

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XVIII LEGISLATURA —

Giovedì 7 marzo 2019

alle ore 9,30

98^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

I. Discussione di mozioni sul TAV Torino-Lione (*testi allegati*)

II. Discussione dei disegni di legge:

1. PETROCELLI. - Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Belarus in materia di cooperazione scientifica e tecnologica, firmato a Trieste il 10 giugno 2011; b) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Belarus sulla cooperazione culturale, firmato a Trieste il 10 giugno 2011 - *Relatrice* PACIFICO (*Relazione orale*) **(677)**

2. PETROCELLI. - Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi: a) Accordo in materia di cooperazione culturale tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Corea, fatto a Roma il 21 ottobre 2005; b) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Corea in materia di cooperazione scientifica e tecnologica, con allegato, fatto a Roma il 16 febbraio 2007 - *Relatore* CIAMPOLILLO (*Relazione orale*) **(678)**

3. FERRARA ed altri. - Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e l'Organizzazione internazionale di diritto per lo sviluppo (IDLO) relativo alla sede dell'organizzazione, fatto a Roma il 14 giugno 2017 - *Relatore* LUCIDI (*Relazione orale*) (960)

4. Ratifica ed esecuzione del Protocollo aggiuntivo (n. 3) all'Accordo sulla sede tra il Governo della Repubblica italiana e l'Istituto universitario europeo, con allegati, fatto a Firenze il 19 ottobre 2018 - *Relatore* VESCOVI (*Relazione orale*) (997)

III. Interrogazioni (*testi allegati*)

IV. Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento (*testi allegati*) (*alle ore 15*)

MOZIONI SULLA TAV TORINO-LIONE

(1-00065) (Testo 2) (5 marzo 2019)

LAUS, MARINO, ROSSOMANDO, TARICCO, MARCUCCI, RENZI, MALPEZZI, MIRABELLI, VALENTE, COLLINA, FERRARI, BINI, CIRINNA', MARGIOTTA, ALFIERI, ASTORRE, BELLANOVA, BITI, BOLDRINI, BONIFAZI, COMINCINI, CUCCA, D'ALFONSO, D'ARIENZO, FARAONE, FEDELI, FERRAZZI, GARAVINI, GIACOBBE, GINETTI, GRIMANI, IORI, MAGORNO, MANCA, MESSINA Assuntela, MISIANI, NANNICINI, PARENTE, PARRINI, PATRIARCA, PINOTTI, PITTELLA, RAMPI, RICHETTI, ROJC, SBROLLINI, STEFANO, SUDANO, VATTUONE, VERDUCCI, ZANDA, NENCINI - Il Senato,

premessi che un numero crescente di cittadini piemontesi, imprese, lavoratori, associazioni, amministratori, sindaci, esponenti politici di tutta Italia, che chiedono con sempre maggiore forza il completamento e la realizzazione della nuova linea ferroviaria Tav Torino-Lione;

considerato che:

l'alta velocità Torino-Lione è un collegamento ferroviario internazionale che consentirà di connettere in modo più rapido il nord del Paese al sistema europeo dell'alta velocità/alta capacità. Essa rappresenta parte integrante del corridoio mediterraneo TEN-T, che dovrà garantire un collegamento stabile, a sud delle Alpi, tra l'Europa occidentale e quella centro-orientale, dalla Spagna fino al confine con l'Ucraina;

il corridoio ha una lunghezza di circa 3.000 chilometri e nasce per favorire gli scambi economici e rafforzare la competitività dei Paesi dell'Europa mediterranea, attraverso una rete ferroviaria al tempo stesso di alta velocità e alta capacità merci e passeggeri, che incroci anche i maggiori porti marittimi e fluviali, le grandi città e gli aeroporti. Le regioni lungo il Corridoio mediterraneo rappresentano il 18 per cento della popolazione europea ed il 17 per cento del PIL europeo;

in questa rete, il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione si trova nell'intersezione dei due grandi assi di comunicazione tra il Nord e il Sud e tra l'Est e l'Ovest europeo: una linea per merci e passeggeri che si estende per circa 270 chilometri, di cui il 70 per cento in Francia e il 30 per cento in Italia. La parte fondamentale dell'opera è la sezione transfrontaliera, di cui l'89 per cento realizzato in galleria;

il *tunnel* di base del Moncenisio, lungo 57,5 chilometri, di cui 45 in territorio francese e 12,5 in territorio italiano, è costituito da due canne a singolo binario. Collega le stazioni internazionali di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa. Il costo della sezione transfrontaliera, certificato da una società internazionale, è di 8,6 miliardi di euro. Il 40 per cento dell'importo è cofinanziato dall'Unione europea,

mentre la quota restante è suddivisa tra i due Paesi (35 per cento per l'Italia, 25 per cento per la Francia);

a partire dalla XIV Legislatura, tutti i Governi che si sono succeduti alla guida del Paese (Berlusconi, Prodi, Monti, Letta, Renzi e Gentiloni) hanno assunto impegni internazionali per la realizzazione dell'opera infrastrutturale e le rispettive maggioranze hanno approvato atti in Parlamento, che impegnavano l'Esecutivo in carica alla realizzazione dell'opera;

in particolare, nel corso degli ultimi anni, l'Italia ha sottoscritto un accordo con la Francia, in data 30 gennaio 2012, ratificato da entrambi i Paesi, per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione;

successivamente, in data 24 febbraio 2015, l'Italia e la Francia hanno sottoscritto un altro accordo finalizzato all'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

in data 8 marzo 2016, durante l'incontro bilaterale Italia - Francia, svoltosi a Venezia, è stato sottoscritto un protocollo internazionale e in data 7 giugno 2016 è stato validato il regolamento dei contratti da parte della Commissione intergovernativa, che ha completato l'*iter* procedurale per la realizzazione dell'opera;

tale accordo è stato ratificato con l'approvazione della legge 5 gennaio 2017, n. 1; rilevato che:

nel Paese si è ormai diffusa una grave preoccupazione, fra cittadini e imprese, in relazione alla pubblicazione, in data 12 febbraio 2019, dell'analisi del rapporto tra costi e benefici sulla Tav Torino-Lione che, in linea con quanto già previsto nel contratto di governo, contiene un giudizio pesantemente negativo su un'opera infrastrutturale di grande rilevanza nazionale ed internazionale;

l'analisi sulla Tav Torino-Lione è stata oggetto di pesanti critiche per i gravi difetti logici con cui è stata condotta. Essa, fondata su dati risalenti al 2011 e quasi tutta incentrata sull'analisi dei costi presunti dell'opera, non tiene conto degli obiettivi di benessere sociale attesi dalla realizzazione della stessa in termini di maggiore interconnessione del Paese con il sistema delle reti TEN-T europee, di incremento degli scambi commerciali e di maggiore mobilità per i cittadini. Le conclusioni dell'analisi sono del tutto irragionevoli: essa tenta di dimostrare, al di fuori delle regole che disciplinano la redazione di una corretta analisi del rapporto tra costi e benefici, che l'opera avrà un costo ampiamente superiore a quanto preventivato e che il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia sarà dannoso per le finanze pubbliche in ragione del minor gettito di accise per consumi di carburante e della contrazione dei pedaggi autostradali, nonché irrilevante per l'ambiente in termini di minore inquinamento. Il documento non valuta, tuttavia, se l'opera riesce a raggiungere lo scopo per cui è stata decisa e non calcola in modo analitico e

completo i benefici non monetari (ambiente, salute pubblica, sicurezza, mobilità) che sono a fondamento di qualsiasi investimento pubblico;

una seconda stesura dell'analisi, richiesta dal Presidente del Consiglio dei ministri in ragione delle critiche sollevate sul testo, ha ridotto l'impatto negativo dell'opera da 7,6 miliardi di euro a 2/2,5 miliardi di euro, confermando per tale via l'inadeguatezza e i difetti logici che avevano contraddistinto il documento pubblicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 12 febbraio. Anche sull'aggiornamento dell'analisi sono state sollevate diverse critiche che, qualora fossero prese in considerazione, farebbero diminuire sensibilmente la perdita stimata fino ad arrivare ad un impatto positivo dell'opera;

alla luce dei fatti accaduti, emerge in tutta evidenza che il Ministro avrebbe sottoposto al Parlamento e al Paese nonché al Governo francese e all'Unione europea un'analisi palesemente infondata e oggetto di successivi "aggiustamenti" da parte del Presidente del Consiglio dei ministri;

per uscire dalla situazione di evidente contrasto fra le forze politiche della maggioranza, in data 1° marzo, secondo quanto riportato da numerosi organi di stampa, il Presidente del Consiglio dei ministri, Giuseppe Conte, ha espresso un parere positivo sull'ipotesi di realizzazione della "mini Tav" appoggiando la proposta avanzata dalla Lega come soluzione alternativa al progetto originario della Tav Torino-Lione;

in data 3 marzo il Vice Presidente del Consiglio dei ministri, Luigi Di Maio, ha nettamente respinto ogni ipotesi di realizzazione della "mini Tav", evidenziando il permanere di gravi divergenze di opinioni all'interno della compagine di governo;

la proposta di realizzazione della "mini Tav" appare del tutto irrealistica in quanto il progetto comporterebbe l'avvio di nuove procedure burocratiche, l'attuazione di interventi di ripristino di lavori già fatti, la perdita di ingenti finanziamenti, il pagamento di pesanti penali, la messa in crisi delle imprese coinvolte e la perdita di numerosi posti di lavoro. Essa si configura, quindi, soltanto come una maldestra *exit strategy* dalla situazione politica che si è venuta a creare nella maggioranza di Governo;

rilevato che:

il Governo ha deciso di congelare da subito gli appalti già finanziati relativi alla Tav Torino-Lione, chiedendo alla Telt, la società italo-francese che coordina la costruzione dell'opera, di rinviare, fin dal settembre 2018, la pubblicazione dei bandi di appalto dei lavori già previsti e finanziati;

il 19 febbraio, alla luce della perdurante situazione incertezza e divisione nel Governo rispetto alla realizzazione dell'opera, il consiglio di amministrazione di Telt ha deciso all'unanimità un ulteriore rinvio della pubblicazione dei bandi di gara per la realizzazione dell'opera infrastrutturale. Nel corso del consiglio di amministrazione di Telt, il rappresentante della Commissione europea ha reso nota

una comunicazione ufficiale di INEA che ha indicato come condizione per la conferma dell'intera contribuzione di 813 milioni di euro la tempestiva pubblicazione dei bandi, pena l'applicazione di una riduzione di 300 milioni di euro;

in data 5 marzo, il vertice di Governo convocato per affrontare la situazione della Tav Torino-Lione si è concluso con un rinvio di qualsiasi decisione alla data dell'8 marzo 2019. Nel frattempo, le organizzazioni di rappresentanza delle imprese e dei lavoratori hanno ribadito il loro sostegno alla realizzazione dell'opera infrastrutturale;

osservato che:

le decisioni finora assunte dal Governo sulla Tav Torino-Lione, opera per la quale sono state già impegnate e spese ingenti risorse economiche, oltre a bloccare il Paese e mettere in difficoltà un rilevante numero di imprese e di lavoratori impegnati nella sua realizzazione, rischia di compromettere il pieno rispetto di accordi internazionali assunti dal nostro Paese per le grandi opere della rete TEN-T;

a sostegno della realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione, sono state organizzate diverse manifestazioni spontanee nella città di Torino. L'ultima, ha visto tra i manifestanti la presenza di esponenti di maggioranza del Governo che insieme agli altri hanno manifestato per ribadire il Sì alla Tav;

il Ministro dell'economia e delle finanze, trattando del tema della Tav, avrebbe recentemente dichiarato alla stampa che «nessuno verrà mai a investire in Italia se il Paese mostra che con un cambio di governo non sta più ai patti, cambia i contratti, cambia le leggi e le fa retroattive»;

la velocità della ripresa economica e la competitività del nostro Paese dipende in buona misura anche dalla realizzazione di importanti investimenti pubblici e privati. Sulle grandi opere infrastrutturali si misura la capacità del Governo di guardare al futuro e di dotare il Paese di un sistema connesso, integrato con il resto dell'Europa e capace di creare crescita. I recenti dati diffusi dall'Istat sull'andamento della nostra economia rendono ancora più urgente l'avvio e il completamento di importanti investimenti pubblici, in grado di riattivare un circuito virtuoso di crescita e occupazione, fra i quali assumono un ruolo prioritario quelli relativi alle grandi opere infrastrutturali, come la Tav Torino-Lione,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare tutte le iniziative necessarie per consentire alla società concessionaria Telt di procedere con urgenza alla pubblicazione dei bandi di gara per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino Lione;
- 2) a rendere noto a cittadini ed imprese e a comunicare al Parlamento il nuovo cronoprogramma per il completamento della Tav Torino-Lione in ragione del ritardo provocato nella pubblicazione dei bandi di gara da parte di Telt;

