:

sembra che il consiglio esecutivo dell'UNESCO, avallando la pretesa di alcuni Paesi arabi (Algeria, Egitto, Libano, Marocco, Oman, Qatar e Sudan), abbia ritenuto di sradicare ogni riferimento alla radice ebraica dall'area della città vecchia di Gerusalemme in cui sorge il muro occidentale;

di qui la proposta, a larga maggioranza, di una mozione che negherebbe ogni rapporto storico fra l'ebraismo ed il monte del Tempio, da sempre il luogo più sacro agli ebrei di tutto il mondo;

tale decisione includerebbe l'area in cui sorge il muro del pianto; secondo la mozione, Gerusalemme è sacra alle tre religioni monoteiste, mentre il monte del tempio ed il muro del pianto rimarrebbero luoghi sacri per i soli musulmani, prevedendo che ci si riferisca loro soltanto con il nome indicato dalla tradizione islamica;

considerato che:

dei 58 Paesi rappresentati nel consiglio, soltanto 6 si sarebbero opposti: Stati Uniti d'America, Regno Unito, Germania, Olanda, Lituania ed Estonia, mentre 26, tra cui l'Italia, si sarebbero astenuti;

a giudizio degli interroganti questo episodio non rappresenta solo una presa di posizione antistorica, ma soprattutto un'iniziativa pericolosa dal punto di vista politico, anche perché assunta proprio da un'organizzazione delle Nazioni Unite, le quali oggi più che mai dovrebbero salvaguardare e promuovere una corretta e non distorta lettura dei fatti storici che hanno portato all'assetto attuale dei rapporti in Medio oriente,

si chiede di sapere:

quali siano state le ragioni a supporto della decisione del nostro Paese di non opporsi alla decisione dell'UNESCO di considerare il muro del pianto estraneo alla storia ebraica;

se i Ministri in indirizzo non ritengano doveroso riferire al Parlamento sui termini della decisione.

(3-03232)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

ANGIONI, CUCCA, LAI - *Ai Ministri della difesa, del lavoro e delle politiche sociali e per la semplificazione e la pubblica amministrazione* - Premesso che :

l'aviazione militare della Germania, presente dal 1959, abbandonerà, entro il 31 dicembre 2016, Decimomannu, base aerea della NATO, utilizzata attualmente dalle sole forze armate italiane ed appunto tedesche;

i 70 dipendenti civili italiani, che ancora oggi operano per le forze armate tedesche, sono in attesa di conoscere il proprio futuro lavorativo;

la legge n. 98 del 1971 prevede l'assunzione a tempo indeterminato dei cittadini italiani, che abbiano prestato servizio continuativo, per almeno un anno, alle dipendenze di organismi militari della NATO o di singoli Paesi ad essa aderenti ed operanti nel territorio nazionale;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 gennaio 2009, adottato in attuazione dell'art. 2, comma 101, della legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria per il 2008), ha previsto le modalità di assunzione di civili, che si trovino nelle suddette condizioni. Infatti, nei limiti delle dotazioni organiche delle amministrazioni riceventi, si prevede che le assegnazioni debbano avvenire in via prioritaria negli uffici del Ministero della giustizia situati nel territorio provinciale o almeno regionale dell'organismo militare;

il fondo previsto dall'art. 2, comma 100, della legge n. 244 del 2007 ha la finalità di finanziare le suddette assunzioni;

considerato che a quanto risulta agli interroganti:

la situazione dei 70 lavoratori civili impegnati nella base di Decimomannu risulta comune a quella di altri civili operanti in altre basi militari di stanza nel nostro Paese;

il fondo risulta ancora privo di risorse e quindi non in grado di poter finanziare le assunzioni dei civili che si trovino nelle condizioni suddette,

si chiede di sapere:

quali strumenti i Ministri in indirizzo intendano porre in essere, per scongiurare la perdita definitiva del lavoro da parte del personale civile italiano licenziato dalle basi NATO;

se possano valutarsi nuove condizioni affinché il personale suddetto possa essere reintegrato nella stessa base in cui prestava servizio o, subordinamente, in altri uffici della pubblica amministrazione, come previsto dalla legge n. 98 del 1971;

se ritengano necessario un nuovo intervento normativo che differisca alla data del 31 dicembre 2016 il termine entro il quale debbano essere adottati i provvedimenti di riorganizzazione delle basi militari, all'origine del licenziamento dei dipendenti ;

se ritengano opportuno ed urgente il rifinanziamento del fondo previsto dall'art. 2, comma 100, della legge n. 244 del 2007 per dare piena applicazione alle normative vigenti.

(4-06513)

LANGELLA, BARANI, COMPAGNONE, CONTI, D'ANNA, Eva LONGO, MAZZONI, MILO, PICCINELLI - *Al Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo* - Premesso che:

il settore dei beni culturali rappresenta un indiscusso volano dell'economia nazionale, sia in termini di attrazione turistica che in termini di vera e propria "industria" della valorizzazione economica del territorio;

una componente non secondaria del processo di creazione di valore è certamente rappresentato dagli interventi di ripristino, restauro e recupero dei beni di interesse storico, artistico e culturale, che sono nella disponibilità di soggetti privati e che costituiscono parte integrante di quel paesaggio urbano la cui integrità ed armonia sostanzia l'offerta territoriale;

lo Stato, considerando la composizione dell'offerta e intendendo ancor più promuovere gli investimenti per la tutela e la conservazione dei beni culturali diffusi, ha previsto, con gli artt. 31, 35, 36 e 37 del decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 e successive modificazioni e integrazioni, la possibilità di concedere contributi in conto capitale e conto interessi per le spese sostenute da proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di beni culturali per la realizzazione degli interventi conservativi autorizzati;

a far data dall'entrata in vigore del citato decreto sono state iscritte al conto competenza dei relativi capitoli di bilancio le somme ritenute necessarie al pagamento dei contributi per le spese concernenti gli interventi ammessi a finanziamento, previa istruttoria delle competenti soprintendenze e direzioni regionali del Ministero;

l'art. 1, comma 26-ter, del decreto-legge 6 luglio 2012 n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012 n. 135 e successivamente nuovamente modificato dall'art. 1, comma 77, della legge 24 dicembre 2012 n. 228, prevede che "a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e fino al pagamento dei contributi già concessi alla medesima data e non ancora erogati ai beneficiari, è sospesa la concessione dei contributi di cui agli articoli 35 e 37 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni";

a partire dal 15 agosto 2012, non è più possibile rilasciare le "dichiarazioni di ammissibilità" ai contributi, di cui ai citati articoli 35 e 37, da parte degli uffici competenti, neanche in relazione ad istanze pervenute al protocollo dei suddetti, uffici in data antecedente al 15 agosto 2012. In ragione di ciò, consta agli interroganti l'emanazione della circolare ministeriale n. 20 del 28 aprile 2014;

l'entrata in vigore di tale disposizione, però, ha comportato un duplice effetto: a) da un lato, si è potuto constatare come la somma degli accantonamenti di bilancio non fosse sufficiente a coprire i costi già accertati e autorizzati; b) dall'altro si è determinato, a distanza di pochi anni dalla promulgazione del provvedimento, un blocco nella progettazione e nella predisposizione di nuovi ed importanti opere di restauro e ripristino funzionale, promosse da una pluralità di soggetti, ivi compresi gli enti ecclesiastici;

a maggior chiarimento di quanto affermato, si rappresenta il *trend* delle programmazioni effettuate dal 2008 ad oggi come di seguito, per anno e relativa programmazione contributi: 2008, 21.985.261 di euro; 2009, 17.670.782 di euro; 2010, 24.369.132 di euro; 2011, 23.663.485 di euro; 2012, 50.663.485 di euro; 2013, 15.047.923 di euro; 2014, 17.830.222 di euro; 2015, 10.136.445 di euro;

bisogna riconoscere che solo grazie al decreto-legge n. 34 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 75 del 2011, il capitolo di bilancio venne impinguato di ben 10.000.000 di euro, raggiungendo l'importo di 23.663.485 di euro. E, a decorrere dal 2012, a seguito di una variazione di bilancio (di 10 milioni di euro) dal capitolo 7435/1 al capitolo 7434/2, la dotazione complessiva del capitolo di bilancio relativo passò da 23.663.485 a circa 50 milioni di euro. Ma poi si è giunti a ben 136.000 euro;

in base a quanto comunicato dalle ex direzioni regionali per i beni culturali e paesaggistici, l'ammontare dei contributi da erogare a favore dei proprietari, possessori o detentori di beni culturali, per collaudi effettuati fino al 29 settembre 2014, ammontava complessivamente a circa 167 milioni di euro;

alla suddetta somma vanno aggiunti gli importi relativi ad interventi non ancora collaudati, tenuto conto anche del fatto che le dichiarazioni di ammissibilità a contributo possono essere state rilasciate dagli uffici competenti, fino al 14 agosto 2012;

il debito complessivo dell'amministrazione è certamente superiore rispetto alla somma precedentemente riportata, anche se ad oggi non quantificabile con esattezza;

al momento, al netto della programmazione 2015 di euro 10.136.445, il debito, per i contributi in conto capitale di cui agli art. 31 e 35 del decreto legislativo n. 42 del 2004 e successive modificazioni ed integrazioni accertato ad oggi, è quindi pari a 157.479.224,44 di euro;

relativamente ai capitoli di bilancio 2015, occorre precisare che il capitolo 7434/2 aveva, come stanziamento da legge di bilancio, circa 136.000 euro;

