



---

Assemblea

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**ALLEGATI**

**ASSEMBLEA**

144<sup>a</sup> seduta pubblica  
mercoledì 7 agosto 2019

Presidenza del presidente Alberti Casellati,  
indi del vice presidente Rossomando  
e del vice presidente Taverna

**INDICE GENERALE**

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i> .....	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) ....</i>	63
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo).....</i>	81

## INDICE

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE .....5

## MOZIONI

**Discussione delle mozioni 1-00152, 1-00153 (testo 2), 1-00156, 1-00157 (testo 2), 1-00159 e 1-00162 sul treno ad alta velocità Torino-Lione (procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento)**

**Approvazione delle mozioni 1-00153 (testo 2), 1-00156, 1-00157 (testo 2) e 1-00162 (testo 2). Reiezione della mozione 1-00152. Preclusione della mozione 1-00159:**

PRESIDENTE .....5, 18, 20, 34, 54  
 PIRRO (M5S) .....6  
 MARGIOTTA (PD) .....8  
 NENCINI (Misto-PSI) .....10  
 DE BERTOLDI (Fdl) .....11  
 DE PETRIS (Misto-LeU) .....13, 37  
 PICHETTO FRATIN (FI-BP) .....15  
 SACCONI (FI-BP) .....17  
 PEROSINO (FI-BP) .....18  
 LAUS (PD) .....19, 20  
 GALLONE (FI-BP) .....21  
 MARTELLI (Misto) .....22  
 RUSPANDINI (Fdl) .....25  
 ROSSOMANDO (PD) .....27  
 CASOLATI (L-SP-PSd'Az) .....28  
 AIROLA (M5S) .....31  
 RIZZOTTI (FI-BP) .....33  
 GARAVAGLIA, *vice ministro dell'economia e delle finanze* .....34  
 SANTANGELO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri* .....34  
 UNTERBERGER (Aut (SVP-PATT, UV)) .....34  
 BONINO (Misto-PEcEB) .....36, 54  
 ERRANI (Misto-LeU) .....39  
 CIRIANI (Fdl) .....39  
 MARCUCCI (PD) .....42  
 ROMEO (L-SP-PSd'Az) .....45  
 MALAN (FI-BP) .....47  
 PATUANELLI (M5S) .....49  
 CERNO (PD) .....52

## DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione .....55

## INTERVENTI SU ARGOMENTI NON ISCRITTI ALL'ORDINE DEL GIORNO

CALANDRINI (Fdl) .....55  
 D'ALFONSO (PD) .....55  
 GRANATO (M5S) .....56  
 TRENTACOSTE (M5S) .....57  
 LANIECE (Aut (SVP-PATT, UV)) .....58  
 QUARTO (M5S) .....59

## ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 10 SETTEMBRE 2019 .....60

## ALLEGATO A

MOZIONI ..... 63

Mozioni sul Treno ad alta velocità Torino-Lione ..... 63

## ALLEGATO B

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA ..... 81

CONGEDI E MISSIONI ..... 88

## COMMISSIONI PERMANENTI

Approvazione di documenti ..... 88

Trasmissione di documenti ..... 88

## COMMISSIONE PARLAMENTARE PER IL CONTROLLO SULL'ATTIVITÀ DEGLI ENTI GESTORI DI FORME OBBLIGATORIE DI PREVIDENZA E ASSISTENZA SOCIALE

Variazioni nella composizione ..... 89

## COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SUI FATTI ACCADUTI PRESSO LA COMUNITÀ "IL FORTETO"

Variazioni nella composizione ..... 89

## DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione ..... 89

Assegnazione ..... 92

## INCHIESTE PARLAMENTARI

Annunzio di presentazione di proposte ..... 92

## GOVERNO

Trasmissione di atti e documenti ..... 92

Comunicazioni dell'avvio di procedure d'infrazione ..... 94

Trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento ..... 96

## AUTORITÀ PER L'ENERGIA ELETTRICA, IL GAS E IL SISTEMA IDRICO

Trasmissione di documenti. Deferimento ..... 96

## CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti ..... 96

Trasmissione di documentazione. Deferimento ..... 97

## COMMISSIONE EUROPEA

Trasmissione di progetti di atti legislativi dell'Unione europea. Deferimento ..... 97

## ASSEMBLEA PARLAMENTARE DELL'ORGANIZZAZIONE PER LA SICUREZZA E LA COOPERAZIONE IN EUROPA (OSCE)

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Berlusconi Presidente: FI-BP; Fratelli d'Italia: Fdl; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB; Misto-PSI: Misto-PSI.

Variazioni nella composizione della delegazione parlamentare italiana .....	97	Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento.....	105
<b>INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE</b>		Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.....	107
Interrogazioni, apposizione di nuove firme .....	98	Interrogazioni, da svolgere in Commissione .....	131
Interpellanze.....	98		
Interrogazioni .....	100		

## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza del presidente ALBERTI CASELLATI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,04*).

Si dia lettura del processo verbale.

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

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

### Comunicazioni della Presidenza

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

### Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelle ha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.

**Discussione delle mozioni nn. 152, 153 (testo 2), 156, 157 (testo 2), 159 e 162 sul Treno ad alta velocità Torino-Lione (*Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento*) (ore 9,09)**

**Approvazione delle mozioni nn. 153 (testo 2), 156, 157 (testo 2) e 162 (testo 2). Reiezione della mozione n. 152. Preclusione della mozione n. 159**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00152, presentata dal senatore Patuanelli e da altri senatori, con procedimento abbreviato ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento, 1-00153 (testo 2), presentata dal senatore Marcucci e da altri senatori, 1-00156, presentata dalla senatrice Bonino e da altri senatori, 1-00157 (testo 2), presentata dal senatore Ciriani e da altri senatori, 1-00159, presentata

dalla senatrice De Petris e da altri senatori, e 1-00162, presentata dalla senatrice Bernini e da altri senatori, sul Treno ad alta velocità Torino-Lione.

Ha facoltà di parlare la senatrice Pirro per illustrare la mozione n. 152.

PIRRO (*M5S*). Signor Presidente, la cosiddetta linea ad alta velocità Torino-Lione - in realtà già da tempo destinata prevalentemente al traffico merci, e quindi dovrebbe essere chiamata linea ad alta capacità - si basa su un'idea vecchia di almeno trent'anni. Il primo impegno fu sottoscritto da Italia e Francia con un accordo intergovernativo concluso a Parigi il 15 gennaio 1996 (il secolo scorso), confermato poi dall'accordo tra Italia e Francia stipulato a Torino il 29 gennaio 2001 e ratificato dal Parlamento italiano con la legge 27 settembre 2002, n. 228. Un ulteriore accordo è stato firmato tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese a Roma il 30 gennaio 2012 di cui è la ratifica con legge 23 aprile 2014, n. 71.

Il progetto definitivo del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione - parte comune italofrancese - sezione transfrontaliera - è stato approvato dal CIPE con delibera del 20 febbraio 2015 ed il 23 gennaio 2015 è avvenuta la costituzione del nuovo soggetto promotore pubblico, la società Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT), responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura. Il 24 febbraio 2015 è stato quindi firmato a Parigi l'accordo tra Italia e Francia per avviare la realizzazione dei lavori definitivi della linea Torino-Lione. Tale accordo, integrato dal protocollo addizionale che recepisce la certificazione dei costi e il regolamento dei contratti, è stato sottoposto ai Parlamenti italiano e francese. La legge di ratifica dell'accordo e degli annessi protocolli è stata definitivamente approvata dall'Italia con la legge 5 gennaio 2017, n. 1.

Fin qui il substrato normativo, ma appare evidente a chiunque abbia approfondito la questione ed esaminato i dati che le condizioni che avevano determinato i due Paesi ad accordarsi nel 1996 sono venute interamente meno, e ciò già da numerosi anni. Per queste ragioni il MoVimento 5 Stelle ha fortemente voluto che nel contratto per il Governo del cambiamento, sottoscritto con la Lega, fosse previsto che: «Con riguardo alla linea ad alta velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia». Il medesimo impegno è stato successivamente richiesto al Governo sia dalla Camera dei deputati che dal Senato della Repubblica, attraverso l'approvazione di due distinte mozioni, rispettivamente il 21 febbraio 2019 e il 7 marzo 2019.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quindi, nell'ambito dell'attività di ridiscussione integrale del progetto, ha dato mandato alla ricostituita Struttura tecnica di missione (STM) di predisporre una nuova valutazione dell'adeguamento dell'asse ferroviario Torino-Lione mediante l'uso dell'analisi costi-benefici (ACB). L'esito di tale analisi conferma quanto sempre da noi sostenuto. In riferimento, per esempio, ai flussi di traffico, l'analisi costi-benefici è stata effettuata con la previsione di due differenti scenari, il primo dei quali basato sulle previsioni svolte al momento della precedente analisi costi-benefici sul progetto del 2011 - peraltro eseguita anche da LTF (Lyon-Turin Ferroviare), società costituita per la realizzazio-

ne degli studi e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese, ossia la società interessata alla realizzazione dell'opera (*Applausi dal Gruppo M5S*) - e il secondo dei quali basato sulle previsioni elaborate dalla nuova Struttura tecnica di missione nel 2018-2019. In entrambi gli scenari il progetto, anche considerando i risparmi derivanti dalla *project review*, sbandierata ai quattro venti dal precedente Governo e mai tradotta in atti (al CIPE non risultano revisioni del progetto) e valutando unicamente la parte restante dell'investimento previsto, con esclusione delle risorse già impiegate, risulta essere negativo sotto il profilo del valore attuale netto economico, in particolare per la cifra di 7.805 milioni di euro nello scenario basato sulle previsioni del 2011 e di 6.995 milioni di euro nello scenario basato sulle previsioni del 2018-2019.