3) ad adottare ogni iniziativa utile a superare l'attuale blocco delle grandi e piccole opere, che, secondo alcune stime ammonterebbe a circa 36 miliardi di euro, e a riprendere finalmente un'adeguata politica di investimenti in grado di incidere nei prossimi anni sulla crescita dei posti di lavoro e sul tasso di sviluppo del nostro Paese.

(1-00066) (Testo 2) (5 marzo 2019)

BERNINI, MALAN, AIMI, ALDERISI, BARACHINI, BARBONI, BATTISTONI, BERARDI, BERUTTI, BIASOTTI, BINETTI, CALIENDO, CANGINI, CARBONE, CAUSIN, CESARO, CONZATTI, CRAXI, DAL MAS, DAMIANI, DE POLI, DE SIANO, FANTETTI, FAZZONE, FERRO, FLORIS, GALLIANI, GALLONE, GASPARRI, GHEDINI, GIAMMANCO, GIRO, LONARDO, MALLEGNI, MANGIALAVORI, MASINI, MESSINA Alfredo, MINUTO, MODENA, MOLES, PAGANO, PAPANATHOU, PAROLI, PEROSINO, PICHETTO FRATIN, QUAGLIARIELLO, RIZZOTTI, ROMANI, RONZULLI, ROSSI, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI, SICLARI, STABILE, TESTOR, TIRABOSCHI, TOFFANIN, VITALI - Il Senato,

premessi che:

il progetto della ferrovia Torino-Lione è nato circa trent'anni fa dall'idea di realizzare un treno ad alta velocità, che collegasse Francia e Italia, una linea da destinare sia alle persone che alle merci, ipotizzando un *tunnel* della lunghezza di poco più di 57 chilometri (di cui 45 in territorio francese, 12,5 in territorio italiano) tra St.Jeanne de Maurienne e Susa, che collegasse il territorio francese a quello italiano. Nel 1992 un vertice tra Italia e Francia ha siglato un accordo politico tra i rispettivi governi per la realizzazione del collegamento Torino-Lione. Nel 1994 l'Unione europea ha inserito quel *tunnel* tra i progetti prioritari nel settore dei trasporti e dell'energia. Nel 1996 è stata costituita la Commissione intergovernativa franco-italiana per realizzare la linea. Nel 2001 è stato firmato un Accordo tra i ministri dei trasporti francese e italiano, in cui è stata ribadita una programmazione dei lavori. In quell'accordo si stabilì che l'opera fosse divisa in tre parti: una di competenza, francese, una italiana e una parte in comune formata da un *tunnel* a due canne. Venne, quindi creata una società LTF (Lyon Turin Ferroviarie, i cui azionisti erano le Ferrovie italiane (RFI) e le ferrovie francesi (RFF). Sempre nel 2001 il Governo *pro tempore* Berlusconi ha inserito la Torino-Lione tra le grandi infrastrutture considerate strategiche per l'Italia. Nel 2006 il Governo Prodi ha istituito un Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione. Nel 2008 viene firmato l'accordo di Pracinat, in cui si cercano di comporre anche le contrarietà dei sindaci dei territori e in cui si prevede che la fase della progettazione preliminare della Torino-Lione dovrebbe essere realizzata contestualmente per tutta

la tratta. Nel 2010 vengono approvati dall'osservatorio gli indirizzi operativi per la progettazione preliminare della nuova linea Torino-Lione. Nel 2012 si arriva a una nuova revisione del progetto, sotto il Governo Monti, vengono delineate nuove fasi funzionali dei lavori. A marzo 2012 il CIPE approva una nuova versione del progetto, che diminuisce i costi e l'impatto dell'opera. A novembre 2013 viene avviato lo scavo del *tunnel* di servizio da parte della fresa meccanica. Nel 2015 nasce TELT, Tunnel Euralpin Lyon Turin (che sostituisce LTF) per la gestione della sezione transfrontaliera. Nello stesso anno il CIPE, sotto il Governo Renzi, concede il via libera al progetto e i governi francese e italiano firmano l'accordo per avviare la realizzazione dei lavori definitivi della linea ad alta velocità Torino-Lione. Il testo dell'accordo viene ratificato con la legge 5 gennaio 2017, n. 1. Nel 2017 viene completato lo scavo del *tunnel* geognostico di circa 7 chilometri. Nel maggio 2018 il CIPE ha deliberato il parere positivo sul Contratto di programma tra Italia e Francia, a cura di TELT, per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune e ha adottato una stima dei costi di parte italiana della nuova linea ferroviaria Torino-Lione di circa 6 miliardi;

l'importanza strategica delle reti di trasporto su rotaia TEN-T, di cui la Torino-Lione fa parte, è dimostrata dalle analisi economiche, scientifiche e ambientali che in sede europea sono state fatte negli ultimi anni. Un incremento delle reti di trasporto dedicate ai passeggeri e alle merci può fare recuperare competitività all'intero continente europeo nei confronti delle altre potenze mondiali, che si confrontano sui mercati globali attraverso un flusso di merci (esportate e importate) in costante aumento. Il settore della logistica è stimato in continua ascesa, incidendo sulla crescita economica dei territori e producendo nuova ricchezza e occupazione;

la Commissione europea ha indicato i dieci corridoi ferroviari necessari per un'efficiente rete di trasporti, peraltro indispensabile a raggiungere gli obiettivi di Kyoto sulla sostenibilità ambientale; fra questi c'è la nuova linea ferroviaria Torino-Lione, che ha ricevuto così il via libera ai finanziamenti comunitari 2014/2020 per le reti TEN-T. Attraverso la realizzazione di questi dieci corridoi, tutti collegati con i porti più importanti d'Europa, sarà possibile trasferire dalla strada alla rotaia il 30 per cento del trasporto merci entro il 2030 e il 50 per cento entro il 2050;

la TAV incrocia nella pianura padana i corridoi sud-nord Genova-Rotterdam e Brennero-Berlino, per il corridoio adriatico e può mettere in rete con l'Europa tutte le nostre strutture logistiche pubbliche e private, consentendole di diventare la più grande area logistica del sud Europa con importanti ricadute economiche ed occupazionale per tutto il Paese;

la mancata realizzazione della TAV, opera che viene ritenuta strategica dalla stessa Europa, oltre a indebolire l'efficienza della rete europea, escluderebbe il Piemonte

dal flusso degli scambi economici e commerciali del futuro, con pesanti e durature conseguenze sul piano economico e sociale, su questa regione e sul resto del Paese;

la nuova linea andrebbe a sostituire una linea di collegamento con la Francia, inaugurata nel 1871, che appare saturata da un traffico cresciuto negli ultimi anni e che si sviluppa soprattutto su gomma, mentre il nuovo traffico merci viaggerebbe su rotaia, riducendo in modo consistente anche l'impatto dell'inquinamento ambientale;

la Cina ha già fatto arrivare a Lione un primo treno carico di merci, che ha raggiunto la sua destinazione dopo 11.300 chilometri di viaggio percorsi, partendo dalla Cina, attraverso Kazakistan, Russia, Bielorussia, Polonia e Germania, con uno scalo per scaricare alcuni *container* a Duisburg, in quindici giorni, ma con un viaggio che dura la metà rispetto a quello per mare. La mancata realizzazione della Torino-Lione taglierebbe fuori l'Italia da questo asse strategico verso l'Oriente;

i benefici dell'alta velocità e dell'alta capacità, in termini economici ed ambientali, sono già riscontrabili attraverso il quotidiano utilizzo delle linee esistenti che da Salerno portano a Torino, Milano e Venezia;

rilevato che l'opera è nella fase operativa di assegnazione dei lavori, con 81 bandi in programma, di cui 27 assegnati. Il Parlamento è in attesa della nuova analisi del rapporto tra costi e benefici (ACB), eseguita dal gruppo di esperti presieduto dal professor Ponti, promossa dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (le cui linee seguono quelle della ACB iniziale) relativa all'ultimazione dell'opera. La prima ACB ha consentito alla totalità degli esperti intervenuti, tra cui i più prestigiosi professori universitari di economia e ingegneria dei trasporti, di verificare i molti errori (costi indebitamente imputati all'opera e mancati introiti) ed omissioni (benefici non considerati o sottostimati) della metodologia applicata. L'analisi, inoltre, non ha incluso le valutazioni della relazione tecnico-giuridica che la accompagna, che avrebbe dovuto essere inserita anche nelle valutazioni complessive, in quanto le analisi giuridiche evidenziano i possibili costi della mancata realizzazione del progetto, quali penali e ripristino dei territori su cui si svolgono i lavori e altri costi probabili che riguardano anche la restituzione o la rinuncia ai contributi UE. Ma vanno valutati anche i potenziali danni che i Paesi europei potrebbero imputare all'Italia per la soluzione di continuità di un corridoio della rete TEN-T, deliberato dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo con un regolamento europeo, col voto favorevole dell'Italia. Si è in presenza, quindi, di errori ed omissioni che rendono del tutto arbitrarie le conclusioni negative raggiunte;

preso atto che la realizzazione della Torino Lione è basata su un Accordo internazionale ratificato dal Parlamento italiano dalla legge 5 gennaio 2017, n. 1, recante "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",

impegna il Governo:

- 1) a dare piena attuazione all'Accordo ratificato dal Parlamento italiano (legge n. 1 del 2017), confermando la valenza strategica della realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione in termini economici ed occupazionali;
- 2) a garantire un adeguato piano finanziario con programmazione pluriennale, che copra l'intero ammontare dell'opera e a monitorare la realizzazione concreta dell'opera e i costi sostenuti nelle varie fasi di realizzazione, nella più ampia trasparenza, nel pieno rispetto dei territori coinvolti e dell'ambiente, fino al completamento del progetto;
- 3) ad assumere iniziative per garantire gli stanziamenti per la realizzazione delle opere previste dal piano strategico, sia infrastrutturale sia intermodale, per il completo utilizzo della nuova opera, approvato dalla provincia di Torino e dalla regione Piemonte;
- 4) a coinvolgere la Commissione europea nella programmazione di ulteriori risorse, posto che appare verosimile che l'Unione europea possa fare crescere la propria quota dal 40 al 50 per cento dell'impegno di spesa complessivo, finalizzate anche agli interventi di accompagnamento e inserimento nel territorio della nuova linea Torino-Lione, con particolare riferimento alla sezione transfrontaliera e ai comuni sede di cantiere, tenendo conto di quanto previsto dal piano strategico per il territorio interessato dalla direttrice Torino-Lione, dall'accordo Stato-Regione del 28 giugno 2008 (cosiddetto accordo di Pracatinat) e dall'atto aggiuntivo del 23 gennaio 2009.