con la legge di assestamento al bilancio 2015 è stato istituito il capitolo 7441/1 "Somme destinate all'estinzione dei debiti pregressi nei confronti dei proprietari, possessori o detentori di beni culturali ai sensi degli articoli 31, 35 e 36 del codice beni culturali e del paesaggio, per i contributi concessi fino al 15 agosto 2012", con uno stanziamento di 10 milioni di euro, che ha consentito di predisporre la programmazione 2015;

a esemplificazione di quanto affermato, è opportuno rappresentare quanto è stato liquidato (alla data dell'ultimo intervento) alle singole Regioni: ABRUZZO, 15 settembre 2009, euro 494.040,03; BASILICATA, 28 dicembre 2008, euro 172.153,30; CALABRIA, 3 dicembre 2012, euro 56.436,30; CAMPANIA, 25 marzo 2009, euro 74.575,49; EMILIA ROMAGNA, 18 ottobre 2013, euro 2.219.414,53; FRIULI V.G., 29 marzo 2010, euro 233.030,23; LAZIO, 25 marzo 2009, euro 1.044.944,60; LIGURIA, 17 settembre 2008, euro 715.604,13; LOMBARDIA, 26 novembre 2008, euro 301.071,05; MARCHE, 2 ottobre 2008, euro 408.078,45; MOLISE - ; PIEMONTE, 9 settembre 2009, 9 euro 846.558,20; PUGLIA, 30 giugno 2009, euro 615.675,26; SARDEGNA, 30 marzo 2012, euro 82.145,30; TOSCANA, 26 novembre 2008, euro 1.442.895,05; UMBRIA, 9

luglio 2012, euro 731.156,92; VENETO, 4 novembre 2008, euro 698.666,08; TOTALE euro 10.136.445;

ad esemplificazione di quanto dimostrato, basta soffermarsi sul dato della Regione Campania che, nell'anno 2015, si è vista liquidare contributi per 74.575,49 euro;

non si spiega la *ratio* per cui il capitolo 7434 PG2, Missione 21, programma 15 del Ministero, relativo ai contributi in conto capitale, pur avendo maturato così consistenti arretrati, è stato costantemente ridotto a decorrere dal 2008 da 23.663.485 a 15.047.923 euro, per poi salire nel 2014 a 17.830.222 euro e crollare, nel 2015, a 136.000 euro; tutto ciò a fronte di un arretrato di impegni che dovrebbe ammontare, per effetto di quanto in precedenza argomentato, a circa 200 milioni di euro;

con una tale logica di bilancio occorreranno almeno 15 anni per ripianare il pregresso, senza avviare la nuova "ammissibilità ai contributi" e, quindi, il rilancio del settore;

per quanto riguarda i contributi in conto interessi, di cui all'art. 37 del decreto legislativo n. 42 del 2004 e successive modificazioni e integrazioni il capitolo di bilancio è il n. 4650 e la somma che era stanziata sul capitolo era così suddivisa: PG1 2.582.000 di euro; PG2 10.329.000 di euro;

dal momento che non è più possibile accogliere nuove richieste di contributo (a far data dal 15 agosto 2012), come già detto (in virtù della legge n. 228 del 2012, art. 1, comma 77), con le somme disponibili saranno soddisfatte tutte le pratiche di contributo *in itinere* e le somme residue dall'assegnazione finale saranno riutilizzate dal Ministero per altre finalità;

tenuto conto che:

non si spiega perché il Ministero, venendo meno ad una impostazione della politica di settore più volte annunciata dal Ministro in carica, che punta a valorizzare la combinazione tra pubblico e privato, agisca in totale controtendenza, negando diritti acquisiti dalla vasta platea degli investitori nei confronti dei quali le autorità periferiche del Ministero avevano assunto formali impegni, validando e collaudando le opere e gli interventi;

non si comprende perché, alla luce delle annunciate iniziative per il rilancio dello sviluppo non si incrementino questi capitoli di bilancio, che potrebbero contribuire al superamento della crisi, moltiplicando l'impatto della spesa pubblica, contestualmente accelerando una indispensabile azione per la conservazione e il recupero dei beni culturali;

nelle more, il Ministro in indirizzo si è vantato di aver aumentato il *budget* del Ministero di oltre il 32 per cento;

agli interroganti non risulta che, nello schema di programma, sia stata prevista una misura, volta al finanziamento di operazioni di sostegno agli investimenti di soggetti privati proprietari, detentori o possessori di beni culturali, pur ammessa dalla vigente normativa,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza del grave danno causato alla vasta platea di investitori privati che, avendo maturato il diritto ai contributi in conto capitale e conto interessi, non già in fase di predisposizione del progetto, ma solo all'esito del completamento dei lavori e del conseguente collaudo effettuato dai competenti uffici delle Soprintendenze, già da molti anni, si trovano oggi a dover affrontare una grave situazione debitoria nei confronti di fornitori e terzi esecutori;

quali siano la *ratio* politica e la visione etica secondo la quale, in palese contraddizione con gli annunci di politica settoriale dei prevedrebbero la più ampia partecipazione dei privati al rilancio del grande patrimonio culturale italiano, si adoperano tagli così clamorosi (da 17.830.222 di euro a solo 136.000 euro), sia a fronte di impegni già maturati da anni, sia in relazione a ulteriori possibili aperture del mercato degli investimenti nazionali ed esteri, in una fase di rilancio dell'immagine dell'Italia;

quali iniziative intenda intraprendere per potenziare la dotazione dei capitoli di bilancio a copertura degli interventi già previsti, ai sensi degli articoli 35 e 37 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, contemporaneamente abrogando l'art. 1, comma 26-*ter*, della legge 7 agosto 2012 n. 135, di conversione del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95;

se disponga di un quadro definitivo degli impegni finanziari derivanti dalle dichiarazioni di ammissibilità al contributo per tutte le istanze perfezionate, ai sensi della citata normativa, alla data del 15 agosto 2012;

quali iniziative intenda assumere per accelerare le procedure di materiale erogazione delle somme spettanti ai soggetti ammessi ai benefici contributivi suddetti;

se ritenga di dover smentire la diceria, per quanto riguarda il suo Ministero, che il maggior debitore in questo Paese è lo Stato;

quali iniziative intenda intraprendere per evitare che i cittadini italiani, beneficiari dei contributi in conto capitale, debbano attendere ben 15 anni per vedersi liquidati i contributi loro spettanti .

(4-06514)

STUCCHI - *Ai Ministri della giustizia e dello sviluppo economico* -
Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

lo scorso 16 febbraio 2016 è stato recapitato all'imprenditore Felice Chiesa un avviso di garanzia per "lottizzazione abusiva", nell'ambito dell'inchiesta della procura della Repubblica di Fermo, legata alla permanenza stabile di decine e decine di *roulotte* all'interno del *camping* "Verde Mare", a Marina Palmense (Fermo);

con un *blitz* della sezione operativa navale della Guardia di finanza di San Benedetto del Tronto, con l'impiego di 11 militari e con l'ausilio di un elicottero, sono stati messi i sigilli al *camping*, che è stato sottoposto ad

un decreto di sequestro emesso dal giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Fermo;

in effetti, sembra che esista una deliberazione della Giunta regionale, che ha dato il permesso di custodire le *roulotte* e i *camper* anche nel periodo in cui la struttura resta chiusa, come accadrebbe in analoghe strutture della zona;

le tante *roulotte* presenti nel *camping* sono di utenti che annualmente raggiungono la località di Marina Palmense per le vacanze e, avendo stipulato contratti pluriennali, hanno chiesto di lasciare i mezzi nella struttura, per essere custoditi dagli addetti del "Verde Mare";

tale procedura, secondo gli inquirenti, sarebbe illegale, visto che lasciare *roulotte* o *camper* in pianta stabile nella struttura equivarrebbe ad una lottizzazione abusiva;

il *camping* "Verde Mare" è una delle strutture più grandi del territorio e registra circa 170.000 presenze durante la stagione turistica;

è ingente il danno economico scaturito da tale sequestro, con gravi ripercussioni economiche per i lavoratori e per tutto l'indotto del settore turistico del territorio,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno assumere urgenti informazioni per accertare se effettivamente sussistano i conflitti interpretativi sulla corretta applicazione della normativa vigente, segnalati dalle difese, ed evitare che la misura cautelare del sequestro preventivo dell'area, su cui insiste il campeggio, già una volta annullata dalla Suprema Corte di Cassazione con rinvio, di nuovo confermata dal Tribunale di Fermo - Sezione riesame e appelli, in data 29 settembre 2016 e di nuovo impugnata per Cassazione, in data 5 ottobre 2016, possa determinare ulteriori danni economici, occupazionali e di immagine al territorio del fermano.

(4-06515)

PAGLIARI - *Ai Ministri della salute e dell'istruzione, dell'università e della ricerca* - Premesso che secondo quanto risulta all'interrogante:

un'antenna di telefonia mobile è stata installata a Parma nella rotonda fra via Bizzozero e via Montebello. A pochi metri da questa nuova antenna ci sono almeno due asili nido, due scuole materne, un plesso scolastico con scuole elementari, medie e liceo pedagogico, nonché il parco giochi Bizzozero;

il fatto ha provocato una raccolta di firme tra i genitori dei ragazzi e bambini interessati e fra i residenti (in totale 545), dato che l'installazione potrebbe rivelarsi potenzialmente dannosa e pericolosa, a causa dell'inquinamento elettromagnetico, per la salute, essendo il parco giochi e le scuole molto frequentate,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, nell'ambito delle loro competenze, siano a conoscenza dell'accaduto;

in quale modo intendano, eventualmente, agire, rispetto ai propri campi d'azione e fatte salve le peculiari capacità d'intervento, per salvaguardare la salute dei bambini nelle loro attività scolastiche e ludiche.