Tuttavia, nel corso degli anni altri numerosi studi e ricerche hanno affrontato le criticità del collegamento Torino-Lione. Sono state svolte molteplici considerazioni generali e specifiche sulle criticità nel processo di valutazione degli impatti ambientali dei cantieri, sulla indimostrata reale utilità del progetto nel quadro complessivo trasportistico italiano, sulla destinazione ad esso di ingenti risorse che potrebbero essere destinate ad opere più urgenti e lungamente attese nei territori del nostro Paese (*Applausi dal Gruppo M5S*) (ad esempio, la linea 2 della metropolitana a Torino, il ripristino di 13 linee ferroviarie - sottolineo, 13 - per pendolari chiuse in Piemonte, collegamenti ferroviari degni del ventesimo secolo nel Sud Italia o in Emilia Romagna), sui dati di traffico e sulla capacità delle linee ferroviarie esistenti, sull'affidabilità stessa del sistema di gestione dei lavori e dei controlli sui pericoli per la salute derivanti da inquinanti. Questi dati testimoniano inequivocabilmente come, a dispetto della narrazione che se ne fa ovunque, il progetto dell'opera appare legato a modelli di sviluppo obsoleti e non sostenibili. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Questi aspetti controversi spiegano la forte mobilitazione e contrarietà che l'opera ha da subito incontrato e che non possono essere ignorate dal Parlamento. Va detto anche che, fin dall'originario accordo tra il Governo italiano e quello francese nel 2001, l'impegno assunto aveva ad oggetto la realizzazione delle «opere della parte comune italo-francese necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione la cui entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti». Saturazione ancora oggi non avvenuta. Attualmente non esiste una valutazione aggiornata e condivisa dalle istituzioni italiane, francesi ed europee delle previsioni di traffico e della saturazione delle opere esistenti, a cui è subordinata la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario. Ma è un dato di fatto che le previsioni fatte in passato sono state tutte clamorosamente errate per eccesso. Sebbene le istituzioni europee, attraverso alcuni atti non vincolanti, abbiano manifestato l'ipotesi (tutta da verificare) di un aumento del finanziamento di loro spettanza, la definitiva approvazione di tali finanziamenti dipenderà dall'adozione e dall'approvazione futura di atti vincolanti, quali il futuro regolamento relativo al programma Connecting Europe facility II e i successivi eventuali accordi, che, nell'eventualità della loro definitiva approvazione, potranno in

ogni caso essere validi per tutti i progetti transfrontalieri e non solo per la Torino-Lione.

Anche per valutare l'eventuale futuro impatto di tali finanziamenti da parte del Governo italiano, sarebbe in ogni caso necessario procedere all'integrale rivalutazione del progetto. Sinora, né il Governo francese, né la Commissione europea, pur manifestando le rispettive volontà di prosecuzione del progetto, hanno espresso valutazioni riferite agli elementi relativi alla nuova analisi del progetto, anche al fine di valutare le eventuali alternative.

Ma veniamo a questi giorni. Nel corso della seduta n. 214 di mercoledì 24 luglio 2019 dell'Assemblea della Camera dei deputati, il Presidente del Consiglio dei ministri ha dichiarato che lo Stato francese ha manifestato indisponibilità a ridiscutere l'opera secondo quanto richiesto dal Governo italiano e che una decisione unilaterale necessiterebbe di un passaggio parlamentare. Siamo quindi qui per impegnare il Parlamento in tal senso, ossia a promuovere l'adozione di atti che determinino: la cessazione delle attività relative al progetto per la realizzazione e la gestione della sezione transfrontaliera del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione e una diversa allocazione delle risorse stanziare per il finanziamento della linea, al fine di promuovere la loro riassegnazione alle entrate del bilancio dello Stato, per essere successivamente destinate ad opere pubbliche alternative, maggiormente utili ed urgenti, sul territorio italiano e - aggiungo - per i cittadini italiani. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Permettetemi in conclusione una breve considerazione personale: essere contrari a quest'opera non è osteggiare lo sviluppo del Paese, ma avere una visione diversa. In un contesto di risorse limitate, pensiamo che si debba dire sì ad investimenti che riescano a consentire ogni giorno alle persone di non sprecare ore per raggiungere il posto di lavoro. Crediamo che sia più importante il tempo delle persone da spendere con i propri cari o da dedicare alle proprie passioni piuttosto che fare un'opera non indispensabile, per far arrivare patate o bulloni quaranta minuti prima a Lione. (*Applausi dal Gruppo M5S. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Margiotta per illustrare la mozione n. 153 (testo 2).

MARGIOTTA (PD). Signor Presidente, l'intera vicenda della TAV, che discutiamo anche questa mattina, si può leggere alla luce di una cifra costante e purtroppo caratterizzante l'azione del Governo, non solo su questo argomento. La cifra è quella della totale ipocrisia, termine che utilizzerò molte volte nel mio breve intervento. A tale ipocrisia si è contrapposta invece l'altrettanto costante linearità del Partito Democratico, che in questa legislatura, ad iniziare dal *question time* del 12 luglio 2018, per continuare con una serie di *question time*, con la mozione del 7 marzo 2019, con la mozione di sfiducia al ministro Toninelli del 21 marzo e via dicendo, ha mantenuto sempre e costantemente un'unica linea. Voi, il Governo e tutti e due i contraenti il patto, avete mantenuto, altrettanto costantemente, l'ipocrisia.

Ipocrita è la frase contenuta nel contratto, più volte ribadita dal Governo giallo-verde, anche nella mozione di fine marzo e, poco fa, dalla col-



lega appena intervenuta. La frase «ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia» mette insieme due concetti non solo distinti, ma in totale contraddizione l'uno con l'altro, visto che tale accordo non prevede alcuna revisione del progetto. Questi concetti non stanno insieme. È ipocrita la volontà del Governo di affidare la decisione all'analisi costi-benefici. È un chiaro stratagemma per prendere tempo, fingendo che si possa affidare a tecnici una decisione eminentemente politica, con una commissione che è stata costituita *ad hoc*, da tecnici già orientati e che si erano più volte espressi contro la TAV e una relazione lacunosa, imperfetta e di parte, con conclusioni di fatto predeterminate. È solo di qualche giorno fa un altro atto francamente ignobile, quello di aver allontanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) l'unico esperto che si era espresso a favore della TAV. (*Applausi dal Gruppo PD*).

Parliamoci chiaro: anche se la relazione fosse stata perfetta e inattaccabile, ciò che non è per nulla, non avrebbe potuto esimere il Governo da una decisione politica. Ma il *festival* dell'ipocrisia è proseguito. Il 7 marzo la Lega, oggi paladina della TAV, ha respinto la nostra mozione, che voleva farla andare avanti e ha approvato il "brodino" di una mozione che riportava la frase contraddittoria del contratto già citata. Successivamente, come definire se non ipocrita l'abile lettera del presidente Conte dell'8 marzo, che provava a sostenere un'improbabile distinzione tra avvisi per la manifestazione di interesse e bandi, in modo da fingere di dar ragione a tutti e due i contraenti del patto. Poi è iniziata la pantomima paradossale e ridicola dell'arrampicata sugli specchi: «No-TAV, sì a mini-TAV», «no-TAV, sì a TAV leggera», «no-TAV, sì all'alta velocità, ma un po' più lenta». Non ci fosse da piangere, ci sarebbe francamente da ridere, ma con questa farsa avete tenuto in ginocchio il Paese.

Arriviamo ad oggi: le ipocrisie non sono finite, anzi hanno raggiunto l'apice. Il 1° luglio, sulla Gazzetta ufficiale europea vengono pubblicati i bandi di gara, atto conseguente agli avvisi, che ne erano indispensabile premessa. Il 23 luglio, il Presidente del Consiglio fa cadere, almeno lui, l'ultimo velo di ipocrisia e conferma il proprio sì alla TAV, peraltro dicendo che c'è stato un aumento di finanziamenti - cosa non del tutto vera, per la verità - e il Gruppo parlamentare che lo ha designato nel ruolo di Presidente del Consiglio presenta un'imbarazzata mozione salvavita, o almeno, secondo loro, salva-dignità. Con quale effetto? Semplice: sfiduciate di fatto il Presidente del Consiglio per la seconda volta in pochi giorni. Dopo la clamorosa manifestazione dell'uscita dei senatori del Gruppo MoVimento 5 Stelle, mentre il presidente Conte parlava in questa sede, ora siamo ad una mozione che chiede di fare il contrario di quello che egli ha detto di voler fare.

In una normale e fisiologica dinamica parlamentare, indipendentemente dall'esito finale della votazione, ciò aprirebbe la crisi, ma qui l'ipocrisia raggiungerà il suo apice, continuerete a far finta di niente e che «tutto va bene, madama la marchesa». Sono forse finite le ipocrisie? No, perché la *summa* di ogni ipocrisia arriva il 25 luglio, con la lettera del MIT, che dà il via definitivo alle procedure che riguardano l'Alta velocità, con un piccolo

accorgimento: non lo firma il Ministro, ma un dirigente del Ministero. Siamo davvero alla farsa più totale.