(1-00069) (30 gennaio 2019)

CIRIANI, BALBONI, BERTACCO, DE BERTOLDI, FAZZOLARI, GARNERO SANTANCHE', IANNONE, LA PIETRA, LA RUSSA, MAFFONI, MARSILIO, NASTRI, RAUTI, RUSPANDINI, STANCANELLI, TOTARO, URSO, ZAFFINI - Il Senato,

premessi che:

le reti di trasporto transeuropee (in acronimo Ten-T, dall'inglese *trans-European networks-transport*) sono un insieme di infrastrutture di trasporto integrate, previste per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione europea;

la revisione della mappa Ten-T avviata nel 2009 ha condotto ad un nuovo quadro legislativo, entrato in vigore dal 1° gennaio 2014, che definisce lo sviluppo della politica dei trasporti fino al 2030-2050, costituito dagli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 e il *Connecting Europe facility* (CEF) di cui al regolamento (UE) n. 1316/2013;

i nuovi orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete Ten-T prevedono la creazione di una rete articolata in due livelli: una rete globale (da realizzare entro il 2050), che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'Unione europea e l'accessibilità a tutte le regioni, e una rete centrale a livello europeo (da realizzare entro il 2030) basata su un "approccio per corridoi", che dovranno includere almeno tre modalità differenti di trasporto, attraversare almeno tre Stati membri e prevedere l'accesso ai porti marittimi;

la rete centrale è articolata in 9 corridoi principali, quattro dei quali interessano l'Italia: il corridoio mediterraneo che attraversa il Nord Italia da ovest ad est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna; il corridoio Reno-Alpi che passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova; il corridoio Baltico-Adriatico, che collega l'Austria e la Slovenia ai porti del nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna; il corridoio scandinavo-mediterraneo, che parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma, con i principali centri urbani del Sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo;

tali corridoi comprendono: 9 nodi urbani (Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo); 11 aeroporti della rete centrale (Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo-Orio al Serio, Bologna-Borgo Panigale, Cagliari-Elmas, Genova-Sestri, Napoli-Capodichino, Palermo-Punta Raisi, Torino-Caselle e Venezia-Tessera); 14 porti marittimi della rete centrale (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia); 5 porti fluviali (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia) e 15 interporti: Jesi (Ancona), Marcianise (Caserta), Nola (Napoli), Bologna, Cervignano (Udine), Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato, Guasticce (Livorno), Padova, Verona;

il completamento delle infrastrutture di collegamento risulta essenziale per ridurre il *deficit* infrastrutturale italiano, sostenere la competitività delle imprese italiane e favorire una maggiore integrazione tra Nord e Sud del Paese, nonché per garantire l'integrazione dell'Italia nello sviluppo europeo;

oggi la priorità a livello europeo è quella di garantire la continuità dei corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando connessioni tra le differenti modalità di trasporto ed eliminando i colli di bottiglia esistenti;

il nuovo asse ferroviario ad alta velocità (Tav) tra Italia e Francia, e, più nello specifico, tra Torino e Lione, rientra nel corridoio mediterraneo;

i principali obiettivi dei promotori della Tav sono sia di tipo economico, per rendere più competitivo il treno per il trasporto di persone e merci, sia di carattere ambientale, per ridurre il numero di *tir* sulle strade, sia di carattere sociale, per connettere meglio tra loro e valorizzare aree diverse;

secondo un documento della Presidenza del Consiglio dei ministri del 2012, tra i principali vantaggi della Torino-Lione ci sarebbero "il dimezzamento dei tempi di percorrenza dei passeggeri, l'incremento della capacità nel trasporto merci e la riduzione del numero di camion - circa 600.000 in meno - su strada nel delicato ambiente alpino";

nel complesso, degli oltre 42 milioni di tonnellate di merci passate tra Francia e Italia nel 2016, appena il 7,7 per cento (circa 3,3 milioni di tonnellate) è stato trasportato sui treni, e, dove è in progetto la costruzione del *tunnel* di base, sotto il Moncenisio, circa 10,5 milioni di tonnellate di merci sono circolate su strada (il 78,3 per cento), mentre poco meno di 3 milioni di tonnellate invece hanno attraversato il confine sui binari a bordo dei treni (il 21,7 per cento);

i dati più recenti dicono che ogni anno, tra Italia e Francia, passano circa 3 milioni di mezzi pesanti e, se le previsioni dell'Osservatorio sull'impatto della nuova linea fossero rispettate, dopo 8 anni dalla sua apertura, si assisterebbe a un trasferimento di 20 milioni di tonnellate da strada a rotaia e di 38 milioni dopo 30 anni;

in quella data, se il flusso di merci tra Italia e Francia rimanesse stabile ai valori di oggi, vale a dire intorno ai 40 milioni di tonnellate, potrebbe essere assorbito al 95 per cento dalla ferrovia, determinando una riduzione di circa 3 milioni di *camion* che attraversano il confine;

per la realizzazione della nuova linea Torino-Lione, il 30 gennaio 2012 l'Italia ha sottoscritto un accordo con la Francia, sottoposto a ratifica parlamentare da entrambi gli Stati (l'Italia con la legge 23 aprile 2014, n. 71);

il 24 febbraio 2015 Francia e Italia hanno sottoscritto un ulteriore accordo per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea, ratificato con la legge del 5 gennaio 2017, n. 1;

il progetto definitivo italiano è stato approvato con la delibera del Cipe del 20 febbraio 2015, n. 19; il successivo 2 giugno 2015, anche la Francia ha approvato il proprio progetto;

alla Regione Piemonte, la società "Tunnel euralpin Lyon-Turin" (Telt, promotrice della sezione transfrontaliera) ed il commissario di Governo hanno proposto nel maggio 2017 un protocollo d'intesa per la gestione delle misure compensative connesse all'opera in favore della val di Susa;

lo Stato ha dovuto far fronte alla recrudescenza delle manifestazioni da parte di gruppi e movimenti "No Tav", via via sempre più connotatisi come espressioni dell'antagonismo di sinistra, con una crescente militarizzazione del cantiere della Maddalena di Chiomonte (Torino) ed ingente dispendio di risorse pubbliche per la sicurezza, che, tuttavia, non ha potuto impedire, negli anni, il ripetersi di episodi violenti ai danni delle forze dell'ordine e degli operai al lavoro nel cantiere;

l'Unione europea ha deciso di cofinanziare tale opera nell'ambito del programma CEF, lo strumento finanziario dell'Unione europea diretto a migliorare le reti europee nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, con un finanziamento, fino all'anno 2019, pari al 40 per cento dell'ammontare delle opere;

il costo del *tunnel* transfrontaliero, i cui lavori dovrebbero entrare a pieno regime a inizio 2019, è di 8,6 miliardi di euro (costo certificato da un ente terzo), di cui il 40 per cento, come detto, a carico dell'Unione europea, il 35 per cento a carico dell'Italia (circa 3 miliardi di euro), il 25 per cento della Francia; il costo totale della Torino-Lione a carico dell'Italia, quantificato dalla delibera del Cipe 28 febbraio 2018, è di circa 6 miliardi di euro, di cui circa 3 già disponibili;

entro il 2019 è prevista l'assegnazione degli appalti per 81 bandi di gara (43 in Italia) per un totale di 5,5 miliardi di euro, ma questo procedimento è al momento bloccato in quanto la società Telt, che avrebbe dovuto pubblicare il bando di gara internazionale per 2,3 miliardi di euro entro l'estate 2018, ha deciso di non farlo, in attesa dell'analisi del rapporto tra costi e benefici prevista dal Governo che avrebbe dovuto essere pronta già a novembre 2018, due mesi dopo la scadenza fissata nel cronoprogramma dei lavori concordato con l'Unione europea per la concessione dei finanziamenti, con rischio di perdita, in tutto o in parte, degli stessi;

talune fonti stimano in 3,4 miliardi di euro il costo per lo Stato italiano del blocco definitivo della Tav, considerando gli oneri per la rescissione dei contratti, gli appalti già avviati, il ripristino degli scavi e le penali;

la mancata realizzazione imporrebbe, infatti, la messa in sicurezza degli oltre 26 chilometri già scavati e l'adeguamento del tracciato del Fréjus;

il "no" alla Tav obbligherebbe a gestire circa 3 milioni e mezzo di *tir* che attraversano la pianura Padana, con 44,1 milioni di tonnellate di merci che continuerebbero a essere trasportate verso la Francia su gomma;

un blocco unilaterale dei lavori sulla Torino-Lione non esclude la possibilità di una messa in mora dell'Italia, che potrebbe vedersi privata per un periodo di 5 anni dei finanziamenti europei sulle altre opere transfrontaliere non ancora in fase avanzata;

l'interruzione dei lavori sulla Torino-Lione avrebbe, quindi, una ricaduta negativa sulla realizzazione di tutte le infrastrutture di cui l'Italia ha bisogno, impedendo lo sviluppo del territorio e peggiorando una situazione già critica che vede la nostra nazione arretrata rispetto ad altri Stati europei dove gli investimenti sono superiori;

l'Italia sarebbe tagliata fuori dalle vie dello sviluppo europee, a vantaggio di vie di collegamento a nord delle Alpi, e, analogamente, i porti di Trieste e Genova sarebbero a rischio di veder deperire i loro traffici, perdendo l'occasione di un collegamento vitale con i mercati dell'Europa centro-settentrionale;

il coordinatore della commissione ministeriale per l'analisi costi-benefici, professor Marco Ponti, ha consegnato al Ministero la relazione della commissione, evidenziando a stretto giro come il lavoro svolto debba considerarsi parziale ed incompleto;

il Ministro ha dichiarato che l'analisi consegnata dal professor Ponti deve intendersi come una bozza che necessita di ulteriori approfondimenti;

il commissario di Governo per la Tav Torino-Lione, architetto Paolo Foietta, in audizione presso la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati il 16 gennaio 2019, ha dichiarato di sentirsi "in una situazione surreale ed imbarazzante" perché per mesi dopo le elezioni del 4 marzo 2018 ha cercato di interloquire con il Governo senza alcun successo, aggiungendo di aver interloquito con il professor Ponti soltanto in occasione di dibattiti pubblici, ma mai in audizione presso la commissione per l'analisi costi-benefici;

dall'audizione dell'architetto Foietta sono emersi ulteriori elementi tecnici a supporto della necessità di concludere l'opera nei tempi previsti, sbloccando definitivamente i cantieri e dando attuazione agli investimenti programmati e concordati;

le incertezze governative sul destino dell'opera hanno portato alla nascita di un vasto movimento di opinione, composto dalle categorie economiche maggiormente rappresentative a livello piemontese e nazionale, nonché da numerosi amministratori locali, che hanno manifestato a più riprese il massimo sostegno alla realizzazione dell'opera;

nei giorni scorsi fonti governative e di stampa hanno accreditato l'ipotesi di un'ulteriore revisione del progetto, che mantenga il *tunnel* di base e riveda in forma restrittiva gli interventi sul tracciato a valle Susa-Bussoleno, di competenza di Rete ferroviaria italiana;

nelle ore immediatamente successive anche questa ipotesi di lavoro sembra essere stata "fermata" da parte dei vertici del Movimento 5 Stelle, riportandola su una più netta contrarietà alla Tav Torino-Lione;

la Tav rientra in un accordo internazionale tra Italia e Francia, ratificato dai rispettivi Parlamenti nazionali, e una rinuncia all'opera o una sua modifica sostanziale devono essere sottoposte a nuova approvazione parlamentare,

impegna il Governo:

1) a rendere pubblica integralmente l'analisi del rapporto tra costi e benefici redatta dalla commissione ministeriale incaricata;

- 2) ad adottare le iniziative di competenza affinché possa tenersi, sussistendone i presupposti di legge, un *referendum* consultivo sulla realizzazione del progetto Tav Torino-Lione nella stessa data nelle regioni interessate dalla tratta nazionale del corridoio mediterraneo (Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli-Venezia Giulia);
- 3) ad adottare tutte le iniziative che consentano alla società concessionaria Telt di procedere immediatamente con la pubblicazione dei bandi di gara per la realizzazione del *tunnel* di base.