(4-06516)

Maurizio ROMANI, BENCINI, SIMEONI, VACCIANO, MOLINARI, FUCKSIA - *Ai Ministri dello sviluppo economico e per gli affari regionali e le autonomie* - Premesso che:

le terme di Sciacca (Agrigento) rappresentano da sempre un'instimabile risorsa naturale ed economica per la Sicilia, essendo ampiamente dimostrati gli effetti profondamente benefici dei fanghi e delle acque termali sulla cura del corpo e sull'equilibrio psicofisico;

ai fini della valorizzazione del proprio patrimonio termale, la Regione Siciliana, con legge n. 10 del 1999, ha previsto la privatizzazione dell'azienda autonoma delle terme di Sciacca e Acireale (Catania). Nel 2005, nell'ottica di tale privatizzazione, la Regione decise di costituire la società Terme di Sciacca SpA, totalmente partecipata dalla Regione stessa. Tale società, retta da un consiglio d'amministrazione, anch'esso di nomina regionale, ha operato riscontrando enormi criticità nella gestione, pesantemente condizionata dalla grave esposizione debitoria ereditata;

le criticità di gestione sono culminate nella decisione della Regione del 20 giugno 2011 di porre in liquidazione la società, autorizzando il liquidatore alla prosecuzione dell'attività termale e turistico-alberghiera, nel rispetto dell'obbligo di conservazione e tutela del patrimonio e del capitale sociale;

la Regione ha in seguito affidato l'incarico di *advisor* a Sviluppo Italia Sicilia, che, nel dicembre 2012, ha provveduto alla pubblicazione dell'avviso "Manifestazione di interesse per l'affidamento a soggetti privati della gestione e valorizzazione dei complessi cremotermaali e idrominerali di Sciacca", con scadenza 28 marzo 2013, poi prorogata al 30 giugno 2013, ma l'avviso non ha ottenuto gli effetti sperati, non essendo pervenute offerte degne di considerazione;

considerato che:

il patrimonio delle terme di Sciacca si compone dello stabilimento delle terme, delle grotte di San Calogero, convenzionati con il Servizio sanitario nazionale, dell'albergo di San Calogero, chiuso, del *grand hotel* delle terme, gestito direttamente dalla società in liquidazione, del *bar* delle Terme e delle piscine Molinelli, affidati a terzi in forza di contratti di affitto, dello stabile ex *motel* Agip, in comodato gratuito alla locale Polizia municipale, e del complesso San Francesco, utilizzato prevalentemente per convegni;

il patrimonio immobiliare richiederebbe interventi immediati, anche strutturali, con l'impiego di ingenti risorse finanziarie, pena il deterioramento e conseguente deprezzamento del complesso termale. La situazione dell'ente però non lo consente, come si evince dalla relazione sulla gestione del bilancio al 31 dicembre 2012, elaborata dal liquidatore delle terme, che chiude con una perdita di 1.990.324 euro, e dalla relazione elaborata dal collegio sindacale, relativa al medesimo bilancio, dalla quale emerge "lo stato di grave dissesto strutturale nel quale si trovano quasi tutti gli impianti e gli edifici sia in proprietà sia in usufrutto";

allo stato attuale le terme di Sciacca, le piscine ed il *grand hotel* sono tutte strutture chiuse, non più operanti. Per questo motivo, la maggior parte delle apparecchiature, che necessitano di continua manutenzione, risulta ormai inservibile;

il 7 ottobre 2016 è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* della Regione Siciliana la legge regionale 29 settembre 2016, n. 20, recante disposizioni per favorire l'economia. In particolare all'articolo 2 sono previste disposizioni relative ai complessi termali di Sciacca ed Acireale nelle quale si dispone che la Regione sia autorizzata all'acquisto di beni immobili e di diritti reali su beni immobili di proprietà delle società "Terme di Acireale SpA" e "Terme di Sciacca SpA", entrambe in stato di liquidazione;

il successivo comma 5 prevede che "L'Assessorato regionale dell'economia può concedere in concessione la coltivazione del giacimento in uno, con tutti o parte dei beni immobili afferenti il complesso termale facenti parte del patrimonio indisponibile della Regione siciliana, al comune nel cui territorio ricade il complesso termale per lo sfruttamento attraverso soggetti da selezionare con procedure di evidenza pubblica";

secondo il parere degli interroganti il comma 5 dell'articolo 2 pone una serie di criticità in merito, da un lato all'eccessiva discrezionalità della Regione nel concedere la concessione e del Comune nel richiederla alla Regione, in quanto la norma non prevede una direttiva cogente, ma una semplice possibilità, e dall'altro all'opportunità che tale concessione possa riguardare tutti o parte dei beni immobili afferenti al complesso termale. L'ipotesi di un frazionamento dei beni rappresenterebbe, infatti, un enorme danno ad un complesso che da sempre offre servizi integrati e diversificati, ma sempre riconducibili all'uso delle sue acque;

ulteriori perplessità sorgono in merito all'utilizzo, sempre nel citato comma 5 dell'articolo 2, dell'espressione "coltivazione" che, nel caso specifico del complesso termale, sta ad indicare l'attivazione e gestione dei metodi di estrazione, trasporto e utilizzo dell'acqua termale. Il comma 5 introduce un ennesimo elemento di confusione: la coltivazione è affidata dalla Regione al soggetto concessionario, il Comune, affinché faccia dell'acqua termale un uso imprenditoriale nel pubblico interesse. Non si comprende dunque il motivo per il quale il Comune debba poi procedere a procedure di evidenza pubblica per individuare il soggetto terzo, cui affidare la gestione del complesso, dal momento che peraltro la vigilanza sulla concessione e sulla coltivazione è affidata ad organi tecnici regionali,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti;

se non ritengano opportuno attivarsi, per quanto di propria competenza, al fine di accertare che le disposizioni contenute nella recente normativa regionale non generino ulteriore confusione nella definizione di un piano di privatizzazione, che rappresenterebbe l'ultima possibile occasione per strappare al definitivo deperimento le strutture del complesso termale;

se non ritengano urgente adoperarsi, per quanto di propria competenza, per attrarre investitori di rilevanza e prestigio internazionale, in grado di valorizzare il patrimonio termale siciliano.

(4-06517)

CENTINAIO, ARRIGONI, CONSIGLIO - *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dello sviluppo economico* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

recentemente i commissari giudiziali di "Mercatone Uno", l'ex colosso della Gdo (grande distribuzione organizzata) non alimentare, in amministrazione straordinaria dall'aprile 2015, hanno annunciato il perfezionamento del nuovo bando di gara per la vendita del gruppo;

è evidente lo stato di agitazione in cui versano i lavoratori, parte dei quali in cassa integrazione, in attesa di conoscere i dettagli del nuovo piano di vendita;

per questi lavoratori la cassa integrazione scadrà il prossimo gennaio 2017;

da alcune notizie sembrerebbe che il nuovo bando sia più flessibile, ma sempre finalizzato al raggiungimento della vendita degli *asset* in un unico blocco e non per parti separate, al fine di salvaguardare la continuità aziendale e l'occupazione;

l'azienda Mercatone Uno, che 2 anni fa cadeva schiacciata dal peso di mezzo miliardo di debiti, accumulatisi dall'inizio degli anni 2000 per la crisi di domanda, chiuderà il 2016 con 400 milioni di euro di fatturato, mentre per il 2017 il piano triennale di rilancio indica il raggiungimento di 530 milioni di euro;

la drammatica vicenda di Mercatone Uno e dei suoi dipendenti è stata più volte denunciata dal gruppo della Lega Nord, con la speranza che si potesse arrivare, quanto prima, ad una concertazione tra le parti, interessate per l'adozione di soluzioni a salvaguardia, in primo luogo, dei posti di lavoro,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza degli sviluppi della vicenda e quali iniziative intendano adottare per garantire il mantenimento del posto di lavoro ai dipendenti, anche alla luce delle promettenti prospettive produttive del gruppo.