Concludendo, almeno per oggi il Senato può esprimersi, a favore o contro. Adesso non c'è più tempo per i giochini. A favore o contro: *tertium non datur*. Non c'è via di fuga per nessuno, non c'è via di fuga per il Governo, non c'è via di fuga per la maggioranza e le proprie forze e non c'è via di fuga nemmeno per i Gruppi di opposizione. Signor Presidente, la parola ipocrisia viene dal greco ὑπόκρισις e in greco l'ipocrita è colui che agisce sul palcoscenico. La vostra è stata una messa in scena, uno spettacolo molto mediocre, che per fortuna è alle battute finali. Il lieto fine sarà per il Paese. *(Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Nencini per illustrare la mozione n. 156.

NENCINI (*Misto-PSI*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il dibattito che oggi il Senato tiene sulle mozioni non ha ragione e natura tecnica: è un dibattito essenzialmente politico e, per come si sono messe le cose, con la presentazione delle sei mozioni vanterà mirabolanti geometrie, tali da annichilire anche il talento di un grande pittore come Mondrian.

Provo a sottolineare questo aspetto, perché la parte tecnica è stata già risolta. Sono due le questioni tecniche sulle quali le risposte sono state già date. La prima è che se bloccassimo i 56 chilometri - che costano, collega grillina, non la cifra che ha detto lei, ma hanno un valore per l'Italia di 4,1 miliardi di euro, questa la cifra precisa - bloccheremmo un corridoio TEN-T di circa 2.000 chilometri.

La seconda questione riguarda il traffico sull'arco alpino. I dati ufficiali dicono che se nel 1967-1968 esso era di circa 20 milioni di tonnellate all'anno nel 2018 è passato a 200 milioni di tonnellate all'anno. Il grosso riguarda il mondo produttivo del Nord Italia. Quindi, se bloccassimo i 56 chilometri, i danni sarebbero assolutamente evidenti.

Ci sono quattro punti politici che vanno messi in evidenza. Il primo è un paradosso, signor Presidente. La Lega fa della TAV e della sua realizzazione una battaglia politica ma il paradosso è che oggi non presenta in quest'Aula alcuna mozione. Quindi, non c'è una posizione formale e ufficiale della Lega sanzionata dalla presentazione di un documento politico: e oggi si discute di documenti politici.

Il secondo punto è una "bestemmia". La "bestemmia" è quella prevista nella mozione del MoVimento 5 Stelle: io non ho memoria, ma immagino che vi sia qualche precedente (e se vi fosse qualche precedente, oggi sarebbe stata l'occasione perfetta per cancellarlo) di una mozione parlamentare del Senato che impegna il Parlamento medesimo. Ripeto se vi fosse stato un precedente, oggi sarebbe stata l'occasione per cancellare, abradere e togliere quel precedente. Un organo che impegna se medesimo, infatti, lo trovo qualcosa che, nella grammatica italiana, è molto peggio di un ossimoro.

Il terzo punto è il *bluff*. Se la Lega non presenta un documento in discussione, tanto tuonò che non piovve. La minaccia di elezioni anticipate, che ogni giorno il vice presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'in-

terno Salvini, agita costantemente è destinata a cadere nel vuoto. L'occasione sarebbe stata quest'oggi, avendo un Governo diviso e avendo un Presidente del Consiglio che ha preso un impegno recente di fronte agli italiani, che oggi non può essere sanzionato dal voto dell'Assemblea.

Il quarto, e ho concluso, è il punto che io trovo positivo. Oggi viene sanzionata dall'Assemblea la sconfitta dei partiti antisistema, quelli che guardano al Parlamento come una sorta di accidente. Se oggi passano le mozioni, che possiamo definire per semplicità *pro*-TAV, sarà la vittoria, non del Governo o di una parte del Governo, ma di una maggioranza parlamentare che dice, in conferma, sì a un'opera infrastrutturale e logistica assolutamente indispensabile per l'Italia.

Quindi, se oggi questa decisione verrà valutata e assunta positivamente dall'Assemblea, potremo dire: viva il Parlamento! (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore De Bertoldi per illustrare la mozione n. 157 (testo 2).

DE BERTOLDI (*FdI*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, siamo oggi riuniti nell'Aula del Senato per permettere a una forza politica che sta al Governo di provare a salvare la faccia davanti ai propri elettori. Siamo qui, inutilmente riuniti in un'Aula parlamentare, perché un partito, che sta al Governo e non può sostenere il Governo che appoggia, vuole oggi cercare di dire ai propri elettori che è contro la TAV quando il proprio Governo e il Presidente del Consiglio dei ministri hanno detto che la TAV si deve fare. Ecco a cosa serve l'Assemblea del Senato, signor Presidente. Io me ne vergogno da parlamentare, prima ancora che da cittadino.

Peraltro, amici del MoVimento 5 Stelle, credo che questo tentativo di salvare la faccia davanti al vostro elettorato sia stato ampiamente smentito proprio da coloro che, per primi, vi hanno promosso e sostenuto. Mi rivolgo, carissimi, al *leader* del movimento no-TAV della Val di Susa, che ha detto che li state prendendo in giro - cito testualmente le sue parole - e che la vostra mozione è una farsa. Siamo allora tutti qui a discutere e a rischiare un'auspicata crisi di Governo e delle auspiccate elezioni perché qualcuno di voi, invece che prendere atto di uno sbaglio e del fatto che da anni portate avanti una battaglia assurda, sta cercando di fare la TAV con la mano governativa e, con l'altra mano, di fare ancora l'opposizione urlante e dire che sono tutte baggianate.

Peccato, amici del MoVimento 5 Stelle - uso questo termine con stima e vera cordialità - che siete rimasti solo voi a dire no alla TAV, perché alla TAV credono i nostri imprenditori e tutte le categorie economiche, dalle più piccole alle più grandi, e tutti i partiti presenti in Parlamento. Il voto in Piemonte alle elezioni regionali, nella terra dove la TAV si dovrebbe realizzare, si è espresso per l'85 per cento a favore della TAV. Alla TAV crede l'Europa, che si assume la parte più alta del costo dell'opera. Ebbene, siete solamente voi qui a urlare ancora no-TAV. Non sarebbe forse meglio - permettetemi di dirvelo - che abbiate il coraggio di dire «ci siamo sbagliati, abbiamo capito che con il populismo non si costruiscono imprese, vie di co-

municazione e sviluppo»? Ed alla cara collega Pirro, firmataria della mozione del MoVimento 5 Stelle, dico: altro che treni dei pendolari, nel momento in cui veniamo tagliati fuori dalle principali reti di comunicazione europee e l'Italia diventa un Paese oltremodo periferico, i pendolari non ci saranno più perché saranno a casa propria, disoccupati, oppure dovranno vieppiù prendere il treno ad alta velocità per andare all'estero, in Germania o Francia, a lavorare. Ecco la risposta che dovete darvi su questi problemi.

Cari colleghi, vorrei ora illustrare la mozione presentata da Fratelli d'Italia, che - mi pare ovvio e chiaro - fin dagli albori della nostra storia politica è per il Paese, i cittadini, il popolo e lo sviluppo e che vuole portare l'Italia al centro dell'Europa, di quel corridoio mediterraneo che non si limita a collegare Torino con Lione. Qualcuno - mi pare il ministro Toninelli - ha detto che non gliene frega niente di andare a Lione con la linea TAV. Io gli rispondo che la TAV non è la tratta Torino-Lione: la TAV, cari colleghi - lo dovrete sapere meglio di me - è la tratta che collega Lisbona, Barcellona, Torino, Trieste, Bologna e Ravenna, per arrivare fino a Kiev, nella lontana Ucraina. Questo è la TAV: è porre l'Italia al centro delle vie di comunicazione europee.

Voi, con la vostra mozione, presentata esclusivamente per salvare la faccia, vorreste portare l'Italia al di fuori di queste comunicazioni. Dovrete dire grazie - me lo auguro - almeno questa sera alla responsabilità delle forze di opposizione, che probabilmente non lasceranno quest'Aula, lasciando a voi la vergogna di impegnare un Parlamento contro il proprio Governo. Peraltro, mi sembra inutile ricordare, ma lo faccio ugualmente, che non è mai accaduto che un partito politico di maggioranza uscisse dall'Aula quando parla il Presidente del Consiglio dei ministri, che è espressione della vostra forza politica e di quel Governo che voi rappresentate con la maggioranza dei parlamentari.

Leggo però poi sui giornali che, secondo il ministro Toninelli - quello del no-TAV - il suo alleato Salvini è un nano malefico: mi chiedo allora, amici della Lega, come fate a governare con chi definisce il vostro *leader* un nano malefico. Credo che stiamo prendendo in giro gli italiani e il popolo italiano, ma non possiamo permettercelo e non ce lo permettono né la nostra economia né le nostre istituzioni.

Fratelli d'Italia, quindi, con forza e convinzione dice sì a questa mozione a favore della TAV. (*Reiterati commenti della senatrice Matrisciano*). Lo dice perché siamo convinti che il progetto TAV significhi due cose, colleghi. Prima di tutto, significa maggiori vie di comunicazione, commerci più rapidi e trasporto di persone e cose più celere: questo è la TAV, ma non basta; se questo è il presupposto per lo sviluppo economico, infatti, significa anche tutela ambientale.