(1-00088) (5 marzo 2019)

ROMEO, PATUANELLI, COLTORTI, CAMPARI, SANTILLO, PERGREFFI, LUPO, CANDURA, FEDE, FAGGI, PIRRO, AIROLA, DI GIROLAMO, RICCIARDI - Il Senato,

premessi che:

la scelta di realizzare l'asse ferroviario Torino-Lione veniva consolidata e assunta al vertice italo-francese di Torino del 29 gennaio 2001, perfezionata poi con l'accordo supplementare del 5 maggio 2004, che decideva, sulla base di studi preliminari precedenti, condotti tra il 1995 ed il 2001 da Alpetunnel-Geie, la sostenibilità del progetto;

il 30 gennaio 2012 è stato sottoscritto a Roma il nuovo accordo tra Francia e Italia per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione ed autorizzato alla ratifica con legge 23 aprile 2014, n. 71; l'accordo recava la disciplina della costruzione e futura gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell'opera infrastrutturale, nonché la disciplina della costituzione e del funzionamento del promotore pubblico, che di tale sezione sarebbe stato il futuro gestore. L'accordo sostituiva a sua volta un protocollo addizionale all'accordo tra Italia e Francia stipulato a Torino il 29 gennaio 2001, ratificato dal Parlamento italiano con la legge 27 settembre 2002, n. 228;

il progetto definitivo della Torino-Lione è stato approvato dal Cipe con delibera 20 febbraio 2015 ed il 23 gennaio 2015 è avvenuta la costituzione del nuovo soggetto promotore pubblico, Telt Sas, società Tunnel euralpin Lyon-Turin, responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura;

il 24 febbraio 2015 è stato firmato a Parigi l'accordo tra Italia e Francia per avviare la realizzazione dei lavori della linea Torino-Lione, ratificato in Italia con la legge 5 gennaio 2017, n. 1, recante "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", che prevede la realizzazione dell'opera per successivi lotti costruttivi non funzionali;

il progetto prevede una parte comune italo-francese che comprende un *tunnel* di base di 57 chilometri, da Saint Jean de Maurienne a Susa (Bussoleno), con due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione ed una sezione all'aperto di circa 3 chilometri nella piana di Susa;

la tratta in territorio italiano della sezione transfrontaliera è pari a circa 17 chilometri, di cui 12,5 in galleria, dalla frontiera fino a Bussoleno (Susa), e include il *tunnel* di base, il nodo di Susa, il *tunnel* dell'interconnessione alla linea storica Torino-Modane di 2,1 chilometri e l'interconnessione all'entrata della stazione di Bussoleno. A ciò si aggiunge la realizzazione della galleria geognostica e di servizio de La Maddalena a Chiomonte di 7,5 chilometri;

la progettazione e realizzazione della linea Torino-Lione, inserita nel "corridoio Mediterraneo" della rete transeuropea dei trasporti Ten-T, come definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013 è stata oggetto negli anni di diversi interventi di modifica rispetto al progetto iniziale;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha dato mandato alla ricostituita struttura tecnica di missione di predisporre una nuova valutazione dell'adeguamento dell'asse ferroviario Torino-Lione mediante l'uso dell'analisi del rapporto tra costi e benefici;

scopo dell'analisi è consentire un'allocazione delle risorse più efficiente per supportare il procedimento decisionale, con cognizione di causa, in modo da definire se attuare o meno una proposta di investimento o se optare per eventuali alternative;

al contempo il ministro Danilo Toninelli e l'omologa francese Elisabeth Borne hanno firmato congiuntamente una lettera indirizzata al soggetto attuatore Telt per posticipare i bandi di gara relativi al *tunnel* di base;

tale *iter*, secondo quanto espresso dal Ministro, persegue dunque l'obiettivo di avere un rapporto di collaborazione e condivisione con la Francia e, contestualmente, con la Commissione europea;

del resto, secondo la Corte dei conti europea, l'analisi costi del rapporto tra costi e benefici è per definizione lo strumento analitico utilizzato per valutare una decisione di investimento, confrontando i relativi costi previsti e i benefici attesi,

impegna il Governo a ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia.

INTERROGAZIONI

INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DI UNA PIATTAFORMA INTEGRATA DI GESTIONE E VALORIZZAZIONE DEI RIFIUTI NEL COMUNE DI CENTURIFE (ENNA)

(3-00406) (21 novembre 2018)

TRENTACOSTE, CORRADO, RICCARDI, BOTTO, DONNO, LA MURA, LANNUTTI, GALLICCHIO, MATRISCIANO, GIANNUZZI, CAMPAGNA, ABATE, GIARRUSSO, PUGLIA, GRANATO, MARINELLO, NUGNES, PISANI Giuseppe, AUDDINO, LUCIDI, FEDE, NOCERINO, LEONE - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

in data 25 ottobre 2018 la ditta OIKOS SpA, a firma del suo amministratore delegato, avvocato Luciano Taurino, ha presentato al Comune di Centuripe (Enna) una proposta per la realizzazione di una piattaforma integrata di gestione e valorizzazione dei rifiuti da realizzarsi nel comune stesso, in contrada Muglia, in variante allo strumento urbanistico vigente;

ugualmente la ditta OIKOS ha presentato istanze per l'ottenimento dei nulla osta a procedere a tutti gli organi competenti per le diverse materie;

immediatamente dopo la notizia della presentazione dell'istanza, le cittadinanze dei comuni vicini all'area nella quale dovrebbe sorgere l'impianto (Centuripe e Catenanuova nell'ennese, ma anche Paternò, Biancavilla e Ramacca nel catanese) hanno manifestato particolari preoccupazioni per i possibili impatti negativi sull'area;

da un'analisi dell'istanza presentata al Comune, il progetto appare sostanzialmente un trasferimento della grande discarica che la stessa ditta gestisce da anni in contrada Tirirì tra i comuni di Motta Sant'Anastasia e Misterbianco (Catania);

l'area, sebbene non direttamente vincolata, è interessata dalla presenza di diversi beni isolati già catalogati dal piano paesistico regionale e tra questi le due masserie Spitaleri, i ruderi di contrada Torre, nonché i resti preistorici con pitture e graffiti della contrada Pietralunga. Inoltre tale area ricade in parte all'interno di un'area vincolata idrogeologicamente, in quanto parte di un'asta fluvio-torrentizia che, peraltro, si pone in zona immediatamente a monte della fertile piana di Catania e

diviene corpo idrico fondamentale all'approvvigionamento delle coltivazioni agrumicole della stessa piana;

considerato che:

l'area, detta di Muglia, è interessata da una presenza geotermale, che si manifesta con periodi di emissione e lunghi periodi di stanca, rappresentando un ulteriore momento di complicazione del quadro gestionale di un simile impianto;

l'impianto prevede un approvvigionamento mediante conferimento da parte di soggetti pubblici di rifiuti solidi urbani ed assimilabili non differenziati o mal differenziati per la successiva produzione di combustibile solido secondario (CSS), anche mediante impianto di trattamento meccanico-biologico (TMB);

simili cicli sono stati superati dal dettato della direttiva (UE) 2018/850, che modifica la direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti. Direttiva che obbliga gli Stati membri ad attuare politiche di drastica riduzione del conferimento in discarica e di "valorizzazione";

con ogni possibile previsione, la produzione di CSS rappresenta un presupposto alla "naturale" creazione di sistemi di incenerimento (termovalorizzazione) che non fanno parte del sistema ipotizzato dalla Regione Siciliana e, tantomeno, di un sistema teso a garantire la circolarità dell'intero ciclo, confliggendo in tal modo con quanto previsto dalla direttiva (UE) 2018/851, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti;

considerato inoltre che le previsioni fatte dall'azienda proponente vedrebbero il conferimento da parte del territorio "naturale" sotteso alla discarica come estremamente "minimale" rispetto a quello previsto da territori ben più lontani, con un *business plan* che si basa essenzialmente sulla convinzione che lo stato di crisi in cui versa il sistema siciliano abbia a continuare *sine die*;

considerato infine che, a parere degli interroganti:

la logica alla quale si ispira il progetto è quella del pubblico che, non riuscendo a creare i presupposti per una gestione complessa e completa del ciclo, finisce per rendere al privato non solo le materie prime seconde ma anche il costo altissimo di conferimento;

la forchetta di indebitamento dei cittadini dell'area dell'ex ATO Enna 1 è stimabile tra i 160 ed i 200 milioni di euro per circa 160.000 abitanti (quindi nella migliore delle ipotesi posta intorno ai 1.000 euro *pro capite*),

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e se, nell'ambito delle proprie competenze e fatte salve le specifiche attribuzioni regionali, non ritenga di assumere le opportune iniziative, affinché il Comune interessato esprima il diniego alla richiesta di variante allo strumento urbanistico vigente e, quindi, alla realizzazione dell'impianto.

**INTERROGAZIONI SUL "PROGETTO DI RICERCA SUL
BULLISMO OMOFOBICO" PROMOSSO DALL'UFFICIO
SCOLASTICO REGIONALE DELL'UMBRIA**

(3-00475) (19 dicembre 2018)

CIRINNA', GINETTI, GRIMANI, ROJC, CUCCA, GIACOBBE, ASTORRE, PARRINI, IORI, FERRAZZI, BOLDRINI, SBROLLINI, LAUS, MAGORNO, STEFANO, VERDUCCI - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca* - Premesso che:

in data 6 dicembre 2018 veniva data notizia, su numerosi organi di informazione, dell'avvenuto blocco della prevista diffusione, nelle scuole della Regione Umbria, di un questionario, elaborato dall'università di Perugia, volto ad indagare il fenomeno del bullismo omotransfobico nelle scuole, al fine specifico di individuare efficaci strumenti di contrasto del medesimo;

di tale circostanza dava conferma il Ministro in indirizzo, con intervista rilasciata al "Corriere dell'Umbria" in pari data;

considerato che:

l'articolo 33 della Costituzione protegge la libertà di insegnamento e di ricerca scientifica;

il contrasto al bullismo omotransfobico, oltre che con specifici strumenti giuridici, deve avvenire anzitutto sul piano educativo, coinvolgendo in prima persona gli studenti, le loro famiglie e i loro insegnanti;

la costruzione di un ambiente scolastico inclusivo e rispettoso delle differenze è un obiettivo di rilevanza costituzionale espressamente attuato dalla legge n. 107 del 2015 (art. 1, comma 16), meritevole del più ampio sostegno da parte delle istituzioni di ogni livello;

il blocco di un'iniziativa come quella avviata dall'università di Perugia rappresenta a giudizio degli interroganti una grave ingerenza in materia di libertà di ricerca, precludendo ai ricercatori l'accesso all'oggetto stesso della loro ricerca, vale a dire la verifica degli atteggiamenti degli studenti in relazione alla differenza di genere e all'orientamento sessuale; e rappresenta altresì, al tempo stesso, una grave violazione del principio del pluralismo in ambito educativo,

si chiede di sapere:

su quale base normativa, e con quale atto, il Ministro in indirizzo abbia deliberato il blocco della diffusione del suddetto questionario;

quali iniziative intenda promuovere per assicurare l'effettivo rispetto della libertà di ricerca e del pluralismo educativo in questo ed in simili casi;

quali iniziative intenda promuovere per contrastare il fenomeno del bullismo omotransfobico nelle scuole.