(4-06518)

DE PIETRO, SIMEONI, MUSSINI, BIGNAMI, ORELLANA, VACCIANO, MOLINARI, FUCKSIA - *Ai Ministri della salute, delle politiche agricole alimentari e forestali e dello sviluppo economico* - Premesso che:

l'articolo 32 della Costituzione riconosce e tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività;

come stabilito ai sensi dell'articolo 169 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, l'Unione è chiamata a promuovere gli interessi dei consumatori ed assicurare un livello elevato di protezione mediante gli strumenti che adotta in virtù dell'articolo 114;

l'articolo 8 del regolamento (CE) n. 178/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2002, afferma che l'obiettivo principale della legislazione alimentare è quello di costituire una base per consentire ai consumatori di compiere scelte consapevoli in relazione agli alimenti che consumano e contestualmente prevenire tutte le pratiche che possano indurre in errore il consumatore;

il libro bianco della Commissione "Una strategia europea sugli aspetti sanitari connessi all'alimentazione, al sovrappeso e all'obesità", del 30 maggio 2007, descrive l'etichettatura nutrizionale come uno degli strumenti principali per informare sulla composizione degli alimenti e aiutare i consumatori a prendere decisioni consapevoli;

la comunicazione della Commissione "Strategia per la politica dei consumatori dell'UE 2007-2013 - Maggiori poteri per i consumatori, più benessere e tutela più efficace", del 13 marzo 2007, evidenzia che permettere ai consumatori di compiere scelte consapevoli è fondamentale per assicurare sia equi meccanismi di concorrenza sia il benessere dei consumatori;

considerato che:

il regolamento (UE) n. 1169/2011, del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2011, relativo alla fornitura di informazioni sugli alimenti ai consumatori, entrato in vigore il 13 dicembre 2011, ha trovato applicazione a decorrere dal 13 dicembre 2014 per le disposizioni in materia di etichettatura, presentazione e pubblicità degli alimenti mentre troverà applicazione dal 13 dicembre 2016, per quanto riguarda le disposizioni sull'etichettatura nutrizionale;

qualunque alimento destinato al consumatore finale o alla collettività deve essere accompagnato da informazioni conformi al regolamento;

l'articolo 9 annovera tra le indicazioni obbligatorie da fornire al consumatore: l'elenco degli ingredienti (lettera *b*)), la quantità di taluni ingredienti o categorie di ingredienti (lettera *d*)), una dichiarazione nutrizionale (lettera *l*));

l'articolo 18 stabilisce che l'elenco degli ingredienti debba comprendere tutti gli ingredienti dell'alimento, in ordine decrescente di peso;

l'articolo 10 rimanda all'allegato III per la previsione di altre indicazioni obbligatorie complementari relative a tipi o categorie specifici di alimenti;

l'allegato III tra gli alimenti la cui etichettatura deve comprendere una o più indicazioni complementari annovera gli alimenti contenenti uno o più edulcoranti autorizzati dal regolamento (CE) n. 1333/2008: in questo caso, la denominazione dell'alimento è accompagnata dall'indicazione "con edulcorante/i", e gli alimenti contenenti sia uno o più zuccheri aggiunti, sia uno o più edulcoranti autorizzati dal regolamento (CE) n. 1333/2008: in questo caso, la denominazione dell'alimento è accompagnata dall'indicazione "con zucchero/i ed edulcorante/i";

per quanto concerne la dichiarazione nutrizionale, obbligatoria dal 13 dicembre 2016, l'articolo 30 del regolamento stabilisce che sia indicato non solo il valore energetico ma anche la quantità di grassi, acidi grassi saturi, carboidrati, zuccheri, proteine e sale;

la normativa nazionale non abrogata è comunque destinata ad essere disapplicata nelle parti incompatibili con il regolamento (UE) n. 1169/2011;

attraverso l'articolo 5, comma 1, della legge 12 agosto 2016, n. 170, legge di delegazione europea 2015, il Governo è stato delegato ad emanare decreti legislativi per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni stabilite dalla normativa europea in materia di etichettatura e informazione sugli alimenti ai consumatori;

considerato, altresì, che:

la puntata "Petrolio" di giovedì 29 settembre 2016, andata in onda su Rai 1, ha affrontato il tema degli interessi economici e delle strategie di *marketing* della *lobby* mondiale dello zucchero, denunciando la potenziale presenza di importanti quantità di zucchero in alimenti apparentemente insospettabili;

sono stati citati studi scientifici, riportati dalla stampa internazionale, secondo i quali gli zuccheri aggiunti sarebbero la causa principale dell'attuale epidemia di obesità globale e, inoltre, apporterebbero danni di gran lunga maggiori di quelli comunemente noti in termini di malattie cardiovascolari e numerose altre patologie;

inoltre, ha sollevato il dubbio che tuttora possa essere presente una grande quantità di zucchero in numerosi prodotti alimentari di largo consumo che, formalmente, non annoverano la presenza di zuccheri aggiunti o edulcoranti all'interno della lista degli ingredienti;

tenuto conto del fatto che:

in base a quanto stabilito dall'articolo 8 del regolamento (UE) n. 1169/2011, è responsabile delle informazioni sugli alimenti l'operatore del settore alimentare con il cui nome o con la cui ragione sociale è commercia-

lizzato il prodotto o, se tale operatore non è stabilito nell'Unione, l'importatore nel mercato dell'Unione;

ai sensi dell'articolo 1 della legge 30 maggio 1962, n. 283, sono soggette a vigilanza per la tutela della salute pubblica la produzione ed il commercio delle sostanze destinate all'alimentazione;

il codice penale contiene un'articolata serie di disposizioni in materia di frodi alimentari, sanitarie e commerciali. Tali tipologie di frodi, oltre a risultare lesive della salute e a costituire un *vulnus* dei diritti contrattuali e patrimoniali del consumatore, minano il rapporto fiduciario con il consumatore stesso;

valutato, infine, che:

la Corte di cassazione (Cassazione penale, sezione III, sentenza del 4 novembre 2014, n. 7383 (rv. 262407)) ha stabilito che in materia di alimenti, il fattore esimente speciale di cui all'articolo 19 della legge n. 283, secondo cui le sanzioni ivi previste non si applicano nei confronti di chi immette in commercio prodotti in confezioni originali, quando la non corrispondenza alle prescrizioni riguarda i requisiti intrinseci o la composizione dei prodotti o le condizioni interne dei recipienti e sempre che il commerciante non sia a conoscenza della violazione o che l'involucro originale non presenti segni di alterazione, non opera quando il prodotto alimentare provenga da un produttore straniero, poiché, non essendovi la certezza del rispetto delle prescrizioni imposte dalla legge italiana per prevenire il pericolo di frode o di danno alla salute del consumatore, il distributore ha l'obbligo di verificare la conformità del prodotto, anche importato in confezioni originali, mediante controlli tali da garantirne la qualità;

la Corte di cassazione (Cassazione penale, sezione III, sentenza del 23 ottobre 2013, n. 46183) ha affermato che risulta configurabile il reato di cui all'art. 5, lett. a), della stessa legge n. 283, in concorso con il delitto di tentata frode in commercio, nel caso di aggiunta ad un vino di acqua e barbabietola da zucchero, tale trattamento variando la composizione naturale del prodotto, a prescindere dalla sua nocività (la Corte ha anche ribadito che la legge non è stata interessata dagli effetti abrogativi dei decreti "taglia leggi"),

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti e se questi corrispondano al vero;

quali misure intendano adottare per tutelare la salute dei cittadini e garantire l'effettivo rispetto delle vigenti disposizioni in materia di etichettatura, presentazione e pubblicità degli alimenti, al fine di consentire ai consumatori di compiere scelte consapevoli;

se non ritengano opportuno, nell'ambito delle rispettive competenze, stimolare un'ampia e approfondita attività di ispezione in merito alla potenziale presenza occulta di zucchero all'interno di prodotti alimentari commercializzati in Italia.

(4-06519)

LAI, CALEO, ALBANO, ANGIONI, ASTORRE, BROGLIA, CAPACCHIONE, CIRINNA', CUCCA, D'ADDA, DIRINDIN, FAVERO, FORNARO, GOTOR, GRANAIOLO, MANCONI, PEGORER, PUPPATO, RICCHIUTI, TOCCI, VACCARI - *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dell'economia e delle finanze* - Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

il parco nazionale dell'arcipelago di La Maddalena è un'area geomarina protetta e fa parte della rete europea delle aree naturali di eccellenza europea, essendo sito d'interesse comunitario e zona di protezione speciale per la presenza di *habitat* e forme di vita, straordinaria presenza di biodiversità;

nel dicembre 2012 è decaduto il consiglio direttivo dell'ente e si è provveduto alla nomina di quello nuovo, a distanza di 3 anni, nel giugno 2015;

il presidente, nonostante la presenza del nuovo consiglio direttivo, appare proseguire ad esercitare il potere esecutivo in solitudine non rispettando procedure previste per legge;

l'attuale presidente del parco Bonanno ha gestito il parco nazionale negli ultimi 10 anni, prima come commissario straordinario dell'ente parco dal dicembre 2006, poi come presidente dal giugno 2007 con scadenza a maggio 2012 e nominato nuovamente presidente nel mese di ottobre 2012 con scadenza nel 2017, gestendo per interi periodi l'ente privo degli organi previsti dalla normativa nazionale;

dal dicembre 2006 ad oggi alla guida del parco si sono succeduti 7 direttori con i quali è entrato costantemente in conflitto, tanto da indurli alle dimissioni, anche travalicando le proprie competenze di indirizzo ed entrando impropriamente in quelle della gestione, che la legge affida alla direzione;

nel tracciare un bilancio dopo 10 anni di gestione, è del tutto evidente una grave carenza di risultati in uno dei parchi nazionali più conosciuti nel nostro Paese, a livello europeo e internazionale, nel quale non sono stati raggiunti obiettivi apprezzabili nel miglioramento degli *standard* di tutela del territorio del parco, mentre è emerso un progressivo peggioramento dei rapporti istituzionali tra l'ente parco e le amministrazioni comunali di La Maddalena che si sono succedute negli anni, e come è emerso più volte anche da parte del Consiglio comunale, che ha ripetutamente manifestato profonda e totale sfiducia, dovuta all'assenza totale di condivisione e rispetto da parte del presidente del parco;

il rapporto conflittuale tra presidenza del parco e Comune di La Maddalena (Olbia Tempio) rende impossibile una vera e proficua partecipazione dei cittadini, il coinvolgimento delle diverse categorie produttive, le imprese legate al turismo e l'associazionismo culturale, comportando, di fatto, per la gestione e il funzionamento del parco, l'allontanamento dai princi-

pi ispiratori della legge quadro sulle aree protette (di cui alla legge n. 394 del 1991);