MATRISCIANO (*M5S*). Il terzo valico ha l'amianto!

DE BERTOLDI (*FdI*). Di quel traffico da 3,5 milioni di camion che transitano tra l'Italia e la Francia, infatti, il 95 per cento, a regime, verrebbe in tal modo portato su ferrovia: questo significa difendere il nostro territorio.

Nella mozione di Fratelli d'Italia, che vi invito a leggere, non si parla di previsioni in crescita sul trasporto merci: facciamo riferimento alle stesse 40 milioni di tonnellate che oggi rappresentano il trasporto merci in Italia e che - lo ribadisco - alla luce delle più scientifiche teorie, a regime vedrebbero il 95 per cento trasportato su rotaia.

Dunque, sì alla TAV, quindi, per la crescita economica, ma anche per la tutela del nostro ambiente e del nostro territorio.

A questo punto, muovo anche una considerazione costituzionale e parlamentare. Purtroppo mi tocca sempre citare il ministro Toninelli, e non perché ricordi molto bene quel pugno alzato (peraltro, anche lì, con la mano sbagliata: non dovrei insegnarlo io, ma credo tutti sappiano che quella giusta è la sinistra e non la destra); permettetemi di chiudere questa parentesi, che però, certamente non mi lascia buoni ricordi da parte di un Ministro in un'Aula parlamentare. (*Commenti della senatrice Nocerino*). Ebbene, ho sentito il ministro Toninelli dire che non c'è alcun problema, perché la mozione impegna il Parlamento e non il Governo, e mi pare di aver sentito un'affermazione simile questa mattina anche nelle dichiarazioni del ministro Di Maio.

Signori, ma che ne è dell'abc parlamentare? Il Parlamento esprime un Governo e, nel momento in cui dice una cosa diversa da quella che quest'ultimo propone, se ne devono trarre le conclusioni, amici del Movimento 5 Stelle. Non dico nulla sul fatto che siate contro lo sviluppo e l'ambiente, ma per lo meno traetene le conseguenze. Se il vostro Presidente del Consiglio e il vostro Governo prendono una posizione con la quale non siete d'accordo e vorreste che il Parlamento ne prendesse un'altra, traetene le conclusioni, siate coerenti e non prendete in giro né noi né, soprattutto, gli italiani.

Trovo un giustificazione anche nel vostro modo di comportarvi. Ricordo a me stesso e a voi che da sempre, alla base della vostra politica, c'è stata la decrescita felice: l'unico modo di uscirne bene, a mio parere, sarebbe bene che ognuno di voi ricordasse che siete per la decrescita felice. Se questo è davvero ancora il vostro intendimento, ecco che la vostra posizione si spiega. In caso contrario - e credetemi: lo dico davvero con spirito di amicizia e collaborazione, perché su tanti temi invece ci troviamo maggiormente d'accordo - vi invito a riflettere prima di mettere in votazione la vostra mozione, convinto che fareste fare una pessima figura anche ai vostri elettori.

In conclusione, rivolgo il seguente appello agli amici del Movimento 5 Stelle: ritirate la vostra mozione, che oggi non ha significato, date dignità al Governo che a tutt'oggi rappresentate e votate invece quella di un partito che ha certamente radici forti e solide nel proprio passato, ma che sa guardare al futuro con cognizione di causa e razionalità; votate la mozione di Fratelli d'Italia! (*Applausi dal Gruppo FdI*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare la senatrice De Petris per illustrare la mozione n. 159.

DE PETRIS (*Misto-LeU*). Signor Presidente, lei sa che sono intervenuta in quest'Aula sulla TAV tantissime volte dal 2001 e oggi ho ancora più

motivi di ieri per considerare la realizzazione di questa opera assolutamente inutile, sbagliata e dannosa.

I motivi si sono sommati negli anni. Ho sentito il collega De Bertoldi invocare Lisbona. Le do una notizia: il Portogallo è uscito dal progetto TAV da molto tempo, dal 2013. Poi a conclusione del mio discorso parlerò anche della fine del Tratto francese.

Colleghi, è evidente a tutti che, quando il Presidente del Consiglio dà l'annuncio secondo cui fermare la TAV costerebbe di più che realizzarla, dice a nostro avviso cose che non stanno in piedi, che non sono vere, sia dal punto di vista economico che dal punto di vista dell'utilità dell'opera. Cerco di spiegare per quale motivo questo non è vero. Innanzitutto si basa su una promessa della commissaria europea di dare altre risorse per la realizzazione dell'opera e di portare il finanziamento del *tunnel* al 55 per cento. Sono vaghe promesse e, tra l'altro, stiamo parlando della vecchia Commissione. Pertanto, è ancora tutto da vedere.

C'è poi un altro problema che non è mai stato risolto e che poteva essere lo strumento per impugnare il trattato stesso e andare all'arbitrato internazionale. Il problema c'è sempre stato. Nel 2004, quando l'allora presidente del Consiglio Berlusconi firmò l'accordo con la Francia, sottoscrisse un accordo iniquo perché, in base allo stesso, dobbiamo sostenere una spesa maggiore rispetto alla Tratta del *tunnel* in territorio nazionale: l'Italia paga il 58 per cento a fronte di un terzo dell'opera nel nostro territorio nazionale. Non vi erano proprio gli estremi per rivedere il trattato.

C'è anche un'altra novità. In tutti questi anni abbiamo sostenuto che l'opera era sproporzionata e inutile rispetto alle previsioni del traffico merci su quella tratta. Rispetto al 1997, quando l'opera era stata concepita, ovvero più di trent'anni fa, le cose non solo sono cambiate dieci anni fa, ma sono cambiate tutt'ora. Il mondo era completamente diverso; la previsione di traffico era molto più ampia e noi abbiamo avuto - dati alla mano - una riduzione del traffico ipotetico di merci su quella tratta di oltre il 30 per cento rispetto al 1997. Nel frattempo, infatti, tutto si è spostato sulla Svizzera e sul Gottardo. La Svizzera, mentre pensava al *tunnel*, ha realizzato una programmazione e una rete per quanto riguarda il sistema di trasporto ferroviario all'interno del proprio Paese.

Non solo. Ha fatto una politica per spostare il traffico merci dalla gomma al ferro e ha vietato il transito dei TIR, quindi ha fatto un'operazione che ha permesso, una volta aperto il Gottardo, di spostare tutto il traffico in quella direzione.

Questi sono gli elementi tecnici seri e non ideologici su cui ragionare. Per non parlare poi dell'impatto ambientale, che non è diminuito. Qui qualcuno invoca l'ambiente per invocare la realizzazione dell'opera, ma è esattamente il contrario.

A questi elementi che cosa si è aggiunto? La Francia nel 2017 ha deciso di spostare la realizzazione dell'opera sulla tratta nazionale e di rivederla nel 2038, perché nel frattempo nel suo programma ha deciso di investire innanzitutto - quello che dovremmo fare noi utilizzando le risorse invece destinate alla TAV - su un altro scenario, che è quello del miglioramento del

pendolarismo su tutto il territorio nazionale, rivedendo il proprio programma di investimenti fino al 2037 su questa ipotesi di lavoro.

Noi andiamo avanti col *tunnel*? Ma a cosa si collega poi questo *tunnel*, visto che la tratta nazionale francese è rinviata a una decisione da prendere nel 2038? Ripeto, la Francia ha deciso in questo momento di spostare quelle risorse su opere che ritiene molto più utili per il sistema di trasporto francese.

Per quanto riguarda le risorse, torno a ripetere che non c'è il finanziamento maggiorato da parte dell'Europa; ad oggi non c'è. Considerata l'iniquità della ripartizione dei costi tra Francia e Italia e gli elementi oggettivi della diminuzione drastica del traffico su quella tratta, ci sarebbero stati tutti gli elementi per il Governo per decidere di non realizzare l'opera, o comunque di ricontrattare o di sospendere in attesa delle ulteriori decisioni da parte della Francia. Invece il Governo cosa fa? Accelera e prende la sua decisione.

Ho partecipato a tante discussioni in quest'Aula, ideologiche - almeno, qualcuno ha detto che lo erano - ed altre molto tecniche, ma alla farsa non c'eravamo ancora mai arrivati: quella di oggi è una farsa. (*Applausi del senatore Martelli*). Noi a marzo abbiamo già fatto una discussione sulle mozioni, i 5 Stelle hanno già bocciato l'unica mozione nostra che era contro il progetto TAV; adesso si mascherano dietro una mozione che è certamente no-TAV, ma che impegna il Parlamento e che non nomina mai il Presidente del Consiglio, ossia colui che ha detto che l'opera d'ora in poi si farà. Tutto questo è un gioco delle parti che sta svilendo una discussione seria che riguarda anche i progetti, la programmazione, il sistema dei trasporti, di cui non c'è traccia.

Per questo motivo, con tutti gli elementi anche oggettivi che noi abbiamo inserito nella nostra mozione, chiediamo di impegnare il Governo - sottolineo il Governo, non noi stessi - a non realizzare l'opera, perché - torno a ripetere - i costi sarebbero da ogni punto di vista (ambientale, trasportistico e di risorse) maggiori dei benefici. Noi non giochiamo, siamo sempre stati coerenti e portiamo avanti la nostra battaglia non per motivi ideologici, ma perché pensiamo che andare avanti con la TAV significa solo e unicamente sprecare risorse, fare un'opera inutile e sacrificare invece quello di cui c'è veramente bisogno nel nostro Paese, cioè rivedere tutto il sistema dei trasporti. (*Applausi dal Gruppo Misto*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Pichetto Fratin per illustrare la mozione n. 162 (Testo2).