(3-00610) (19 febbraio 2019) (Già 4-01100) (17 gennaio 2019)

PILLON, BRIZIARELLI, TESEI - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca* - Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

la Regione Umbria e l'Ufficio scolastico regionale in data 6 novembre 2018 hanno promosso una ricerca denominata "Progetto di ricerca sul bullismo omofobico";

l'indagine, realizzata dal professor Federico Batini dell'Università degli Studi di Perugia, coinvolge 54 scuole della Regione estratte a campione e interessa gli studenti delle classi III delle scuole secondarie di primo grado e delle classi IV delle scuole secondarie di secondo grado;

nel questionario sono poste a minori di età compresa tra i 12 e i 13 anni domande concernenti aspetti estremamente delicati, quali credo religioso, orientamento politico e orientamento sessuale;

tra queste ultime si segnalano in particolare la opzione di scelta del proprio orientamento sessuale da individuare tra sei categorie quali "esclusivamente omosessuale", "prevalentemente omosessuale", "bisessuale", "asessuale" ed altre;

vengono poi poste altre domande estremamente personali, quali, ad esempio, "farmi visitare da un medico gay mi imbarazzerebbe";

le domande relative all'orientamento sessuale dei ragazzi paiono propendere per un'adesione acritica alle teorie di genere sulla fluidità sessuale;

appare, inoltre, a giudizio degli interroganti inadeguato e privo delle necessarie informazioni il modulo del consenso informato;

l'intera ricerca è realizzata in esecuzione del protocollo applicativo della legge regionale n. 3 del 2017, cui tuttavia non risultano aver aderito, né l'Università degli Studi di Perugia, né tantomeno l'Ufficio scolastico regionale;

è inoltre notizia di questi giorni che numerosi istituti scolastici, tra quelli sorteggiati per la somministrazione del *test*, abbiano rifiutato la ricerca ritenendola troppo invasiva e numerose associazioni di genitori ne abbiano contestato la diffusione, rifiutando l'idea stessa di porre simile domande ai loro figli,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per garantire il rispetto della dignità e del superiore interesse del minore a non essere turbato da intrusioni ideologiche nella propria sfera privata e il diritto

costituzionalmente garantito dei genitori a educare liberamente i propri figli sulla base delle proprie convinzioni filosofiche, etiche e religiose.

**INTERROGAZIONE SULLA RIFORMA DELLE
INTERCETTAZIONI TELEFONICHE INTRODOTTA CON IL
DECRETO "MILLEPROROGHE"**

(3-00138) (30 luglio 2018)

VALENTE, CUCCA, MIRABELLI, MALPEZZI, FERRARI, COLLINA, FEDELI, BITI, MARGIOTTA, COMINCINI, GRIMANI, SUDANO, LAUS, SBROLLINI, FERRAZZI, GIACOBBE, MAGORNO, MANCA, PATRIARCA, MISIANI, ALFIERI, GINETTI, PINOTTI, D'ALFONSO, GARAVINI, BELLANOVA, IORI, MESSINA Assuntela, ASTORRE, VATTUONE, PARRINI, D'ARIENZO, CIRINNA', BINI, BOLDRINI, PITTELLA, MARINO, VERDUCCI, ROJC, STEFANO, FARAONE, TARICCO - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che:

secondo quanto riportato dalle agenzie di stampa del 24 luglio 2018, il Ministro in indirizzo, Alfonso Bonafede, al termine del Consiglio dei ministri dello stesso giorno, che ha approvato il decreto-legge recante disposizioni urgenti per la proroga di alcuni termini previsti da disposizioni legislative ("milleproroghe"), nel commentare la norma sulla proroga dell'entrata in vigore di alcune disposizioni in materia di intercettazioni di conversazioni, previste dal decreto legislativo 29 dicembre 2017, n. 216, avrebbe detto "Il picco del lavoro parlamentare sulle intercettazioni avveniva contestualmente a qualche scandalo che riguardava la politica. Possiamo dire che ogni volta che uno del Pd veniva ascoltato dai cittadini, il Pd tagliava la linea, le comunicazioni. L'intento era quello di evitare ai cittadini l'ascolto dei politici. La norma nella sua stesura finale era riuscita a mettere d'accordo sia tutti i magistrati che tutti gli avvocati, era insomma lesiva di tutti gli interessi in gioco. La norma che abbiamo bloccato, ripeto, ledeva tutti i diritti in gioco: la possibilità innanzitutto di portare avanti le indagini, dando alla polizia giudiziaria la possibilità di scegliere quali intercettazioni fossero rilevanti e quali no, un'attività che deve spettare al pm ma che in questo caso veniva tagliato fuori";

secondo quanto riportato da un'agenzia ANSA del 24 luglio, il Ministro avrebbe aggiunto: "Impediamo che venga messo il bavaglio all'informazione" perché "la riforma Orlando era stata scritta con l'intento di impedire ai cittadini di ascoltare le parole dei politici indagati";

secondo quanto riportato da un'altra agenzia ANSA del 24 luglio, il Ministro avrebbe affermato: La riforma delle intercettazioni "era stata scritta per impedire ai cittadini di ascoltare le parole che i politici pronunciano con persone indagate, specie quando sono parole scomode e sconvenienti. Possiamo tranquillamente dire che ogni volta che qualcuno del Pd veniva ascoltato, c'era il Pd che cercava di tagliare la linea e le comunicazioni. L'intento era quello di evitare ai cittadini di ascoltare i politici e si vede dal contenuto della norma";

probabilmente senza neanche rendersene conto, preso solo dalla volontà di screditare il Partito democratico, Bonafede ha pronunciato a giudizio degli interroganti parole gravi e sconsiderate, lesive *in primis* del suo ruolo di Ministro della giustizia, nonché delle prerogative e dei compiti della magistratura e della polizia giudiziaria;

non ci si può non chiedere di quali informazioni il Ministro in indirizzo sia in possesso per arrivare ad affermare che "ogni volta che qualcuno del Pd veniva ascoltato, c'era il Pd che cercava di tagliare la linea e le comunicazioni", sulla base di quale legge dello Stato, con quali modalità e con quali finalità abbia ottenuto queste informazioni o se si tratti, come appare più probabile, di parole imprudenti e sconsiderate, non degne di chi riveste il ruolo di Ministro della giustizia;

così come non ci si può non chiedere, fermo restando il diritto della libertà di stampa, sulla base di quale legge dello Stato il Ministro affermi il "diritto" dei cittadini di ascoltare le parole dei politici indagati, ignorando (o facendo finta di ignorare), in modo grossolano, le prerogative e i compiti della magistratura e della polizia giudiziaria, in palese dispregio del principio di indipendenza della magistratura;

si è in presenza di un Ministro della giustizia che, nel suo delicato ruolo e non in quello di avversario politico, ha affermato che al di là delle decisioni della magistratura, sussiste il diritto dei cittadini ad "ascoltare i politici" indipendentemente dalla rilevanza penale delle loro parole;

si tratta di affermazioni a parere degli interroganti sconcertanti, estranee a quello che dovrebbe ancora essere uno Stato di diritto, che tutela le conversazioni private dei cittadini se queste ultime non hanno rilevanza penale, nella consapevolezza che, in una democrazia, un cittadino, anche se "politico", può ritenersi libero di parlare al telefono;

premessi inoltre che:

il decreto legislativo 29 dicembre 2017, n. 216, prevede norme, oggetto della proroga, a tutela della riservatezza delle comunicazioni dei difensori e delle comunicazioni non penalmente rilevanti o contenenti dati sensibili, sulla procedura di selezione delle intercettazioni e di acquisizione del materiale intercettato al fascicolo delle indagini, al fine di disciplinarne le fasi in modo chiaro, sulla conservazione di tutti gli atti delle intercettazioni non acquisiti al fascicolo nell'archivio riservato, sull'uso delle intercettazioni nel procedimento cautelare, consentendo la riproduzione solo dei brani essenziali delle comunicazioni intercettate, che risultino necessari a sostenere la richiesta del pubblico ministero o a motivare la decisione del giudice, sull'acquisizione, da parte del pubblico ministero, al fascicolo delle indagini delle intercettazioni utilizzate per l'adozione di una misura cautelare e sulle intercettazioni tra presenti mediante immissione di captatori informatici elettronici portatili (cosiddetti *trojan*);

queste sono, secondo il Ministro della giustizia, le misure che mettono "il bavaglio alla stampa";

più verosimilmente si tratta di misure a tutela dei cittadini introdotte nel rispetto dei principi fondamentali di un Paese civile e democratico e, al contempo, a tutela della ricerca della verità ad opera della magistratura,

si chiede di sapere:

di quali informazioni il Ministro in indirizzo sia in possesso per affermare che "ogni volta che qualcuno del Pd veniva ascoltato, c'era il Pd che cercava di tagliare la linea e le comunicazioni", sulla base di quale legge dello Stato, con quali modalità e con quali finalità abbia ottenuto queste informazioni e se non ritenga doveroso, vista la gravità dei fatti riportati, informarne subito il Parlamento;

se non ritenga che le sue affermazioni siano state gravemente lesive delle prerogative e dei compiti della magistratura e della polizia giudiziaria;

se non ritenga che nel suo ruolo di Ministro della giustizia sia tenuto al rispetto e all'applicazione delle leggi vigenti.