pur nella presenza e disponibilità del nuovo consiglio direttivo, l'assenza di un adeguato indirizzo programmatico evidenzia molte criticità non affrontate e risolte in 10 anni di gestione del presidente Bonanno, che continua a disporre tutto a proprio piacimento, senza alcun rispetto dei deliberati consiliari o delle indicazioni delle istituzioni regionali e statali. Si veda il caso legato all'adozione del piano per il parco, nonostante i ripetuti richiami del Ministero vigilante, lungi dall'essere adottato dall'ente;

al di là di elementi fondamentali nella gestione e nell'indirizzo di un ente parco, che in questo caso sono assolutamente assenti, quali la condivisione delle decisioni negli organi di rappresentanza e di governo, la distinzione tra funzioni di indirizzo e quelle gestionali, l'esigenza di un pieno e continuo rapporto di collaborazione tra l'ente parco e la comunità presso cui lo stesso parco, a maggior ragione quando questo coincide con un solo ente locale, sono numerosi gli elementi che configurano carenze e omissioni sul piano amministrativo e gestionale, sulle quali sono aperti fascicoli della procura competente per territorio, che rendono applicabile e non più rinviabile l'opportunità del commissariamento del parco da parte del Ministero competente anche dopo verifiche da parte del Ministero dell'economia e delle finanze;

per ciò che concerne gravi carenze gestionali e amministrative sono da richiamare certamente alcuni casi;

la caserma ex batteria Zavagli in uso all'ente parco, nonostante i diversi e onerosi interventi di riqualificazione, non è utilizzabile come previsto dalla sentenza del Tar Sardegna del mese di agosto 2013, a seguito della quale la Procura della Repubblica di Tempio Pausania ha requisito tutti gli atti originali relativi a tutti gli interventi effettuati dall'ente parco per il recupero dell'immobile;

su un'aggiudicazione di gara effettuata dall'ente nel 2011 per lavori di riqualificazione dell'ex batteria Zavagli grava un'indagine della Guardia di finanza e della Procura della Repubblica di Tempio Pausania, che ha emesso informazione di garanzia allo stesso presidente Bonanno; inoltre, pare che durante la fase dei lavori di riqualificazione dei locali sia stata utilizzata la sabbia della duna antistante, protetta per la sua particolarità, arrecando grave e irreparabile danno alla biodiversità senza che i responsabili dell'ufficio tecnico del parco siano intervenuti per evitare lo scempio e tantomeno abbiano svolto una relazione sull'accaduto;

i ritardi nell'avvio del parco marino internazionale delle Bocche di Bonifacio nell'ambito del progetto "Gruppo europeo di cooperazione territoriale- Parco internazionale delle Bocche di Bonifacio", che ha la sede legale proprio presso il parco della Maddalena, nell'ex batteria Zavagli, hanno portato a richiami formali della Francia nei confronti del nostro Paese e infine alla convocazione dell'organismo solo per il prossimo 30 novembre, oltre 3 anni dopo la sua costituzione;

lo stesso presidente dell'ente, nella procedura di individuazione dell'organismo indipendente di valutazione (OIV), ha volutamente omesso le necessarie informazioni all'Anac sulla scelta effettuata, inducendo la stessa Anac all'emissione di un parere improprio, visto che lo stesso OIV ha omesso informazioni circa la propria collaborazione con l'ente nel triennio precedente la nomina.

è notizia di poche settimane or sono che lo stesso OIV nominato da Bonanno è stato condannato in primo grado ad un anno di reclusione dai giudici del tribunale di Cagliari nel procedimento "Crac Sept";

gravi inadempienze sono state segnalate alla Procura generale della Corte dei conti anche dal consigliere regionale Pier Franco Zanchetta che ha denunciato il ritardo nell'attivazione del servizio di riscossione del *ticket* per l'accesso delle imbarcazioni nell'area marina del parco nazionale di La Maddalena. Il servizio sarebbe partito dal 16 agosto 2016 e dunque a stagione turistica abbondantemente inoltrata. Ciò ha comportato un grave danno economico all'ente a causa degli ingenti mancati introiti. Nella stessa segnalazione è stato evidenziato anche come la vigilanza a mare, il monitoraggio degli arenili ed il posizionamento dei campi boa per l'attracco dei natanti sarebbero stati trascurati prima della data del 16 agosto. In entrambi i casi le inadempienze sarebbero state originate dalla mancata assunzione per tempo del personale stagionale, a causa dei ritardi dell'ente nell'approvazione del bilancio preventivo 2016;

dal mese di febbraio 2016, la maggioranza dei componenti del consiglio direttivo ha proposto di affrontare il problema della direzione dell'ente concernente la conferma o meno del direttore dell'ente parco, nominato con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, o procedere al mantenimento dello stesso fino ad espletamento di nuova procedura di nomina, ma il presidente non ha mai inserito la proposta all'ordine del giorno del consiglio direttivo, impedendo l'esercizio delle funzioni straordinarie dei consiglieri come previste dallo statuto, lasciando l'ente stesso privo della funzione gestionale;

scaduto il termine per la riconferma del direttore l'8 maggio 2016, in data 17 maggio 2016 il presidente ha attribuito, con atto deliberativo presidenziale urgente ratificato dal consiglio direttivo nella seduta del 30 maggio, il ruolo di facente funzione nella figura dell'architetto Giovannella Urban. La stessa dottoressa Urban, in data 1° giugno, ha rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico. Successivamente, con deliberazione del presidente è stato attribuito per 3 mesi il ruolo di facente funzioni al dottor Yuri Donno, incarico poi confermato per ulteriori 3 mesi;

ad oggi dunque il problema della direzione del parco persiste e non è affrontata negli organi preposti, ovvero il consiglio direttivo, e rappresenta una grave lesione della modalità corrette di gestione dell'ente, in quanto sarebbero prerogative solo straordinariamente attribuite al presidente, ma diventano stabilmente e ordinariamente concentrate su di esso, e non per volontà dell'organo collegiale titolare;

la questione dell'isola di Budelli è stata definita con deliberazione di consiglio n. 6 dell'11 aprile 2016 e, nella seduta del 30 maggio, il consiglio direttivo ha confermato il mantenimento della decisione assunta con seduta dell'11 aprile 2016, affermando, facendo propria la volontà già espressa dal Consiglio di Stato con sentenza n. 1854/ 2015,

in ottemperanza di quanto sollecitato dalla nota del Ministero vigilante in oggetto, significante "che il Consiglio Direttivo svolge le sue funzioni attraverso l'assunzione di atti deliberativi secondo le previsioni statutarie e di legge", la decisione volitiva del consiglio direttivo era rivolta al rispetto totale della sentenza del Consiglio di Stato, poiché la stessa procedura risulta viziata ai fini dell'acquisizione definitiva del bene, cercando, contestualmente, di non esporre l'ente nel potenziale rischio di possibile danno erariale;

vista la volontà del consiglio direttivo espressa nella seduta del 30 maggio, di mantenere intatta la decisione assunta della conferma della deliberazione n. 6 dell'11 aprile 2016 (essendo produttiva di effetti come riconosciuto dalla stessa Avvocatura di Stato di Cagliari), che il legale rappresentante dell'ente parco, dottor Bonanno, non ha rispettato la determinazione del consiglio direttivo;

risulta palese che il presidente, indifferente ai disposti di consiglio, manifesta la volontà di non procedere con atti conseguenti su quanto deliberato, ma ben disposto per decisioni avverse. Ciò lede il principio di autonomia decisionale riconosciuto dalle disposizioni normative, costituisce comportamento grave da parte del presidente e di conseguenza provoca un irreparabile danno d'immagine per l'ente;

infine il Piano e il Regolamento del parco, modificati dallo stesso presidente che ne ha stravolti i contenuti cambiando radicalmente il piano presentato dal raggruppamento che ne aveva curata la redazione, non vengono adottati dall'ente nonostante i pressanti inviti da parte del Ministero vigilante. Ultimamente, con solitaria decisione, il presidente ha proposto l'esclusione dell'isola madre dal perimetro del parco in contrasto con quanto sancito dal decreto del Presidente della Repubblica istitutivo;

i casi citati sono solo alcuni di quelli che mostrano profili problematici sotto l'aspetto legale e amministrativo, oltre a mostrare criticità nell'esercizio di indirizzo e di programmazione del ruolo del presidente, constatato che tali azioni avvengono in assenza di direzione e con il parere negativo del consiglio direttivo,

si chiede di sapere:

se il Ministro dell'economia e delle finanze, quale organo vigilante e di controllo sull'attività amministrativa degli enti di gestione dei parchi nazionali, sia a conoscenza dei fatti esposti, se siano esercitate le funzioni di vigilanza previste, se le questioni esposte siano o meno parte della vigilanza esercitata e quali siano le valutazioni in merito;

se il Ministro dell'ambiente, quale organismo responsabile dell'attività degli enti di gestione dei parchi nazionali, sia a conoscenza dei fatti esposti;

se non ritenga, a fronte di tante problematicità e criticità, prendere opportuni provvedimenti al fine di rimuovere ostacoli per garantire una corretta e più funzionale gestione d'indirizzo dell'organo di vertice dell'ente parco nazionale dell'arcipelago de La Maddalena;

se non ritenga, in osservanza delle disposizioni di legge e visto il permanere dell'assenza di adozione del piano per il parco, procedere con i poteri sostitutivi previsti dalla legge;

se abbia adottato o intenda adottare atti conseguenti e provvedimenti di autotutela per il rispetto della normativa vigente;

se non ritenga di informare con urgenza, viste le criticità presenti, la Procura della Corte dei conti, considerando il possibile danno erariale da parte dell'ente parco nazionale de La Maddalena;

quali iniziative e provvedimenti urgenti intendano assumere per ripristinare l'immediata funzionalità di indirizzo programmatico dell'ente parco nazionale dell'arcipelago de La Maddalena a fronte delle richiamate violazioni normative da parte del responsabile dell'organo d'indirizzo dell'ente nella persona del presidente, avendo la facoltà di nomina e revoca da tale incarico o di commissariare l'ente in presenza di gravi inadempienze amministrative;

se non ritengano indispensabile, dunque, intervenire per rimuovere il presidente dell'ente parco o procedere con urgenza alla nomina del commissario straordinario del parco al fine di garantire il ripristino di condizioni di trasparenza e legalità indispensabili a restituire serenità nei rapporti con la comunità locale e regionale e la piena funzionalità dell'ente.