PICHETTO FRATIN (*FI-BP*). Signor Presidente, noi oggi non avremmo voluto arrivare a ridiscutere temi che sono stati frutto di scelte meditate e valutate in diversi anni. Nella nostra mozione indichiamo il percorso della discussione che ha portato alle scelte del nostro Paese, che parte dal 1992, quando sono stati individuati i progetti prioritari per lo sviluppo dell'Unione europea nel settore dei trasporti e dell'energia; poi, ancora, nel 2001 quando, sotto il Governo Berlusconi, è stato definito il tracciato che riguardava il cosiddetto Corridoio 5, dapprima Lisbona-Kiev, poi Madrid-Kiev, ricordando anche che, su questo tracciato, dall'altra parte oggi la Cina

sta progettando la Pechino-Teheran e, in seconda fase, ha annunciato la Teheran-Kiev. Sono già arrivati i treni dalla Cina, con un viaggio di oltre 11.000 chilometri, passando, in questo caso, dalla Germania.

Nel 2012 sono iniziati i lavori; nel 2018 si è completata la procedura di questo pezzo del Corridoio 5 che è la Torino-Lione. L'Italia, in mezzo al Mediterraneo, è in una posizione strategica, in positivo e in negativo, anche con le difficoltà che ne derivano: il voto recente ha riguardato una delle questioni centrali per il nostro Paese: parliamo di immigrazione e di sicurezza. L'Italia comunque crocevia dei traffici del mondo e può esserlo in misura maggiore oppure può essere tagliata fuori.

Nella trattativa degli anni tra il 1995 e il 2000 il tracciato del Corridoio 5 sarebbe dovuto passare a nord delle Alpi; il nostro Paese ha fatto una battaglia per averlo a sud delle Alpi, per non essere tagliato fuori.

Pertanto, la discussione e la scelta che oggi faremo col voto sulle mozioni in Assemblea non solo investe noi contemporanei, ma riguarda essenzialmente i giovani, anzi i giovanissimi. È un po' surreale, perché non può essere diventato un dibattito per pure posizioni di parte e per riempire i *media* di dichiarazioni, salvo davvero che la visione che si vuole rappresentare sia quella di un modello di marginalità, di arretratezza, della valigia in mano verso altri lidi. Vogliamo questo per le generazioni future?

Colleghi, forse rispetto tutto questo passa anche in secondo piano (dico "forse" ma me ne rammarico) l'infrangere impegni istituzionali, accordi, contratti, leggi approvate. Partiamo dal 1992 per andare avanti. È vero che non sempre questo Paese ha mantenuto gli impegni. Pensate alle guerre: gli alleati dell'inizio non sono mai stati gli alleati della fine delle guerre, non sempre in senso negativo, personalmente.

Forza Italia non ha mai avuto dubbi e tentennamenti ed è sempre stata per una scelta precisa: lo sviluppo economico, il progresso, che significa lavoro, benessere, essere al centro e dare una sostenibilità ambientale, che è uno degli obiettivi che erano stati fissati nel 1992. Ecco perché vi è l'unione tra traffico, trasporti ed energia. Era l'obiettivo di Kyoto quello di arrivare, nei prossimi decenni, a trasportare senza inquinamento il 50 per cento delle merci, servire le persone nel modo più salubre ed efficiente.

Colleghi, siamo a Roma; quanti prendono l'alta velocità da Milano o da Torino per venire a Roma e si rendono conto di quanto sia importante, salubre, utile in termini di efficienza e benessere?

Gli oppositori al progetto fanno leva sulla sostenibilità, sul rapporto costi-benefici. In questi costi-benefici sono stati indicati il consumo dei carburanti come elemento di positività, perché certamente generano accise, e, dall'altra parte, i pedaggi autostradali, anche se stranamente il rapporto con Autostrade è un po' difficile per una parte di questo Governo. I pedaggi autostradali sono ritenuti una positività, perché chiaramente determinano entrate da parte della società autostradale e automaticamente tasse per lo Stato. Ma forse gli elementi di valutazione di benessere del popolo non possono essere questi, non possono essere queste le bandiere.

Noi non siamo per la scelta dell'arretratezza; noi non siamo per la fabbrica dei disoccupati. Forza Italia è sempre stata decisamente e orgogliosamente a favore dello sviluppo, senza tentennamenti, quindi vuole il TAV



(treno ad alta velocità) a sud delle Alpi; vuole lo sviluppo economico, che significa progresso ed occupazione; vuole la difesa dell'ambiente, che, a obiettivo raggiunto, ad alta velocità costruita, significa un milione di veicoli in meno che attraversano le Alpi; vuole per gli italiani i benefici dello sviluppo e non la marginalità rispetto al resto del mondo.

Ecco perché la nostra mozione si conclude chiedendo la conferma degli impegni che la Repubblica italiana ha assunto con gli altri *partner* europei. (*Applausi dal Gruppo FI-BP. Congratulazioni*).

SACCONE (*FI-BP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCONE (*FI-BP*). Signor Presidente, desidero aggiungere alcune considerazioni riguardo alla mozione da noi presentata. Finalmente oggi, con questo atto mettiamo fine a questa farsa. Oggi, finalmente, il Senato pone fine a questa tragicommedia alimentata soprattutto dai 5 Stelle.

Vede, Presidente, oggi è in corso un tentativo non solo di ingannare l'opinione pubblica, ma di umiliare i nostri concittadini, perché di umiliazione dell'intelligenza dei nostri cittadini dobbiamo parlare quando un partito che è di maggioranza relativa presenta una mozione no-TAV e chiede, in un punto, la cessazione delle attività relative al progetto per la realizzazione della TAV.

Tornate con i piedi per terra! Qui c'è la lettera del vostro Presidente del Consiglio Conte che dà il nulla osta al proseguimento dei lavori. Piantatela con questa ipocrisia. Con questa metodologia gli italiani vi stanno voltando le spalle. State ingannando non solamente il Paese, ma soprattutto voi stessi, perché, è vero, siete arrivati in Parlamento grazie al "vaffa-Day" ma il "vaffa-Day" ha riempito le tasche di Beppe Grillo e ha riempito le piazze, ma con il "vaffa-Day" non si governa la quinta potenza del mondo. Questa è la vostra contraddizione.

Presidente, abbiamo perso un anno. Addirittura c'è un Ministro che si chiama Toninelli che in questo anno ha voluto narrare al Paese che c'era bisogno di una commissione per verificare il rapporto tra costi e benefici. Abbiamo perso un intero anno perché quella commissione ha deliberato il falso e addirittura sapete cosa è successo a chi ha votato contro in quella commissione, cioè l'ingegner Coppola? È stato cacciato via. Eravate il partito della *streaming*, il partito della trasparenza, il partito dell'allargamento del dibattito e cacciate chi non è d'accordo con quella relazione! (*Applausi dal Gruppo FI-BP*).

Questo è successo ed è questa la ragione principale per cui oggi voi perdete consensi. Lo dico agli amici della Lega: oggi sempre questo famigerato ministro dell'infrastrutture Toninelli, ha definito il ministro Salvini un nano che cammina sulle spalle dei giganti. Io non so quale sia la statura del ministro Salvini, non spetta a me dirlo. Ho però assoluta certezza che i 5 stelle al Governo hanno dimostrato di non essere dei giganti.

Vede Presidente, da oggi in poi, questo MoVimento non dobbiamo più chiamarlo 5 Stelle, ma 5 Inganni. Oggi si chiude l'inganno della TAV,

l'inganno del TAP, l'inganno dell'Ilva, l'inganno di Atlantia. Avevate detto, il giorno dopo la tragedia del Ponte Morandi, che avreste cacciato i Benetton dalla gestione della società Autostrade per l'Italia. Non solo non li cacciate ma gli date pure l'Alitalia, e alla fine - ed è questo il vostro *de profundis* - avete persino detto sì alla deroga dei due mandati.

Oggi è il *de profundis* di questo Governo, ma soprattutto dei 5 Stelle. (*Applausi dal Gruppo FI-BP*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

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

PEROSINO (*FI-BP*). Signor Presidente, rappresentanti del Governo, colleghi, da piemontese non potevo non parlare. Viaggio in Frecciarossa e vedo sul Frecciarossa che ci sono dei colleghi del MoVimento 5 Stelle. (*Applausi dal Gruppo FI-BP*). Il Frecciarossa attraversa le gallerie da Firenze a Bologna, o viceversa, e da Firenze a Roma, che sommate sono superiori alla lunghezza della galleria costruenda. A questi colleghi che non nomino (magari li guardo, così evito di nominarli) dico: venite in bicicletta. Io sono già venuto due volte a Roma in bicicletta nella mia vita, sogno la terza e dico che è possibile. Venite con gli scassati regionali. Se non ci fosse l'Alta velocità, ideata e realizzata dal governo Berlusconi e dall'amministratore delegato Moretti, un grande amministratore delle Ferrovie, saremmo al Medioevo.

Come sono nati i no-TAV? Sono nati dalla sinistra, che purtroppo fino a dieci anni fa li ha accompagnati, facendo finta di essere qui sì-TAV mentre in Val di Susa contraria. (*Applausi dal Gruppo FI-BP*).