INTERROGAZIONE SULLA CARENZA DI ORGANICO DELLA POLIZIA PENITENZIARIA NEL CARCERE DI GIARRE

(3-00482) (21 dicembre 2018)

ANASTASI, DRAGO, CATALFO, D'ANGELO, PUGLIA - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che:

l'istituto penitenziario di Giarre (Catania), aperto nel 1993 come ex casa mandamentale, senza autonomia amministrativa e contabile, inizialmente dipendente dalla casa circondariale di piazza Lanza e destinato in un primo momento ad ospitare solo detenuti tossicodipendenti provenienti da altri istituti, venne riconosciuto nel 2000 dal Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, istituto a custodia attenuata per tossicodipendenti (ICAT). Divenuto luogo per la detenzione anche di detenuti comuni dal 2008, oggi ne conta 68 (rispetto ad una capienza limite di 58) e soffre da tempo di una grave carenza di organico di Polizia penitenziaria;

nel 1993 l'organico era composto da 79 unità, oggi appena 25 effettive (31 formalmente assegnate). Nel tempo, a seguito di trasferimenti, congedi e pensionamenti il personale si sarebbe notevolmente ridotto senza alcun reintegro, finché, negli ultimi anni, l'ufficio del personale del Provveditorato regionale dell'amministrazione penitenziaria di Palermo, per far fronte a tale carenza, avrebbe deciso di provvedere ad integrare il personale con decreti di assegnazione provvisoria;

con decreto ministeriale 10 marzo 2016, il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria del Ministero della giustizia fissò la pianta organica del penitenziario di Giarre in 44 unità. Il decreto ministeriale 2 ottobre 2017, in attuazione della legge 124 del 2015 (cosiddetta legge Madia), stabilì una riduzione d'organico per tutta la Sicilia del 12 per cento, da 4.770 unità a 4.230. A causa dell'apertura di nuovi padiglioni detentivi in altri istituti dell'isola, con decreto ministeriale 5 dicembre 2017, il DAP rideterminò in maniera definitiva l'organico in servizio a Giarre, che passò da 44 unità, previste con il precedente decreto, a 34;

considerato che:

attualmente il personale effettivo risulterebbe di 9 unità inferiore rispetto alla previsione del decreto ministeriale 5 dicembre 2017 e, per tale ragione, le condizioni di lavoro all'interno della struttura a custodia attenuata, dove confluiscono anche detenuti comuni, non sarebbero più sostenibili, profilandosi addirittura un serio rischio di garanzia di ordine e sicurezza;

a quanto risulta all'interrogante, il personale lamenta l'impossibilità di fruire dei diritti soggettivi, oltre a denunciare condizioni di lavoro prive di programmazione continuativa, spesso prestando servizio per 11 ore al giorno. Nel tempo molti posti

di servizio sarebbero stati soppressi o accorpati, a causa della mancanza di personale di Polizia penitenziaria,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto;

se non ritenga urgente intervenire per sanare la condizione di carenza strutturata di organico causata dai tagli lineari della cosiddetta riforma Madia, anche al fine di ristabilire normali condizioni di lavoro, con la riattivazione di posti di servizio essenziali, garantendo adeguata sicurezza all'istituto.

INTERROGAZIONE SULLA SITUAZIONE DI DEGRADO NELLA ZONA DENOMINATA "BOSCHETTO DI ROGOREDO" A MILANO

(3-00272) (11 ottobre 2018)

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

nella città di Milano, nella zona denominata "boschetto di Rogoredo", si registra un'incontrollato e permanente fenomeno di spaccio di droga;

in tale luogo, data la sua prossimità alla stazione, convergono consumatori da tutta la regione e il degrado dell'area unito alla concentrazione di centinaia di persone rende difficile operare per qualunque servizio sociale o sanitario;

questa situazione genera gravi problemi di sicurezza per gli abitanti del vicino quartiere di Rogoredo, dimostrata anche dall'aumento dei reati predatori;

il degrado sia della stazione ferroviaria, snodo fondamentale per i trasporti regionali e punto di partenza e di arrivo di treni ad alta velocità, sia della stessa stazione della metropolitana è estremamente preoccupante e minaccia la sicurezza dei cittadini e la funzionalità dei servizi di trasporto;

la zona interessata dallo spaccio ha subito una forte limitazione a seguito dell'intervento, commissionato dal Comune di Milano ad "Italia Nostra", di disboscamento e pulizia dell'area, la costruzione di strade sterrate per consentire gli accessi alle forze dell'ordine e la creazione di una pista per *mountain bike*;

per completare i lavori, ripulire e risanare la zona in cui si è ora concentrato lo spaccio serve un'assistenza costante delle forze dell'ordine per consentire il lavoro degli operatori. Inoltre, la presenza delle forze dell'ordine in stazione, soprattutto nelle ore serali e notturne, è insufficiente, nonostante un significativo impegno della vigilanza di ATM,

si chiede di sapere:

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

quali iniziative, intenda adottare per risolvere la situazione di degrado nella città di Milano, nella zona denominata "boschetto di Rogoredo", e se intenda, a tal fine, passare dalla strategia dei *blitz* a un presidio quotidiano volto allo smantellamento dello spaccio aumentando il numero di forze dell'ordine a presidio costante e continuativo della zona, in modo da permettere al Comune di Milano di completare i lavori, comprensivi della pulizia e del disboscamento dell'area, utili per togliere la possibilità agli spacciatori di operare nascosti, eradicando definitivamente il fenomeno dello spaccio e restituire così l'area ai cittadini e alla legalità;

se intenda attivarsi per mettere in sicurezza la stazione e la metropolitana istituendo un presidio permanente della Polizia ferroviaria.

INTERROGAZIONE SULLA SITUAZIONE DI DEGRADO NEL QUARTIERE DI SAN BERILLO VECCHIO A CATANIA

(3-00466) (12 dicembre 2018)

DRAGO, DI PIAZZA, CASTELLONE, ROMANO, GIANNUZZI, ANGRISANI, LOREFICE, DI MICCO, GUIDOLIN, CAMPAGNA, GIROTTO, VACCARO, ANASTASI, LANNUTTI, MOLLAME, CATALFO, NOCERINO - *Ai Ministri dell'interno, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e per i beni e le attività culturali* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

il quartiere San Berillo Vecchio di Catania è da tempo conosciuto come simbolo di degrado e malaffare, dove travestiti e prostitute espletano il meretricio, mentre immigrati, perlopiù di etnia gambiana, occupano ed occultano la droga nelle case abbandonate e pericolanti del quartiere, che poi vanno a vendere durante il giorno a soggetti minorenni;

in particolare, le attività di tali soggetti presenti nel quartiere San Berillo Vecchio si sono evolute in azioni di sempre più evidente illegalità. È stata accertata da vari controlli, svolti dal personale del commissariato centrale, delle squadre cinofile antidroga ed antiesplosivo, del reparto a cavallo, del reparto mobile e del reparto prevenzione crimine della Sicilia orientale, unitamente al personale dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di finanza e della Polizia locale, la presenza di extracomunitari irregolari, occupanti edifici abbandonati del quartiere, che svolgono azioni di vendita di sostanze stupefacenti, tra le quali *marijuana* e *hashish*;

lo scorso ottobre, le forze dell'ordine sono intervenute per dirimere un regolamento di conti tra senegalesi e gambiani, attinente al *racket* della droga, che nel rione è gestito dai gambiani;

considerato che:

le attività di controllo della Polizia di Stato sono state svolte in esecuzione delle direttive impartite dal Dipartimento della pubblica sicurezza per la riqualificazione delle aree urbane degradate;

gli extracomunitari irregolari continuano ad essere presenti sul territorio, pur in violazione degli artt. 1 e seguenti del Capo I, Titolo I, del decreto-legge 4 ottobre 2018, n. 113, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2018, n. 132, e recante "Disposizioni urgenti in materia di protezione internazionale e immigrazione, sicurezza pubblica, nonché misure per la funzionalità del Ministero dell'interno e l'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata";

tra i *pusher* operanti nel quartiere di San Berillo Vecchio vi sarebbe la presenza di minorenni;

oggi è in crescita il numero di giovanissimi poliassuntori. Ciò è in particolar modo dovuto al basso prezzo delle dosi in commercio, molte delle quali costituiscono dei veri e propri *mix* letali;

il quartiere San Berillo Vecchio è sito non in luogo periferico, ma nel cuore del centro storico della città di Catania, proprio dove giovani e giovanissimi catanesi la sera trovano svago per la presenza di numerosi locali;

dopo lo sventramento avvenuto negli anni '50, che ha dato luogo all'abbattimento di gran parte del quartiere San Berillo Vecchio, lo stesso ha subito un progressivo processo di svuotamento e abbandono. Tuttavia, da diversi decenni il quartiere è diventato il principale punto di riferimento di *sex worker*;

le peculiarità del quartiere San Berillo Vecchio sono state oggetto di attenzione da parte della regista catanese Maria Arena nel suo *docu-film* "Gesù è morto per i peccati degli altri", oltre che della trasmissione "Le Iene" andata in onda in data 3 dicembre 2004,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti narrati;

se non intendano, nell'ambito delle proprie competenze, verificare se la presenza di minorenni tra i *pusher* contribuisca ad incrementare l'aumento del tasso di dispersione ed evasione dell'obbligo scolastico registrato ultimamente in quelle zone;

se intendano attivarsi affinché si intraprendano tutte le opportune iniziative per garantire l'incolumità dei cittadini, anche tramite un raccordo con l'amministrazione locale affinché la stessa provveda con interventi appropriati.

INTERROGAZIONE SULLE INIZIATIVE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE ITALIANE

(3-00113) (24 luglio 2018)

LANZI, ANASTASI - *Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze* - Premesso che:

l'art. 14, commi 17-27, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, come sostituito dall'art. 22, comma 6, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 dicembre 2011, n. 214, e successive modifiche, ha soppresso l'Istituto nazionale per il commercio estero e costituito l'ICE, Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

l'Agenzia ICE è l'organismo governativo che favorisce e supporta lo sviluppo economico-commerciale delle nostre imprese sui mercati esteri e promuove l'attrazione degli investimenti esteri in Italia. Con una rete di 64 uffici all'estero, 14 punti di corrispondenza, 48 *desk* promozionali in 74 Paesi, l'istituto svolge attività di informazione, assistenza, consulenza, promozione e formazione alle aziende italiane con particolare attenzione alle piccole e medie imprese;

secondo quanto si apprende da fonti ICE, le spese di funzionamento dell'Agenzia per l'anno 2018 ammontano a 74,6 milioni di euro;

nell'ultimo triennio lo stanziamento totale per l'attività dell'istituto ha visto una contrazione del finanziamento ordinario a beneficio del piano straordinario rifinanziato annualmente dal Governo. Questo non permetterebbe una corretta, trasparente e puntuale pianificazione annuale delle attività future dell'ICE. Per il 2018 è previsto uno stanziamento totale di 177,6 milioni di euro di cui 132 da piano straordinario;

l'ICE ha contribuito negli anni all'internazionalizzazione di centinaia di aziende italiane con attività quali: formazione, assistenza alle imprese, attrazione d'investimenti, comunicazione strategica, potenziamento fiere nazionali, organizzazione e intermediazione per fiere internazionali (eccetera);

secondo l'ISTAT l'*export* italiano è in *trend* positivo da molti anni e si prevede che raggiungerà la cifra di 540 miliardi di euro entro il 2021. Il 2017 ha visto un incremento del 7,4 per cento rispetto al 2016 e l'avanzo commerciale ha raggiunto la cifra di 47,5 miliardi di euro;

il programma di Governo prevede un'attenzione particolare al *made in Italy* e alla sua tutela,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano adottare le opportune iniziative di competenza al fine di istituire il fondo di cui all'art. 14, comma 19, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, per il finanziamento delle attività dell'ICE in

misura sufficiente alla copertura delle spese di funzionamento e alla pianificazione pluriennale dell'attività dell'istituto.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA, AI SENSI DELL'ART. 151-BIS DEL REGOLAMENTO

INTERROGAZIONE SULLE INIZIATIVE PER IL POTENZIAMENTO DELL'OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE

(3-00667) (6 marzo 2019)