(4-06520)

CROSIO - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che:

è allarme tra i lavoratori frontalieri per la richiesta dell'Inps di restituire l'assegno di disoccupazione;

nel rispetto della legge n. 147 del 1997, in vigore fino al 2012, centinaia di lavoratori frontalieri hanno percepito la "vecchia" indennità di disoccupazione, ma adesso rischiano di dover rimborsare la differenza tra l'importo percepito e la Naspi;

la citata legge garantiva un'indennità di disoccupazione speciale per i lavoratori frontalieri (12 mesi per un importo pari al 50 per cento dell'ultimo stipendio) a costo zero per lo Stato italiano, in quanto la Svizzera, in virtù di un accordo bilaterale *ad hoc*, era tenuta a rimborsare all'Italia parte dei contributi pagati dai frontalieri;

nel 2012, poi, a causa della cessazione dell'accordo bilaterale, si sono bloccati i rimborsi dalla Svizzera e l'Inps, nel mese di agosto, decise di non proseguire più ai sensi della legge n. 147 del 1997, ritenendo che non vi fossero più i presupposti giuridici per mantenerla in vita, nonostante l'esistenza di un accantonamento di risorse per oltre 200 milioni di euro;

ora l'Inps, comunicando che la legge n. 147 del 1997 è "scaduta" già dal maggio 2012, chiede il rimborso ai lavoratori che percepirono il relativo sussidio tra il maggio e l'agosto 2012, notizia confermata in una nota dell'organizzazione ticinese Ocst,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della richiesta dell'Inps e se non la ritenga inopportuna alla luce del fatto che sono trascorsi 4 anni ed è lo stesso istituto ad avere effettuato i pagamenti delle prestazioni, nonché in considerazione del fatto che comunque l'ente si è appropriato di 200 milioni di euro di accantonamenti versati dai frontalieri ai sensi della legge n.147 citata.

(4-06521)

PANIZZA - *Al Ministro dell'economia e delle finanze* - Premesso che:

il regime fiscale agevolato previsto dalla legge 16 dicembre 1991, n. 398, introdotto inizialmente per le associazioni sportive dilettantistiche, è stato poi esteso alle *pro loco* e alle associazioni senza fini di lucro dall'articolo 9-bis del decreto-legge 30 dicembre 1991, n. 417, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1992, n. 66;

la successiva legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria per il 2004), all'articolo 2, comma 31, ha stabilito che il regime fiscale agevolato può essere applicato anche ad associazioni bandistiche e cori amatoriali, compagnie filodrammatiche, associazioni di musica e danza popolare legalmente costituite senza fini di lucro. Non possono invece godere di questo regime altre figure tipiche del *non profit* che non sono giuridicamente delle associazioni, come le fondazioni, i comitati, gli enti religiosi;

sulla base della legge n. 398 del 1991, le associazioni, quali per esempio le bande musicali, che optano per il regime agevolato, incassano l'IVA sulle fatture emesse, ma versano allo Stato solo il 50 per cento, tratteneendo il restante 50 per cento, poiché il legislatore ha così inteso aiutare tali organismi;

con il nuovo meccanismo di liquidazione dell'IVA, introdotto dalla legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità per il 2015), cosiddetto *split payment*, che caratterizza i rapporti tra imprese e pubblica amministrazione nel triennio 2015-2017, la pubblica amministrazione non versa più l'IVA a chi emette la fattura, ma direttamente allo Stato;

appare dunque chiaro che le associazioni optanti per la legge n. 398 del 1991, in questo modo, verrebbero a perdere il 50 per cento di IVA;

considerato che:

la circolare 15/E del 13 aprile 2015 della direzione centrale dell'agenzia delle entrate al punto "2. Ambito oggettivo di applicazione della scissione dei pagamenti" precisa che:

"3. alle operazioni assoggettate, ai fini Iva, a regimi c.d. speciali. Al riguardo, con la circolare n. 6/E del 2015 e' stato chiarito che la scissione dei pagamenti non e' applicabile alle operazioni rese dal fornitore nell'ambito di regimi speciali che non prevedono l'evidenza dell'imposta in fattura e che ne dispongono l'assolvimento secondo regole proprie. Si tratta, ad esempio:

dei c.d. regimi monofase disciplinati dall'art. 74 del DPR n. 633 del 1972 (editoria, generi di Monopolio e fiammiferi, tabacchi lavorati, telefoni pubblici e utilizzo mezzi tecnici, documenti viaggio, documenti di sosta nei parcheggi, Case d'asta);

del regime del margine di cui all'art. 36 e ss. del D.L. 23 febbraio 1995, n. 41.

del regime speciale applicato dalle agenzie di viaggio di cui all'art. 74-ter del DPR n. 633 del 1972.

Nella medesima ipotesi di esclusione, ad avviso della scrivente, devono ricondursi le operazioni rese da fornitori che applicano regimi speciali che, pur prevedendo l'addebito dell'imposta in fattura, sono caratterizzati da un particolare meccanismo forfettario di determinazione della detrazione spettante. Si tratta ad esempio:

del regime speciale di cui agli articoli 34 e 34-bis del DPR n. 633 del 1972;

del regime di cui alla legge n. 398 del 1991";

sembrerebbe tutto chiaro, ma ecco il problema. Con la fatturazione elettronica non è ancora contemplato in pratica tale caso ed è accaduto che alcune amministrazioni pubbliche non hanno versato l'IVA, quindi l'associazione ha poi dovuto versare, a sua volta, il 50 per cento di un'IVA mai ricevuta e lo Stato ha incassato il 33 per cento per la stessa fattura. Interpellate alcune agenzie delle entrate territoriali, non si è riusciti a trovare il meccanismo per recuperare l'IVA versata indebitamente, ma nemmeno quella non ricevuta e che doveva essere trattenuta dall'associazione;

altre amministrazioni hanno voluto una fattura elettronica con IVA ad esigibilità immediata e relativo codice, non avendo accettato il codice sulla fattura che specifica l'esenzione dallo *split payment*, pagando giustamente l'importo IVA al 22 per cento; ma così facendo non si rientra nella casistica prevista dalla circolare citata e, di fatto, la fattura rilasciata dall'associazione non è regolare;

dunque, la circolare esiste, ma poiché vari *software* delle amministrazioni pubbliche non accettano l'esenzione citata e il relativo codice, il risultato è che molte associazioni ancora attendono, dal 2015, di emettere re-

golari fatture elettroniche, non avendo indicazioni in merito, mentre altre proseguono ad emettere fattura con esigibilità immediata, perdurando nell'errore;

nonostante, infine, mettano sulle fatture elettroniche la seguente dicitura "Iva da versare a cura del cessionario/committente ai sensi art.17-ter Dpr 633/1972" la stessa non viene presa in considerazione dalle pubbliche amministrazioni (scuole, comuni, eccetera),

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare, affinché le disposizioni previste dalla circolare citata dell'Agenzia delle entrate possano trovare applicazione, anche attraverso la fatturazione elettronica, così da dare la possibilità a tutte le associazioni, soprattutto a quelle in attesa dal 2015, di emettere regolari fatture elettroniche.

(4-06522)

CENTINAIO - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca* - Premesso che a parere dell'interrogante:

a fronte dei numerosi episodi a danno dei minori e delle fasce deboli nella scuola, servirebbe un immediato intervento finalizzato a far comprendere che la loro tutela passa anche attraverso la tutela della salute psichica dei docenti delle scuole di ogni ordine e grado;

dalla buona salute psichica degli insegnanti, infatti, dipende il benessere di alunni e studenti, ed è perciò, tra l'altro, molto negativo rimanere ad insegnare fino ai 67 anni;

secondo il medico specialista Vittorio Lodolo D'Oria, massimo esperto sulla sindrome di "burnout" dei lavoratori scolastici, che da anni sta conducendo studi scientifici e raccogliendo testimonianze sullo *stress* da lavoro correlato dei docenti, sarebbe necessario affrontare questi problemi, proponendo immediati ed efficaci correttivi normativi;

le questioni aperte sono numerose ed importanti: a) le malattie professionali della categoria a tutt'oggi non sono riconosciute ufficialmente pur disponendo di dati nazionali; b) l'assenza di fondi *ad hoc* per attuare la prevenzione dello *stress* da lavoro correlato, prevista dal decreto legislativo n. 81 del 2008; c) le riforme previdenziali operate, senza tenere in alcun conto lo stato di salute della categoria professionale;

centinaia di insegnanti hanno aderito entusiasticamente all'iniziativa proposta sulla pagina "Facebook" dedicata alla loro salute professionale, proposta dal citato medico,

si chiede di sapere dopo l'apprezzabile proposta di abbattere a 63 anni l'età per la quiescenza degli insegnanti incomprensibilmente, ad oggi, ritirata, se si intenda coinvolgere, al più presto, nuovamente le parti sociali di categoria, per concordare nuove ed urgenti soluzioni che possano andare a vantaggio di una categoria a maggioranza femminile, sulla quale gravano

anche gli impegni quotidiani di accudimento familiare, oltre a delicati momenti biologici legati all'essere donna.