Sono nati dagli antagonisti, da quelli che dopo l'approvazione del decreto sicurezza *bis* hanno dichiarato che non possono più andare in giro col casco a randellare i poliziotti e la gente normale, tutta gente che noi rappresentiamo, interclassisti e lavoratori di ogni categoria. Devono andare a lavorare e non fare gli antagonisti e le marce no-TAV. Poi purtroppo fanno parte dei movimenti no-TAV anche persone normali che vi hanno creduto in buona fede. Poi dicono che è colpa di coloro che hanno inventato il movimento no-TAV se si sono create divisioni in Val di Susa, nelle famiglie e nei paesi. Andate vedere le elezioni amministrative dei paesi della Val di Susa cosa sono diventate. Sono fratture che durano anni, decenni.

### **Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO (ore 10,01)**

(*Segue PEROSINO*). Perché perciò dire sì alla linea TAV e no alla prima mozione, quella dei 5 Stelle? Lo hanno già spiegato i colleghi: sviluppo, merci e passeggeri che transitano ad alta velocità ed evitano perciò l'inquinamento e riducono lo stress. Perché quelli che oggi sono contrari alla TAV erano già contrari all'autostrada del Frejus. E oggi cosa sarebbe la Val di Susa? Dove si passerebbe per andare in Francia? Avevano più buon senso i nostri antenati, centocinquanta o duecento anni fa, quando hanno iniziato a scavare il tunnel, vi passavano un po' chinati perché erano bassi, poi man mano sono stati ampliati, ma a volte sono ancora quelli: mi riferisco al traforo del Colle di Tenda.

Realizzare la TAV dà e darà lavoro per anni. Ci sarà più verde, perché sarà un verde ordinato attorno alle stazioni e nel sistema di costruzione moderno. Ci sarà veramente sviluppo. Di fronte abbiamo questa famosa decrescita. All'inizio non capivo che cosa fosse quando è nato il Movimento 5 Stelle, poi ho capito che era davvero infelice (forse salvo quelli che ne fanno parte). Poi si può anche governare facendo un bilancio a debito. Ma sì, facciamo il debito, poi qualcuno lo pagherà, forse vinceremo al Totocalcio, forse ci penseranno i santi o quelli che verranno. Noi siamo i puritani - dicono alcuni - perché gli italiani sono tutti evasori e sono tutti corrotti e corruttibili. Li vedo quelli che pronunciano queste frasi. Odiamoci bellamente che si può vivere anche odiandoci.

Voglio qui rappresentare - e lo ripeto - i lavoratori di tutte le categorie: quelli manuali (che ci sono ancora), gli impiegati e gli autonomi che al mattino si svegliano per guadagnarsi la giornata. *(Applausi dal Gruppo FI-BP)*.

Voglio parlare a nome del Movimento sì-TAV, che qui è rappresentato in tribuna da persone che si sono impegnate tanto. E chiudo dicendo che noi di Forza Italia e tutto il centrodestra (lo dico apposta: tutto il centrodestra che ancora c'è) siamo per la vita, siamo per l'ottimismo, siamo per l'amore, siamo per la bellezza e l'amicizia. Perciò viva la TAV e viva l'Italia migliore! *(Applausi dal Gruppo FI-BP. Molte congratulazioni)*.

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

LAUS (PD). Signor Presidente, su un punto sono d'accordo con il vice presidente Salvini. Sono d'accordo con il vice presidente Salvini perché ha sostenuto e sostiene che il Movimento 5 Stelle e il suo rappresentante non sono in grado di rappresentare il sistema infrastrutturale del nostro Paese. Ministro Toninelli, il destinatario sei tu; devi dimetterti e devi andare a casa! *(Applausi dal Gruppo PD)*.

Ma probabilmente anche questo concetto, per il ministro Toninelli, è un po' difficile da comprendere.

Non mi soffermo sull'importanza dell'infrastruttura strategica del nostro Paese. La TAV non è un'infrastruttura che attiene alla città di Torino o alla Regione Piemonte, ma è una infrastruttura che interessa il respiro internazionale del nostro Paese. Non mi soffermo nemmeno sull'analisi costi-benefici, una pagliacciata, una buffonata che ha esposto al ridicolo il nostro Paese, minandone sostanzialmente la credibilità internazionale. Non parlo nemmeno del mini-TAV, ma inizio parlando del contratto giallo-verde. In quel contratto voi dite testualmente che vi impegnate a sospendere l'opera e a ridiscuterne integralmente il progetto. E ora? Che succede, dopo che il presidente Conte dice che l'opera deve essere tassativamente fatta e che il vice presidente Salvini - anche su questo sono d'accordo con lui - dice che abbiamo perso troppo tempo e che bisogna correre per aprire tutti gli altri cantieri generati dai mille no del Movimento 5 Stelle?

Al presidente Conte, che è venuto qui all'inizio della legislatura a spiegarci l'articolo 1321 del codice civile che disciplina i contratti, e che ora è assente, chiedo qual è in questo momento la parte inadempiente da un

punto di vista contrattuale. Maggioranza e Governo sono due forze distinte e distanti o no? Che cosa spieghiamo oggi agli italiani? Chi paga il conto dell'inadempienza? Ebbene, se il professore e presidente del Consiglio Conte non lo sa, glielo dico io che la responsabilità contrattuale è sua. Deve dimettersi e deve andare a casa: lui, il Governo e questa maggioranza! (*Applausi dal Gruppo PD*).

Il ministro Di Maio, come il MoVimento 5 Stelle, è ingrassato da un punto di vista politico, con i mille no che partono dal Piemonte e approdano fino alla Sicilia e oggi siete stati seppelliti da una pernacchia del *leader* del MoVimento 5 Stelle Perino, che vi ha detto che avete perso la dignità politica. Voi non avete l'abito della dignità politica. Airola, siete rimasti in mutande! Alzati e cammina e guarda con fierezza i tuoi amici no-TAV che hanno organizzato consenso da anni a questa parte! (*Commenti ironici dal Gruppo M5S*). Non abbiamo bisogno di applausi.

Per quanto riguarda la mozione - mi rivolgo a lei Presidente, ma in modo particolare al Presidente del Senato - come è possibile rendere ricevibile una mozione che impegna il Parlamento? Le Camere sono due, la mozione può impegnare questa Camera, non la Camera dei deputati. Non è possibile. È una mozione truffaldina, finalizzata nuovamente all'organizzazione del consenso. È inaudito, non è assolutamente possibile accettarla. E poi che fate? Oggi il ministro Di Maio dice che bisogna impegnare il Parlamento, perché il Governo non c'entra. Ma se non c'entra il Governo, mi dovete spiegare perché nel mese di marzo avete approvato una mozione che impegna il Governo a rivedere l'Alta velocità e ora il Parlamento diventa protagonista. Siete vergognosi. (*Vivaci commenti dei senatori Marco Pellegrini e Croatti*).

Oggi però avete inaugurato l'Alta velocità. Perché con una velocità così alta cambiate pensiero.

PRESIDENTE. Colleghi del MoVimento 5 Stelle, per cortesia, lasciate terminare l'intervento, poi ci penserà la Presidenza a disciplinare. Non prendetevi funzioni che non vi competono. Prego, senatore Laus, termini.

LAUS (*PD*). Se me ne danno la possibilità.

PRESIDENTE. Intanto la invito a concludere l'intervento perché siamo ai limiti.

LAUS (*PD*). Sono agitati.

PRESIDENTE. Si rivolga alla Presidenza, senatore Laus. (*Commenti del senatore Marcucci*).

Senatore Marcucci, sono stati equamente richiamati tutti. Cerchiamo di far terminare il senatore Laus.

LAUS (*PD*). Vorrei manifestare la mia solidarietà nei confronti delle colleghe e dei colleghi del Movimento 5 Stelle, perché stanno vivendo un

momento di difficoltà. (*Applausi dal Gruppo PD. Commenti della senatrice Lupo*). Oggi avete inaugurato l'alta velocità del pensiero, perché siete riusciti, con una velocità impressionante, a cambiare idea in pochissimo tempo, dalla sera al mattino. Complimenti! (*Applausi dal Gruppo PD. Commenti della senatrice Lupo*).

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

GALLONE (*FI-BP*). Signor Presidente, colleghi, Governo, oggi mi rivolgo ai senatori del MoVimento 5 Stelle: pensavamo che vi fosse passato il capriccio, dopo che il tentativo di giustificarvi attraverso il rapporto costi-benefici di un'opera come la TAV era fallito. Pensavamo vi foste messi l'anima in pace, dopo che siete rimasti gli unici a sventolare ancora la bandiera "No TAV", mentre la maggioranza degli italiani è favorevole. E invece... (*Brusio*).

BERNINI (*FI-BP*). Signor Presidente, un po' di silenzio, per favore.

PRESIDENTE. Le chiedo scusa, senatrice Gallone. Chiedo ai colleghi che stazionano al centro dell'Emiciclo di prendere possibilmente posto e di consentire di svolgere gli interventi anche a chi non ha lo stesso tono di voce del senatore Laus. (*Applausi dal Gruppo FI-BP*).

Prego, senatrice Gallone.

GALLONE (*FI-BP*). Dicevo che pensavamo vi foste messi l'anima in pace, dopo che siete rimasti gli unici a sventolare ancora la bandiera "No TAV", mentre la maggioranza degli italiani è favorevole. E invece ciclicamente in questa legislatura, quando vedete calare i vostri consensi, quando il vostro alleato di Governo vi toglie gli argomenti, riproponete sempre la stessa storia: la contrarietà alla Torino-Lione.