RUSPANDINI, CIRIANI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* -
Premesso che:

il "pendolarismo" riguarda oltre la metà della popolazione nazionale; solo nel 2017 circa 30 milioni di persone si sono spostate ogni giorno per raggiungere il luogo di studio (il 18,5 per cento) o di lavoro (il 35,5 per cento);

la lunghezza media dei viaggi tende ad aumentare, attestandosi ormai da qualche anno ben sopra i 25 chilometri;

la crescita della domanda della mobilità pendolare è dovuta soprattutto alla crescente migrazione di larghe fasce di popolazione urbana verso le periferie o verso le "cinture" metropolitane, a cui non ha corrisposto un adeguato ampliamento dell'offerta di reti e di servizi del trasporto pubblico, in particolare nelle modalità ferroviarie;

secondo dati recenti, per spostarsi quotidianamente, 5,59 milioni di persone scelgono il trasporto ferroviario (un nuovo *record* rispetto al 2012: 7,9 in più in 4 anni): 2.874.000 utenti usufruiscono dei treni regionali, mentre 2.716.000 sono i passeggeri che prendono le metropolitane;

il sistema di trasporto locale versa oramai da tempo in condizioni estremamente critiche: numerosi sono i disagi dal punto di vista sia logistico che sanitario (ritardi, mancanza di collegamenti diretti, infiltrazioni, presenza di insetti, topi, scarsa illuminazione, servizi igienici inagibili, sedili sporchi, ambienti vetusti, mancanza di riscaldamento) che i viaggiatori si trovano a dover affrontare quotidianamente;

quello che emerge, con sempre maggiore evidenza, è il quadro di una nazione divisa in due, con *gap* infrastrutturali (in termini sia quantitativi che qualitativi) diffusi in tutta Italia, e, in particolare, tra Nord e Sud, che vanno drammaticamente aumentando negli ultimi anni;

numerose tratte, soprattutto nell'Italia centro-meridionale, presentano carenze strutturali significative, difficilmente superabili con misure frammentarie e disorganiche;

infatti, ad oggi, a fronte dei numerosi annunci trionfalistici provenienti da esponenti dell'attuale maggioranza, manca un vero e proprio piano pluriennale efficiente di investimenti da realizzare a sostegno della mobilità (anche locale), che costituisce, come è evidente, lo snodo nevralgico dell'intero settore economico-produttivo italiano;

nulla (o quasi) è stato fatto sul versante del "riequilibrio" infrastrutturale, mentre non sono mancati tagli considerevoli alle risorse finanziarie che hanno finito per aggravare ulteriormente le condizioni già di assoluta fragilità e disagio;

considerato che:

a parere degli interroganti, negli ultimi contratti di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana SpA (soprattutto nella parte volta a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e all'adeguamento della stessa agli obblighi di legge) non è stata data un'adeguata attenzione alla valorizzazione e implementazione delle reti regionali;

peraltro, un monitoraggio attento e puntuale sui profili e sulle dinamiche del pendolarismo, articolato su scala locale, avrebbe permesso di focalizzare l'analisi sulle reali esigenze e sui bisogni della domanda, e quindi di organizzare politiche più calibrate dal lato dell'offerta, anche in termini di risorse stanziare;

un obiettivo assolutamente prioritario, anche per la competitività del nostro Paese, è quello di completare e realizzare le grandi opere strategiche e al contempo garantire gli opportuni e tempestivi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché di ammodernamento e riqualificazione dell'intera rete ferroviaria regionale e locale, prestando particolare attenzione alla messa in sicurezza di ponti, viadotti, gallerie, sistemi di segnalamento e di distanziamento dei treni, soprattutto ai fini della sicurezza e della prevenzione del rischio idrogeologico;

i limitati interventi degli ultimi anni si sono rivelati del tutto insufficienti, come dimostrano anche le cronache di ogni giorno, in quanto è mancata una strategia di medio-lungo periodo, finalizzata ad un efficace potenziamento dei collegamenti e miglioramento delle tecnologie, ad un incremento strutturale delle risorse e al coordinamento e controllo dell'intera rete,

si chiede di sapere quali misure il Ministro in indirizzo intenda adottare per risolvere le problematiche evidenziate e rilanciare, mediante investimenti adeguati, l'offerta per i pendolari e il trasporto pubblico locale.

INTERROGAZIONE SUL RIPRISTINO DELLE INFRASTRUTTURE DANNEGGIATE DA UNA FRANA A QUINCINETTO

(3-00672) (6 marzo 2019)

FERRERO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

nel comune di Quincinetto (Torino), al confine tra le regioni Piemonte e Val d'Aosta, una frana di circa mezzo milione di metri cubi di roccia e detriti ha ripreso a muoversi negli ultimi mesi con una certa intensità, costituendo un serio pericolo per l'autostrada A5 Torino-Aosta con potenziali ricadute anche sull'abitato;

infatti l'Arpa Piemonte, che sta monitorando il movimento franoso dal 2012 attraverso indagini in cinque punti lungo il fronte della frana, ha ravvisato un moto abbastanza importante nell'ultimo periodo, classificato tra moto ordinario e accelerato;

lo spostamento dei blocchi lapidei nel solo mese di dicembre 2018 è stato quantificato in 12 centimetri ed è avvenuto, con molta probabilità, a causa delle forti precipitazioni verificatesi nel periodo autunnale;

le misurazioni dei movimenti sono state rilevate anche attraverso un sistema di monitoraggio in tempo reale messo in atto a partire dal mese di ottobre 2018 dallo stesso Comune;

risulta che il sindaco di Quincinetto, preso atto della situazione, ha chiesto, già da dicembre 2018, alla SAV, società incaricata della gestione del tratto autostradale, di controllare autonomamente i cambiamenti e gli spostamenti della frana, provvedendo alla segnalazione del pericolo ai viaggiatori e alla predisposizione di un piano d'intervento in caso di necessità, che prevede anche la chiusura del tratto autostradale che corre parallelo alla montagna;

dai monitoraggi eseguiti le rilevazioni non avrebbero ancora evidenziato anomalie tali da rendere necessaria la chiusura del tratto autostradale; tuttavia, in caso di necessità, si dovrà valutare anche la chiusura per i potenziali pericoli per gli automobilisti che quotidianamente transitano sulla A5 nella parte interessata dal movimento franoso;

da circa due anni è attesa la corresponsione di 4 milioni di euro, da parte del Ministero competente, per garantire la messa in sicurezza dell'area;

il progetto è stato approvato dal Comune di Quincinetto, inviato alla Regione la quale lo ha inviato al RENDIS, ovvero il "repertorio nazionale difesa del suolo" del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che lo ha approvato con atto integrativo di cui al provvedimento n. 56 del 23 febbraio 2018, come intervento urgente, e lo ha trasmesso alla Corte dei conti finanziato per 4 milioni di euro, registrato con repertorio n. 1-467 del 20 marzo 2018;

si tratta di una grande opera per la messa in sicurezza di tutta l'area, attraverso un sistema di terrazzamenti antifrana, preceduta dalla realizzazione di una viabilità alternativa, necessaria anche per i cantieri che verranno allestiti;

un intervento si ritiene necessario tenuto conto che il tratto autostradale costituisce la primaria via di accesso alla regione Valle d'Aosta e la principale rete di collegamento tra Torino ed Aosta,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare, anche di concerto con il Ministro dell'ambiente, per assicurare l'efficienza della viabilità del tratto autostradale della A5 Torino-Aosta, nella parte interessata dal movimento franoso di Quincinetto.

INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA STRADA REGIONALE "PADANA INFERIORE" IN VENETO

(3-00668) (6 marzo 2019) (Già 4-01052) (21 dicembre 2018)

DE POLI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

a seguito dell'intesa raggiunta in Conferenza unificata verranno riclassificate come strade di interesse nazionale, e dunque a gestione Anas, 2.713,466 chilometri di tratte regionali e provinciali, di cui 725,278 in Veneto;

la revisione denominata "Rientro strade" si è resa necessaria a distanza di quasi 20 anni dal trasferimento della rete stradale dallo Stato alle Regioni, in considerazione delle forti dissimmetrie territoriali conseguenti alla riclassificazione derivante dalla "riforma Bassanini";

con deliberazione della Giunta regionale veneta n. 1704 del 12 novembre 2018, pubblicata sul Bur n. 121 del 7 dicembre 2018, si modifica la programmazione degli investimenti, destinando a parziale modifica di quanto stabilito con deliberazione della Giunta regionale n. 943 del 26 giugno 2018, ai fini delle procedure di affidamento per la contrazione del mutuo, l'importo di 7.000.000 euro stanziato nel bilancio di previsione 2018-2020 esercizio 2018, e si delibera di destinare l'importo di 3.874.915,20 di euro disponibile a capitolo 101187, esercizio 2018, a titolo di risorse vincolate statali, a favore di Veneto Strade SpA per le attività di progettazione e redazione dello Studio di impatto ambientale dell'intervento denominato "Realizzazione della nuova S.R. 10 "Padana inferiore" tra S.S 16 Adriatica - e la S.S. 434 -Transpolesana";

Veneto Strade e Regione Veneto, a quanto risulta all'interrogante, avrebbero deciso di riprendere il progetto preliminare del 2011, che prevede una spesa di 292 milioni di euro, parzialmente coperti dal fondo speciale che Anas ha riservato ai cantieri di quelle strade, che torneranno sotto la responsabilità dell'azienda;

considerato che sul progetto dovrà pronunciarsi il Consiglio superiore dei lavori pubblici e anche il Parlamento, attraverso le commissioni competenti di Camera e Senato,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno ed urgente disporre congrue verifiche nell'ambito dei suoi poteri, valutando eventualmente la possibilità riprendere in considerazione il progetto preliminare già commissionato in passato da Veneto Strade, al fine completare in tempi certi e brevi un'opera strategicamente vitale per lo sviluppo della bassa padovana.

INTERROGAZIONE SULL'ATTUAZIONE DELL'AUTONOMIA DIFFERENZIATA DELLE REGIONI A STATUTO ORDINARIO

(3-00671) (6 marzo 2019)

MARCUCCI, MALPEZZI, MIRABELLI, STEFANO, VALENTE, COLLINA, FERRARI, BINI, CIRINNA', D'ALFONSO, MANCA, SBROLLINI, PARRINI, ALFIERI, ASTORRE, BELLANOVA, BITI, BOLDRINI, BONIFAZI, COMINCINI, CUCCA, D'ARIENZO, FARAONE, FEDELI, FERRAZZI, GARAVINI, GIACOBBE, GINETTI, GRIMANI, IORI, LAUS, MAGORNO, MARGIOTTA, MARINO, MESSINA Assuntela, MISIANI, NANNICINI, PARENTE, PATRIARCA, PINOTTI, PITTELLA, RAMPI, RICHETTI, ROJC, ROSSOMANDO, SUDANO, TARICCO, VATTUONE, VERDUCCI - *Al Ministro per gli affari regionali e le autonomie* - Premesso che:

dall'inizio della XVIII Legislatura le richieste di ulteriori forme e condizioni di autonomia ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione sono state avanzate da 8 Regioni. Si tratta di Veneto, Lombardia e Emilia-Romagna (le Regioni la cui procedura è più avanzata), cui si sono aggiunte Liguria, Toscana, Piemonte e Marche e Umbria (in forma congiunta);

ad oggi, sono 13 su 15 le Regioni a statuto ordinario che hanno avviato la procedura per il riconoscimento di maggiore autonomia rispetto allo Stato centrale ai sensi dell'articolo 116. Al momento le uniche Regioni a non aver avviato alcuna procedura sono l'Abruzzo ed il Molise;

considerato che:

un regionalismo differenziato comporta una maggiore responsabilità da parte di tutti i soggetti politici della Repubblica: sia la classe politica nazionale, che deve farsi carico delle differenti esigenze di autonomia provenienti dalle Regioni, sia la classe politica regionale, che deve sempre tenere conto delle esigenze della comunità nazionale;

la richiesta di maggiore autonomia dovrebbe essere motivata sulla base del fatto che l'esercizio delle nuove funzioni da parte delle Regioni consentirebbe una migliore erogazione dei servizi per la collettività regionale, senza che questo tolga indebitamente risorse per l'erogazione di quegli stessi servizi in altre Regioni non interessate dalla differenziazione;