(4-06523)

DONNO, MORONESE, PAGLINI, GIARRUSSO, BUCCARELLA, MONTEVECCHI, PUGLIA, SANTANGELO - *Al Presidente del Consiglio dei ministri* - Premesso che, risulta agli interroganti:

in riferimento ai più recenti dati riguardanti l'implementazione del processo di designazione delle autorità di gestione, in data 22 agosto 2016, Corina Cretu, commissario europeo per la politica regionale, in risposta ad un'espressa missiva al riguardo, rendeva noto che, secondo i dati ufficiali forniti dalla Commissione europea, nessuna designazione riguardante le autorità ha ancora avuto luogo in ordine ai programmi italiani per il fondo europeo per lo sviluppo regionale (FESR) e per il fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP). Riguardo ai programmi per il fondo sociale europeo (FSE) e l'Iniziativa per l'occupazione giovanile (IOG), la designazione delle autorità è stata completata per programma nazionale operativo dello IOG;

Corina Cretu ha inoltre evidenziato che "più in generale, il processo di designazione per tutti i Fondi strutturali europei e di investimento (Fondi ESI) in Italia prevede che l'autorità nazionale (MEF-IGRUE) inizi mediante l'emissione di un parere riguardante l'autorità di *audit*, che a sua volta completa il processo con la validazione delle autorità di gestione e di certificazione. Quest'ultima fase richiede un certo tempo per consentire all'autorità di *audit* di valutare i sistemi di gestione e di controllo (inclusi i sistemi IT). In particolare, per i programmi italiani FESR e del FEAMP, questo ritardo è principalmente legato alla tardiva adozione dei programmi (tra febbraio e dicembre 2015). In qualsiasi caso, il processo di designazione dovrebbe essere completato nella seconda metà del 2016, come confermato di recente nel corso della riunione del Comitato di sorveglianza dell'Accordo di Partenariato Italiano, tenutosi lo scorso 14 luglio";

sempre sul punto, "nessuna richiesta di pagamento è stata inviata alla Commissione europea, fino ad ora, per i programmi italiani 2014-2020 del FESR e del FEAMP, né per i programmi del FSE, ad eccezione del programma IOG. La designazione delle autorità di questo programma ha permesso alle autorità italiane di dichiarare spese per un totale di 151.620.843,22 euro. Per quanto riguarda i progetti retrospettivi, proprio come qualsiasi altro progetto che riceve il sostegno dalla politica di coesione, devono rispettare tutte le norme nazionali e comunitarie vigenti, ad esempio quelle che si riferiscono all'ammissibilità, alla durata, ai criteri di selezione, alla generazione di reddito, agli appalti pubblici o agli aiuti di Stato. Ciò significa tra l'altro che i sistemi informativi non consentono per la loro parte l'identificazione e il monitoraggio in tutti gli Stati membri. Tuttavia, al fine di facilitare la chiusura dei programmi del periodo 2007-2013 in una serie di Stati membri, la Commissione sta monitorando questo tipo di progetti

in collaborazione con le autorità nazionali competenti. In tali casi, un quadro completo sarà disponibile solo dopo la conclusione delle procedure di chiusura. Infine, vale la pena ricordare che la Commissione ha sviluppato una nota di orientamento per gli Stati membri su come trattare i progetti retrospettivi, al fine di renderli pienamente consapevoli dei rischi connessi, tanto più che questi progetti sono stati spesso concepiti e realizzati in modo indipendente dalla struttura del programma";

considerato che:

alla data del 22 agosto 2016, il processo di designazione delle autorità non risultava concluso per nessun programma del FESR e del FEAMP;

in riferimento ai programmi del FSE e di IOG, risulta agli interroganti che solo per l'iniziativa di occupazione giovanile veniva completato il processo di designazione, ma nulla veniva detto riguardo la sorte dei programmi FSE, soprattutto in ordine al completato processo di designazione;

nessuna richiesta di pagamento veniva avanzata dall'Italia per i programmi del FESR e del FEAMP nonché quelli del FSE,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e se non ritenga opportuno, nei limiti delle proprie competenze, fare chiarezza, mediante opportuna divulgazione, dello stato della procedura di designazione riguardante i programmi operativi nazionali e regionali;

se non intenda procedere alla diffusione dei dati del monitoraggio dei progetti retrospettivi nella programmazione 2007-2013, sollecitando, se del caso, le rispettive autorità di gestione dei programmi operativi alla comunicazione tempestiva di tali informazioni.

(4-06524)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione):

3-03229, del senatore Cardiello, sul trattenimento in questura dell'inviato di una nota trasmissione televisiva;

3-03231, della senatrice Moronese ed altri, sul pagamento delle spettanze ICI al Comune di Santa Maria Capua Vetere (Caserta) da parte del commissario del Governo per l'emergenza rifiuti in Campania;

2^a Commissione permanente (Giustizia):

3-03226, della senatrice Anitori, sulla sede del giudice di pace di Ostia (Roma);

9^a Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare):

3-03227, della senatrice Albano e del senatore Lai, sulle nuove disposizioni europee in materia di pesca al tonno rosso.

Interrogazioni, ritiro

È stata ritirata l'interrogazione 4-06461 del senatore Maurizio Romani ed altri.

A N N E S S I

Documento allegato all'intervento del senatore Ranucci nella discussione delle mozioni 1-00619, 1-00652, 1-00653, 1-00655, 1-00657 e 1-00658

L'ASSETTO DELLE AZIENDE ROMANE DI TRASPORTO (2000/2010)

Prima della riforma D.Lgs 422/1997.

Fino all'anno 2000, come noto, esistevano "Atac azienda speciale" interamente posseduta dal Comune di Roma e "Cotral azienda speciale" che pur operando nella Regione Lazio era a partecipazione maggioritaria del Comune di Roma. Atac già registrava perdite miliardarie (oltre 350 miliardi di lire all'anno) e anche Cotral gravava pesantemente ogni anno sulle casse del Comune di Roma.

Per effetto di un obbligo stabilito dal Decreto Legislativo n. 422/1997, tutte le aziende del trasporto locale italiane (quindi anche Atac e Cotral) si sono trasformate in società per azioni. All'epoca, "Atac AS" contava quasi 10.000 dipendenti e "Cotral AS" circa 6.000 dipendenti.

Lo stesso D.Lgs. 422/1997 prevedeva, al termine di un determinato periodo transitorio, la cessazione di tutti gli affidamenti diretti nel trasporto pubblico locale su tutto il territorio nazionale, e la conseguente previsione di procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto.

La liberalizzazione e le societizzazioni delle aziende di TPL

In questo contesto di liberalizzazione del TPL, il Comune di Roma ha adottato il cosiddetto "Modello Romano" e il seguente nuovo assetto delle aziende del TPL. In particolare, "Cotral azienda speciale", nel marzo 2000, si è trasformata e scissa in "Cotral spa" (diventando di proprietà al 100% della Regione Lazio), che gestisce il servizio di trasporto extraurbano con autobus del Lazio e circa 3.300 dipendenti, e "Metro spa" (al 100% del Comune di Roma), che gestisce le linee A e B della Metropolitana e le ferrovie concesse Roma Lido, Roma Viterbo, Roma Giardinetti e circa 2.700 dipendenti. Invece "Atac azienda speciale", a dicembre 2000, si è trasformata e scissa in "Atac Agenzia spa", proprietaria degli assett (immobili, depositi, officine, treni e autobus utilizzati da Metro spa e Trambus spa), titolare del contratto di servizio con Trambus spa s e Metro spa, con funzioni di pianificazione, programmazione e controllo del servizio di trasporto romano per conto del Comune e circa 400 dipendenti, e Trambus spa che gestisce le oltre 300 linee autobus del trasporto pubblico locale di superficie di Roma e circa 9.500 dipendenti.

Il "Modello Romano" prevedeva quindi il mantenimento in gestione diretta di "Atac Agenzia Spa", che tra l'altro avrebbe svolto le funzioni di stazione appaltante delle gare che di lì a breve

sarebbero state indette, e la messa a gara dei servizi gestiti dalle tre aziende operative: Cotral spa, Metro spa, Trambus spa.

L' affidamento in house e la (ri) fusione delle aziende di TPL

Il quadro legislativo nazionale intanto si modifica e nel Lazio non si fanno le gare per i servizi già gestiti dalle predette aziende. Il Comune di Roma nel 2005 procede all'affidamento in house a Trambus spa e Metro spa con contratto di servizio 2005/2011. La stessa cosa avviene per Cotral.

Il Comune di Roma decide di realizzare, dall'1 gennaio 2010 ma con effetti fiscali dall'1 gennaio 2009, la fusione delle tre aziende Romane del TPL. A questo fine, dall' 1 giugno 2009 viene costituita una gestione operativa sinergica di Atac spa, Metro spa, Trambus spa, finalizzata alla costituzione del nuovo soggetto aziendale Atac spa, costituito dall'1 gennaio 2010 per incorporazione di Metro spa e Trambus spa.