Capiamo che ormai vi è rimasto ben poco da promettere e avete svuotato la vostra anima politica per un accordo innaturale, ma fatevene una ragione. Prendetevi le vostre responsabilità, perché è davvero disarmante il continuo rincorrere le beghe interne di un Governo che sta bloccando il Paese nel continuo tira e molla, senza un piano strategico e senza alcuna visione. (*Commenti del senatore Marco Pellegrini*). Ce lo volete o no dire cosa volete fare dell'Italia? (*Applausi dal Gruppo FI-BP*). Ce lo dite o no come intendete dare risposte a tutti coloro che vedevano e vedono nel progetto la possibilità di avere un lavoro sicuro e stabile per anni, a tutti quegli italiani, a quegli imprenditori, alle comunità locali, ai cittadini che chiedono sviluppo e competitività? Come intendete rispondere? Rimanete fermi a guardare?

L'Italia dai tempi degli antichi romani ricopre un ruolo centrale nel Mediterraneo e in Europa, grazie alla sua posizione strategica, e lo ha mantenuto costruendo infrastrutture e grandi opere, utili a collegare la nostra penisola con il resto del mondo, senza paura del futuro; costruendo una rete di collegamenti che hanno fatto nascere e crescere una Nazione, che, seppur piccola, rappresenta ancora oggi una potenza mondiale. Ma voi no. Voi non

avete a cuore le sorti dell'Italia. A voi, con egoistica presunzione, basta la vostra isola felice dove raccogliere voti in cambio di inutili promesse, di sterile assistenzialismo e di slogan. Preferite un'Italia vuota, vuota come le idee, annichilita; un'Italia ferma - come ho già detto - come una boa nel Mediterraneo.

Noi no. Noi vogliamo l'Italia locomotiva d'Europa. (*Applausi dal Gruppo FI-BP*). Mentre il mondo corre, voi ci tenete ancorati ai vostri dogmi ideologici, ai quali non credete più nemmeno voi. Ma ci vuole così tanto a capirlo? Davvero vogliamo far credere ai cittadini che gli altri Paesi possono andare a costruire le ferrovie sott'acqua, come il tunnel della Manica, e noi non possiamo ammodernare una galleria fatta nell'800? (*Applausi dal Gruppo FI-BP*).

Quella che volete bloccare è parte della futura metropolitana d'Europa e serve a far muovere il 18 per cento della popolazione europea, in regioni che rappresentano il 17 per cento del PIL europeo. Se l'Italia si tirasse fuori, rimarrebbe esclusa da ogni introito e non saremmo per niente competitivi. E la questione ambientale, che tanto vi sta a cuore? La linea Torino-Lione consentirà di risparmiare sui costi di trasporto e di eliminare 3 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> all'anno. (*Commenti della senatrice Nuges*)

Un Paese che non si muove è un Paese fermo. L'Italia non può permettersi più di stare a guardare. Volete smetterla di tenere in ostaggio gli italiani con i vostri capricci? Colleghi del MoVimento 5 Stelle, nella vostra mozione chiedete una pronuncia del Parlamento «volta ad escludere la prosecuzione delle attività connesse alla realizzazione dell'opera». Questa pronuncia dal Gruppo Forza Italia non l'avrete mai (*Applausi dal Gruppo FI-BP*), perché noi siamo per l'Italia, per il suo sviluppo, per la sua crescita, per il lavoro, per l'economia e per l'ambiente.

Mettetevi il cuore in pace, lasciate lavorare gli italiani, che per fortuna, nonostante voi, ce la faranno lo stesso. (*Applausi dal Gruppo FI-BP. Congratulazioni*).

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

MARTELLI (*Misto*). Signor Presidente, vorrei partire dall'impegno formulato nella mozione di maggioranza, quella del MoVimento 5 Stelle, e vorrei chiedere se siamo seri nello scrivere che bisogna «avviare, in sede parlamentare, un percorso volto (...) a promuovere (...) l'adozione di atti» normativi. Si vuole cioè impegnare il Parlamento a impegnarsi. Matematicamente si chiamerebbe un meta-impegno; nella pratica vuol dire portare un disegno di legge che abroga la legge di ratifica del trattato internazionale. Sarebbe bastato presentare in questa sede un disegno di legge.

#### **Presidenza del vice presidente TAVERNA (ore 10,18)**

(*Segue MARTELLI*). Sarebbe stata un po' una scorrettezza dal punto di vista del diritto internazionale, perché, essendo un disegno di legge di ratifica di un trattato, le buone pratiche internazionali vogliono che prima sia

svolto un incontro governativo, nel quale uno dei due Governi comunica all'altro l'intenzione di recedere, di rinegoziare o di adire alla corte arbitrale. A quel punto i Parlamenti ratificano ciò che è stato deliberato in sede governativa. Francamente si tratta di un fatto che ha assai poco senso.

Detto questo, essendo una mozione parlamentare, sarebbe già priva di portata normativa anche se impegnasse il Governo; figurarsi una mozione che impegna il Parlamento a impegnarsi. Capite dunque che non è serio un dibattito di questo tipo. Se vogliamo votare una mozione che impegna il Governo a fermare l'opera, c'è la mozione n. 159, sottoscritta dai senatori De Petris, Nugnes, Martelli e da altri componenti del Gruppo Misto. La mozione esiste e quindi basta votarla, se l'intenzione è quella. Il problema, colleghi, nasce tutto dal momento in cui vi siete seduti al tavolo per scrivere il programma di Governo e avete deciso di ridiscutere la realizzazione dell'opera. Capite che, nel momento in cui si passa dal «no» al «parliamone», entrando così nella fase negoziale, vuol dire che si è aperti alla possibilità che arrivi qualcuno e proponga un'offerta che non si può rifiutare, come - ad esempio - pagare tutta l'opera. Se diventa una questione negoziale, a un certo punto il negoziato si chiude: se qualcuno si propone di fare tutto, non gli si può più dire di no. Quindi, l'errore è stato commesso a monte. Vorrei allora sapere con che testa chi ha un no come pregiudiziale politica non dica di non sedersi al tavolo delle trattative se prima non si mette nero su bianco il no e si può fare il resto, ma non questo. Allora, con più di trecento parlamentari, a cui si aggiungono tutti gli altri, non ci avete pensato? Può essere, ma secondo me bisognava pensarci.

Capite - e questo lo voglio dire - che le ragioni del no e quelle del sì hanno consistenza fattiva. Esistono ragioni del no che funzionano e ragioni del sì che funzionano. Esistono analisi costi-benefici che dicono una cosa e analisi che dicono il contrario e hanno entrambe ragione, perché si tratta di una questione politica. Almeno, io avevo capito così e credo anche molti altri del MoVimento 5 Stelle avevano capito che si trattasse di un no politico, un no a un certo modello di sviluppo basato sul trasporto delle merci, che voleva movimentare le merci per muovere il PIL. Forse ho capito male io o forse abbiamo capito male in tanti. Questo ancora non lo so, ma di certo non si entra nella fase negoziale se si è per il no, perché la fase negoziale prevede, a un certo punto, una chiusura del negoziato che, a certe condizioni, deve essere favorevole. Questa è la prima cosa.

La seconda osservazione riguarda la famosa analisi costi-benefici. Relativamente a quello che stavo affermando, esistono effettive ragioni per dire sì senza tirare in ballo Lisbona e Kiev, che si sono chiamate fuori, e senza far passare la linea ferroviaria Corridoio 5 per Ravenna, che è leggermente fuori strada.

Esistono, però, ragioni legittime, che non condivido, per dire no. Non posso però accettare che affermazioni del tipo "la realizzazione dell'opera è un regalo al partito del cemento" siano fatte da chi contestualmente, si vanta di aver sbloccato cantieri per 70 miliardi tra cui la tangenziale esterna di Bologna, che è sempre stata riconosciuta dal MoVimento 5 Stelle locale come uno spreco di denaro per una infrastruttura inutile, e tante altre strade e autostrade.

Rispetto a questo sblocco, che è il partito del cemento, pari a 70 miliardi, voi capite che i soldi per la Torino-Lione rappresentano una frazione. Quindi, quell'argomentazione non può reggere. Allo stesso modo, non posso sentire dire, tirando in ballo un'altra Nazione, che si tratta di un regalo alla Francia. Dobbiamo parlare di questo aspetto perché, anche sui costi, sono state dette delle inesattezze.

La linea Torino-Lione non è un buco nella montagna. La linea Torino-Lione è costituita da 270 chilometri, distanza da Torino a Lione. Il buco nella montagna collega *Saint-Jean-de-Maurienne* a Susa ed è lungo 57,5 chilometri. La tratta transfrontaliera, che è più lunga e si chiama transfrontaliera perché coinvolge le due frontiere, è pari a 65 chilometri: di questi 65, 45 chilometri sono in territorio francese e i restanti 20 in territorio italiano. Per quanto riguarda il *tunnel*, 12,5 chilometri fanno parte del territorio italiano e il resto solo in territorio francese. La ripartizione dei costi, *ex ante*, assegna il 40 per cento all'Unione europea - sempre soldi nostri - il 35 per cento alla Francia e il 25 all'Italia.