visto che ormai la maggior parte delle Regioni a statuto ordinario ha avviato una procedura per richiedere ulteriori forme e condizioni di autonomia, è indispensabile stabilire criteri uniformi che presiedano alla valutazione di tali richieste e procedure idonee a conseguire un accordo complessivo con tutte le Regioni a statuto ordinario sugli strumenti di perequazione delle risorse;

tenuto conto che:

la scuola non è un semplice servizio, ma una funzione primaria della Repubblica, per garantire a tutti il diritto all'istruzione, quali che siano la regione in cui risiedono, il loro reddito, la loro identità culturale e religiosa;

l'unitarietà culturale e politica del sistema di istruzione e ricerca è condizione irrinunciabile per garantire uguaglianza di opportunità alle nuove generazioni nell'accesso alla cultura, all'istruzione e alla formazione fino ai suoi più alti livelli, nonché l'elemento essenziale per il rafforzamento della nostra comune identità nazionale;

la sanità già oggi presenta allarmanti disomogeneità nella qualità e nella quantità di servizi al cittadino e presenta significative diversità strutturali e organizzative da Regione a Regione;

valutato che quello che sembra mancare in questa fase è una chiara e complessiva idea per l'attuazione del regionalismo differenziato, così come disegnato dalla Costituzione, in termini istituzionali, legislativi e amministrativi, e in particolare in quelli economico-finanziari, in relazione tanto alla sostenibilità delle funzioni di cui si richiede il trasferimento, quanto a quella dei compiti propri dello Stato centrale, soprattutto sul terreno della perequazione territoriale e delle politiche di carattere generale che coinvolgono la determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale,

si chiede di sapere:

in quale modo il Ministro in indirizzo intenda coinvolgere il Parlamento nell'esame delle proposte di autonomia ordinaria differenziata, in via preliminare rispetto alla firma delle intese;

quale sia l'opinione del Governo sull'*iter* di esame parlamentare della legge che, sulla base delle intese, determinerà l'attribuzione delle forme e delle condizioni di maggiore autonomia, tenuto conto del fatto che la titolarità della funzione legislativa sulle materie oggetto delle richieste delle Regioni appartiene oggi alle Camere e che pertanto, come ha recentemente sottolineato il Presidente della Repubblica, il Parlamento ha diritto a svolgere un largo approfondimento e un'attenta discussione di merito sul testo del disegno di legge che sarà presentato ai sensi dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione;

sulla base di quali criteri e di quale tempistica il Governo valuterà se avviare analoghe procedure per la concessione di ulteriori forme e condizioni di autonomia di cui all'articolo 116, terzo comma, della Costituzione, per le Regioni che si stanno progressivamente aggiungendo alle richieste già presentate;

se abbia valutato di procedere a un esame e una trattazione congiunta di tutte le richieste, sia quelle già pervenute che quelle in fase di preparazione, in modo da giungere ad una proposta complessiva e coordinata su tutte le ipotesi di

differenziazione delle proposte, che preveda il coinvolgimento di tutte le Regioni italiane e superi il mero rapporto bilaterale tra Stato e Regione richiedente;

quando abbia intenzione di nominare il presidente della commissione tecnica dei fabbisogni *standard*, che da ben 7 mesi è priva di presidente, per ripristinare la funzionalità di un organo indispensabile per giungere ad una definizione e ad una formalizzazione in tempi ragionevoli della questione dei costi e dei fabbisogni *standard*;

quando e con quali risorse abbia intenzione di istituire strumenti perequativi commisurati all'entità delle funzioni oggetto dei processi di autonomia ordinaria differenziata in atto e idonei a sostenere l'erogazione delle prestazioni ai cittadini delle Regioni con minore con minore capacità fiscale per abitante;

quali siano le concrete misure che il Ministro intende proporre al fine di garantire che le forme e le condizioni di maggiore autonomia in materia di istruzione e di ricerca, che saranno attribuite dalla legge sulla base delle intese, non ledano i principi contenuti negli articoli 33 e 34 della Costituzione e assicurino su tutto il territorio nazionale l'unitarietà dei percorsi didattici, specie nella scuola dell'obbligo, la qualità dell'offerta educativa e formativa e la possibilità di accesso all'istruzione fino ai suoi livelli più elevati in condizioni di parità per tutti gli studenti, senza distinzioni di appartenenza o provenienza territoriale;

se e quando il Governo abbia intenzione di proporre una coerente e puntuale definizione dei livelli essenziali delle prestazioni, indispensabile per assicurare che l'attuazione dell'autonomia ordinaria differenziata non pregiudichi il godimento in condizioni di uguaglianza su tutto il territorio nazionale dei diritti civili e sociali garantiti dalla Costituzione italiana.

INTERROGAZIONE SUL TRASFERIMENTO DI RISORSE STATALI ALLE REGIONI NELL'AMBITO DEL PROCESSO DI AUTONOMIA DIFFERENZIATA

(3-00666) (6 marzo 2019)

PRESUTTO - *Al Ministro per gli affari regionali e le autonomie* - Premesso che: nelle attuali tre bozze di intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 116 della Costituzione, datate 25 febbraio 2019 e pubblicate sul sito del Dipartimento per gli affari regionali della Presidenza del Consiglio dei ministri, è prevista l'applicazione automatica dopo tre anni della spesa media nazionale, e le formule per il trasferimento di risorse alle Regioni Veneto, Lombardia e Emilia-Romagna prevedono che per ciascuna voce l'ammontare delle risorse assegnate "non possa essere inferiore al valore medio nazionale procapite";

se tale ammontare è inferiore a detto valore *pro capite*, il relativo importo va innalzato, mentre se è superiore esso deve rimanere inalterato;

l'applicazione di tale sistema a tutte le Regioni genera matematicamente un aumento della spesa, il che risulta insostenibile per ragioni di bilancio, mentre per le sole Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna comporta una concentrazione della spesa, che aumenta i già presenti squilibri economici in favore di quelle più ricche;

sul sito del Dipartimento è pubblicata una tabella con la spesa *pro capite* per l'istruzione universitaria in alcune Regioni, dove al vertice viene indicata l'Emilia-Romagna con 163 euro e in coda la Puglia con 93 euro;

a dispetto delle dichiarazioni del Ministro in indirizzo in merito al "rispetto dei livelli essenziali delle prestazioni", nelle bozze d'intesa Stato-Regioni non c'è alcun passaggio che leghi il trasferimento di funzioni e risorse, né tantomeno il calcolo dei fabbisogni *standard* alla definizione dei livelli essenziali delle prestazioni, pur citati nel testo;

sul sito del Dipartimento è stata pubblicata una tabella con i confronti territoriali nella spesa statale, che vedono Lombardia e Veneto in coda alla classifica della spesa *pro capite*. La fonte è la Ragioneria generale dello Stato, che tuttavia visiona appena un quarto della spesa del settore pubblico, mentre la banca dati del rapporto sui conti pubblici territoriali non è stata considerata in alcun modo, nonostante essa sia stata pensata proprio per verificare l'azione del sistema pubblico nelle Regioni; considerato che:

tali dati permettono di raffrontare in maniera affidabile la distribuzione della spesa nelle diverse Regioni e dimostrano come la spesa pubblica complessiva sia sensibilmente più elevata per le Regioni del Centro-Nord rispetto a quelle del Mezzogiorno;

il rapporto 2018 sui conti pubblici territoriali riporta che la spesa *pro capite* del settore pubblico nel suo insieme si attesta a 15.000 euro per le Regioni del Nord, contro i 12.000 euro per quelle del Sud,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo abbia intenzione di pubblicare una tabella di raffronto sulla spesa statale per le Regioni che prenda come riferimento i dati dei conti pubblici territoriali;

se la pubblicazione dei confronti di spesa relativi alle università sia la premessa per una riduzione di risorse destinate agli atenei dell'Emilia-Romagna in favore in particolare di quelli della Puglia;

se non sia opportuno tralasciare l'aggancio automatico alla spesa media *pro capite*, portatore di ulteriori squilibri nel bilancio statale, in ragione di altre metodologie di calcolo che facciano riferimento a una pur tardiva definizione dei livelli essenziali delle prestazioni e dei fabbisogni *standard*.

INTERROGAZIONE SULLE RIPERCUSSIONI SUI SERVIZI PUBBLICI DEI PENSIONAMENTI CONSENTITI DALLA NUOVA NORMATIVA

(3-00665) (6 marzo 2019)

ERRANI, DE PETRIS - *Al Ministro per la pubblica amministrazione* - Premesso che:

il decreto-legge n. 4 del 2019, attualmente all'esame della Camera dei deputati, prevede la possibilità per lavoratori dipendenti e autonomi di accedere alla pensione con un'età di 62 anni e 38 anni di contributi;

fino alle ore 12 di lunedì 4 marzo 2019, sono state 80.130 le domande per l'accesso alla pensione con "Quota 100" presentate all'Inps. I dati raccolti dall'istituto rivelano che da parte dei dipendenti pubblici sono arrivate 30.378 richieste, dai privati 27.569. Si conferma la prevalenza delle domande presentate dagli uomini che si attestano a 58.069, mentre 22.061 sono arrivate dalle donne;

il rischio è che molte pubbliche amministrazioni si ritrovino con i ranghi decimati ed in grande difficoltà per espletare i loro compiti. I due settori che preoccupano maggiormente sono scuola e sanità;

al 1° settembre 2019 saranno circa 43.000 i lavoratori della scuola, tra docenti e ATA, ad andare in pensione, di cui più di 16.000 dipendenti che hanno deciso di avvalersi di "Quota 100"; la situazione potrebbe ulteriormente peggiorare considerando che le stime Inps affermano che la platea degli interessanti nel settore scolastico è di circa 34.000 persone. Da questi numeri si capisce che, senza un intervento si rischia la paralisi del sistema;

nella sanità pubblica dove già oggi mancano all'appello circa 10.000 specialisti, potrebbero andare via 16.500 professionisti (si stima che potrebbero andare in pensione 4.180 medici d'emergenza-urgenza, 3.323 pediatri, 1.828 internisti, 1.395 anestesisti e 1.278 chirurghi). Con l'attuazione di "Quota 100" si rischia di portare le carenze di organico per gli infermieri dalle attuali 53.000 a oltre 90.000. Questa fuoriuscita senza un adeguato piano di ingresso di personale nel SSN, che già prima rappresentava un problema grave, rischia di fatto di essere ulteriormente accelerata portando ad una vera e propria emergenza nazionale e al collasso del sistema stesso, mettendo così a rischio la garanzia del mantenimento dei LEA;

Cgil, Cisl e Uil, in audizione alla Camera dei deputati sul decreto, hanno sottolineato che "sussistono troppi vincoli sulla spesa che, a fronte del pensionamento di decine di migliaia di dipendenti, rischiano di compromettere la garanzia di servizi essenziali";

questa situazione è ulteriormente aggravata dal combinato disposto di "Quota 100" con la legge di bilancio per il 2019 che ha bloccato le assunzioni al 1° novembre e

che consente un rinnovo molto parziale del *turnover*. Un problema che il Gruppo aveva denunciato in fase di approvazione della legge a dicembre, ma rispetto al quale non è stata ricevuta nessuna risposta,

si chiede di sapere quali provvedimenti ed iniziative anche legislative il Ministro in indirizzo intenda proporre ed attuare per ottenere la rapida assunzione dei necessari dipendenti pubblici, al fine di garantire la funzionalità dei servizi pubblici e di tutte le pubbliche amministrazioni.