I RISULTATI DELLA GESTIONE TRAMBUS (2000/2008)

Nel periodo 2000/2008, in Trambus sono stati raggiunti rilevanti risultati gestionali, specificamente nell'area del personale e del conseguente costo del lavoro, tutti rilevabili dagli allegati bilanci aziendali della medesima Società (per l'anno 2000, si confronti il bilancio del 18 maggio 2001, pagg. 9 e 15; per l'anno 2001, si confronti il bilancio del 18 giugno 2002, pag. 54; per l'anno 2002, si confronti il bilancio del 29 aprile 2003, pag. 46; per l'anno 2003, si confronti il bilancio del 12 maggio 2004, pag. 49; per l'anno 2004, si confronti il bilancio del 30 giugno 2005, pagg. 3 e 53; per l'anno 2005, si confronti il bilancio del 27 giugno 2006, pag. 52; per l'anno 2006, si confronti il bilancio del 17 luglio 2007, pag. 63; per l'anno 2007, si confronti il bilancio del 6 agosto 2008, pag. 70; per l'anno 2008, si confronti il bilancio del 3 aprile 2009, pag. 77.).

La tabella 1) riporta l'evoluzione del numero dei dipendenti e del costo del lavoro, anno per anno ed in maniera cumulata nel periodo 2000/2008, e riproduce in forma analitica, ma nello stesso tempo sintetica, il livello della performance di Trambus spa durante detta gestione, così come emerge dai predetti bilanci aziendali.

**TAB. 1) - EVOLUZIONE NUMERO DIPENDENTI E COSTO DEL LAVORO (IN ML. EURO)
TRAMBUS PERIODO 2000/2008**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TOT.
A dipendenti	9526	9451	9088	8779	8539	8668	8692	8662	8520	
B Δ annuo	-	-75	-363	-309	-240	129	24	-30	-142	
C Δ cumulato	-	-75	-438	-747	-987	-858	-834	-864	-1006	
D costo lavoro	363,95	345,04	339,23	334,88	331,46	348,10	353,75	350,02	346,26	
E rinnovo CCNL	0,3	11,18	11,18	23,75	31,50	46,97	59,51	64,11	70,13	
F costo netto CCNL	363,65	333,86	328,05	311,13	299,96	301,13	294,24	285,91	276,13	
G Δ annuo	-	-29,79	-5,81	-16,92	-11,17	1,17	-6,89	-8,33	-9,78	
H Δ cumulato	-	-29,79	-35,60	-52,42	-63,69	-62,52	-69,41	-77,74	-87,52	478,69

Come si rileva dalla riga C), il personale è stato costantemente ridotto nel periodo in esame. Trambus spa è infatti passata da 9.526 dipendenti medi nel 2000 e 9.451 dipendenti medi l'anno successivo a 8.520 dipendenti medi nel 2008 (di cui circa 900 apprendisti), **con un riduzione di oltre 1.000 dipendenti**, ancor maggiore se calcolata in termini di risorse equivalenti, considerata la presenza di circa 800 autisti con orario di lavoro part time, utilizzati e retribuiti per 30 ore settimanali. Il tutto mantenendo nel 2008 rispetto al 2000 un livello di produzione del servizio di trasporto sostanzialmente invariato **(nel 2008 sono stati erogati oltre 116 milioni km di superficie rispetto ai 90 milioni km attuali!)** e con ciò realizzando una significativa contrazione del personale, frutto di un relevantissimo turn-over (3.800 assunzioni verso 4.800 cessazioni), **ed altresì una ancor più forte contrazione degli organici del personale non alla guida che nel 2008 si riduce al 25% del totale della forza aziendale rispetto al 32% del 2000.**

La circostanza sopraindicata, nell'ambito di una molteplice serie di coerenti azioni gestionali, ha peraltro consentito un' altrettanto significativa riduzione del costo del personale in Trambus spa, con i conseguenti benefici sui conti aziendali - considerata l'elevatissima incidenza del costo del

lavoro sui costi complessivi di esercizio - e sul bilancio del Comune di Roma, unico proprietario dell'azienda.

In particolare, come si rileva dalla riga F), il costo del lavoro nel 2000 - al netto dei rinnovi del ccnl da quel momento intervenuti, e cioè della dinamica di recupero dell' inflazione (A.N. 27/11/2000; A.N. 20/12/2003; A.N.18/11/2004; A.N. 14/12/2006; 30/04/2009) - è pari a 363,65 ml di euro nel 2001 e a 333,86 ml di euro nel 2001, mentre nel 2008 il costo del lavoro è pari a 276,13 ml di euro. Come si rileva dalla riga H), **la gestione Trambus spa, nel 2008 e per tutti gli anni successivi, una riduzione del costo del lavoro su base annua di 87,52 ml di euro, pari ad una riduzione su base annua del 24%.** Per effetto di quanto precede, l'incidenza percentuale del costo del personale sul costo complessivo di produzione è scesa dal 72,3% del 2001 al 65,8% del 2008.

A seguito della successiva fusione delle tre aziende avvenuta l'1 gennaio 2010, il beneficio del predetto risparmio di oltre 87 ml di euro all'anno realizzato da Trambus spa si è trasferito nei conti di Atac spa.

Se così non fosse stato, lo sbilancio di Atac spa nell'esercizio 2012 anziché di 156,7 ml E sarebbe stato di 244,2 ml E, e lo sbilancio di esercizio 2013 anziché di 219.1 ml E sarebbe stato di 306,1 ml E (e così via negli anni successivi), con conseguente ulteriore aggravio per l'unico azionista, e cioè il Comune di Roma.

Nel solo periodo 2000/2008, cumulando i singoli risultati annui, rilevabili dalla riga H), la gestione Trambus ha consentito un risparmio complessivo per il Comune di Roma di ben 478,69 milioni di euro.

IL DATO DELL'ANNO 2008

Il 2008 è forse l'anno migliore della gestione Trambus: infatti continua, e si accentua ulteriormente, la riduzione del numero dei dipendenti ma aumenta la produzione di trasporto erogata da Trambus.

La tabella 1), anche per l'anno 2008 qui di specifico di interesse, ben sintetizza che in Trambus spa il personale nel 2008, rispetto al 2007, è ulteriormente diminuito di 142 unità lavorative (da 8.662 medie a 8.520 unità medie) e una conseguente riduzione del costo del personale di 3,76 ml di E (da 350 ml E a 346, 26 ml E). Mentre il personale diminuiva, la quantità di produzione di trasporto pubblico erogata da Trambus spa negli stessi anni, secondo la previsione del contratto di servizio 2005/2011 stipulato con il Comune di Roma, è invece aumentata:

- di oltre un milione di km nel 2006 rispetto al 2005
- di un ulteriore milione di km nel 2007 rispetto al 2006

- di un ulteriore milione di km nel 2008 rispetto al 2007.

La produzione Trambus nel 2007 è pari a 115,05 ml. di km e nel 2008 è pari a 116,15 ml di km.

L'efficacissimo trend sopra descritto è derivato dalla rilevante riduzione di personale in termini complessivi, accompagnata da un significativo aumento della produttività del lavoro e dalla relevantissima riduzione del personale non alla guida. Il tutto nell'ambito, da parte del management Trambus, di una abilissima politica di gestione del personale, comunque in assenza degli strumenti di riorganizzazione previsti invece nell'industria (CIG, licenziamenti collettivi), e mantenendo un sostanziale livello di pace sociale. I dirigenti sono 32, con un rapporto di 1/270 dipendenti, assai contenuto considerando anche l'articolazione territoriale dell'azienda distribuita su 9 rimesse. **Gli autisti non idonei, grazie a un certosino lavoro pluriennale, si riducono da 580 a 57 unità, non per effetto di riqualificazioni in altre attività, bensì per effetto di un ampio ritorno alla guida o di numerose cessazioni del rapporto di lavoro.** L'assenteismo per malattia pressochè si dimezza passando da 24 giornate a 13 giornate medie annue.

La sintesi più efficace di tutto ciò si legge a pag. 16 del bilancio Trambus per il 2008:

“La politica delle risorse umane è sempre stata orientata a garantire la sintesi di efficienza e sviluppo del capitale umano, sia diretto che indiretto, perseguendo un dimensionamento sempre più aderente alle effettive esigenze aziendali e, quindi, un più efficace impiego del personale, in particolare attraverso:

- la diminuzione complessiva degli organici;
- il miglioramento dell'incidenza del personale diretto (autisti alla guida) rispetto al personale indiretto (forza rimanente), il rapporto è passato dal 295% al 316%;
- la diminuzione del costo del lavoro per unità di prodotto;
- l'aumento della produttività oraria, anche attraverso la riduzione dell'assenteismo;
- la trasparenza delle modalità di reclutamento del personale e la professionalità delle risorse;
- la comunicazione interna, il coinvolgimento delle persone ed il riconoscimento del merito.

“In questi anni, la Società ha conseguito tangibili risultati sul fronte dell'ottimizzazione economica e normativa della gestione delle risorse umane, ossia il più importante asset affidato a Trambus.

“L'organico aziendale aziendale **al 31/12/2008** è di 8.540 unità, evidenziando un decremento di 124 “unità rispetto all'esercizio precedente (8.664 unità)”.

Nello stesso arco temporale 2000/2008, Metro spa – che beneficia di due contratti di servizio, con il Comune di Roma e la Regione Lazio – e Atac agenzia – che svolge se non minimali attività

operative - non riducono la loro struttura di costi e complessivamente portano " in dote" all'atto della fusione del 2010 una quantità di dipendenti pari a circa 4.000 unità, assolutamente sproporzionate rispetto alle 8.500 di Trambus, e comunque di gran lunga superiore rispetto a quella in carico nel 2000 a Metro e Atac agenzia all'atto della scissione.

28/10/2015