Possiamo ammettere che, in effetti, i costi sono iniquamente distribuiti. Naturalmente, bisognerebbe capire perché fu stipulato l'accordo in quei termini, ma ciò non è ora rilevante. È, però, motivo per adire all'arbitrato, che è contenuto nell'accordo, per ridistribuire i costi. Ma non si tratta di un regalo a Macron, perché è stato il primo a dire che non costruisce niente nella sua tratta nazionale finché non viene realizzato il *tunnel* di base; e questo perché, senza il *tunnel* di base, è inutile attrezzarsi per realizzare più di 100 chilometri di ferrovia.

Quindi, diciamo le cose come stanno, senza per forza trovare il capro espiatorio, che una volta è la Francia e una volta è un'altra parte. I cattivi esistono, ma fino a un certo punto.

Detto questo, per quanto riguarda la realizzazione in sé, facciamo un paragone. Quest'opera è stata concepita prima dell'inizio dei lavori del progetto AlpTransit, che comprendeva parte del *tunnel* di base (gallerie di base dello Lötschberg del monte Ceneri, dello *Zimmerberg* e del San Gottardo). Quelle gallerie, però, hanno già visto la luce quasi tutte, mentre da noi ancora non si è partiti, perché fondamentalmente non c'è alcuna idea di cosa fare con il *tunnel*. Non c'è un'idea di cosa fare con la linea ferroviaria Torino-Lione, perché, se la si avesse, la linea si completerebbe subito, come appunto hanno fatto gli svizzeri, i quali hanno iniziato i lavori nel 1999 e finito nel 2016. Questo è il motivo per cui la nuova ferrovia non si sta realizzando.

Ancora, sui flussi di traffico: noi dobbiamo riconoscere che quella direttrice è morta. È morta perché qualcuno ha fatto un'offerta migliore e il traffico è stato deviato. La linea storica non arriverà mai a saturazione, anche perché portare le merci costa troppo: bisogna portarle a 1.200 metri, non si possono portare i treni da 3,5 chilometri e bisogna salire in tripla trazione. Servono poi due zavorre per quando si scende, i raggi di curvatura sono stretti e l'interbinario è troppo piccolo.

La linea non arriverà mai a saturazione, dunque, perché costa troppo. Ma se non arriva saturazione perché le merci fanno un altro giro, ha senso aumentare l'offerta di trafori, sperando di fare concorrenza alla Svizzera sot-



traendole un po' di merci? Questo è il ragionamento che doveva essere la base dell'opzione zero, quella, cioè, di non realizzare proprio l'opera.

Altra questione riguarda lo spostamento del trasporto dalla gomma alla ferrovia. A parte che nel piano nazionale energia e clima sono previsti degli strani *bonus* che sostengono ancora il trasporto su gomma, noi dobbiamo capire che, ora come ora, il trasporto ferroviario nell'Unione europea è marginale. Per quanto riguarda il traffico merci, i dati sono i seguenti: sono 30 miliardi i chilometri percorsi in un anno dalle merci trasportate su ferrovia, sono 3.000 i chilometri percorsi su gomma. È un fattore di 1 a 100, anche se, in realtà, poiché un treno porta, per unità di chilometri, più merci, dovremmo dire che è un rapporto di 1 a 10, considerata la lunghezza media dei treni.

Il problema prima di tutto, è di legislazione, nel senso che lo spostamento del trasporto dalla gomma al ferro deve essere imposto, e non lasciato a una regola di mercato. Lo ha fatto la Svizzera e, se veramente volessimo dare un senso a quest'opera per chi la vuole fare, questo deve essere il primo punto.

C'è un'ultima cosa per quanto riguarda l'ulteriore allocazione delle risorse. Ai detrattori che dicono che si ferma lo sviluppo e il progresso, rispondo che attualmente esiste qualche cosa su cui i fondi potrebbero e dovrebbero essere dirottati. Mi riferisco al nodo ferroviario di Firenze, che prevede - prevedeva - la realizzazione di un sottoattraversamento ad alta velocità, con ingresso prima di Rifredi e uscita a Campo di Marte. Sono stati già spesi 968 milioni di euro e si tratta di un cantiere a cielo aperto che nessuno vede (bisogna guardare le immagini riprese con i droni). Sono stati spesi tanti soldi in progettazione e una stazione è stata concepita in modo faraonico. Vogliamo parlare di riallocare le risorse? Riallochiamole in quest'opera che favorirebbe un nodo veramente bisognoso di essere decongestionato. Occorre fare questo intervento anziché realizzare un *tunnel* tanto per fare qualcosa.

Questi sono i veri motivi per cui si deve dire no, a livello politico e governativo, alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. E ho detto tutto. (*Applausi dal Gruppo Misto*).

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

RUSPANDINI (*Fdl*). Signor Presidente, colleghi senatori, credo possa essere utile riprendere oggi, a poco più di un anno dal nostro insediamento, il discorso che in quest'Assemblea abbiamo fatto sulla TAV.

Proprio qui il Gruppo Fratelli d'Italia cercò di essere comprensivo e di salutare con favore il Governo del cosiddetto cambiamento. Avevamo sperato che potessero essere in qualche modo riviste le politiche di *austerità*, con al centro il debito pubblico e il suo rientro, e la questione dell'interesse sul debito, che non lascia spazio agli investimenti per le nostre aziende, la nostra economia e il nostro popolo. Avevamo sperato che ci potesse essere una vera e propria inversione di tendenza rispetto a queste politiche. Pur-

troppo, invece, dobbiamo constatare che, a poco più di un anno, sono davvero poche le risposte in quel senso.

Nel frattempo - lo dico da membro della Commissione lavori pubblici, comunicazioni - subiamo un danno incredibile e viviamo una tragedia inenarrabile che rimarrà nella storia. Mi riferisco al sangue delle vittime innocenti del crollo del ponte Morandi e al danno all'immagine subito dalla nostra Nazione, incommensurabile anche questo. Vi è l'esigenza forte di rivedere la questione delle infrastrutture, con un taglio che non sia ideologico, cari colleghi del MoVimento Stelle.

La risposta all'occupazione non può avere un retaggio ideologico e ve lo dice chi, invece, ha un *background* e una storia alle spalle che sono l'esatto opposto. Noi siamo per il marmo che vince la palude e per le grandi opere pubbliche, perché una Nazione è grande se ci sono grandi opere pubbliche. Noi siamo in linea con la nostra storia e vorremmo che l'Italia si ricongiungesse e facesse pace con la sua storia migliore, quella degli acquedotti, delle strade e dei grandi collegamenti che ci hanno invidiato in tutto il mondo. Non abbiamo paura della concorrenza, da questo punto di vista.

L'Italia ha oggi - su questo non bisogna avere pregiudizi ideologici - un *deficit* strutturale che costa al Paese 70 miliardi di euro solo in esportazioni. Sapete quanto valgono 70 miliardi?

C'è tutta la differenza che esiste tra migliaia di negozi aperti e migliaia di negozi chiusi. Significano meno tasse, più servizi e centinaia di migliaia di posti di lavoro in più che le nostre infrastrutture possono dare all'Italia: sono il nostro futuro.

Se i 5 Stelle conoscessero l'Italia come dicono di conoscere, saprebbero che questa è la vera emergenza. Con la decrescita felice e il reddito di cittadinanza, purtroppo, non risolviamo il problema che esiste in tante zone del Sud, colleghi, dove avete preso una messe di voti. Faccio un esempio che non vuole andare nella direzione del populismo: in occasione dei nostri natali, ci sono sedie vuote, perché mancano i nostri figli migliori, che nel frattempo hanno tentato fortuna dall'altra parte del mondo. Non li facciamo rientrare con il reddito di cittadinanza, con la manetta o la teoria della decrescita felice: li facciamo tornare se - e solo se - una politica seria fa sì che ci sia sviluppo e l'intervento dello Stato dia davvero i frutti sperati; soltanto la dignità e il lavoro possono ridare speranza alla nostra Nazione. (*Applausi dal Gruppo FdI*).

Secondo Confindustria però - e non siamo il partito di Confindustria né dei poteri forti - è del tutto ovvio che, se non si facesse la linea TAV mancherebbero addirittura 50.000 posti di lavoro: tanto vale e non possiamo permetterci di perdere questo treno.

Fratelli d'Italia - come dicevo prima - è per cultura favorevole alle grandi opere: siamo per la linea TAV, per la Pedemontana, per l'Alta velocità fino a Reggio Calabria e per ridare al Sud linfa vitale, per non abbandonare questa parte dell'Italia che ha bisogno di investimenti pubblici seri come del pane. (*Applausi dal Gruppo FdI*).

A tale proposito, voglio chiudere il mio intervento con le parole di Giorgia Meloni, il nostro *leader*: la linea TAV resta l'unico modo per difendere l'interesse nazionale e degli italiani; non farla cancella la possibilità per

l'Italia di essere presente nella rete di commercio europeo per i prossimi decenni.

Non ci rassegniamo al declino: ci vedrete continuare a lottare per dare una speranza alla nostra Patria e per far sì che riprenda il suo ruolo nel mondo, caro Presidente. Per questo siamo favorevoli - e non potremmo non esserlo - alle grandi strutture che servono a una grande Nazione.

Confermiamo quindi il nostro favore alla linea TAV e a tutte le grandi opere, per far sì che l'Italia torni a essere una grande Nazione. *(Applausi dal Gruppo FdI. Congratulazioni).*

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

ROSSOMANDO (PD). Signor Presidente, se dovessi intitolare il dibattito di oggi, direi che è la giornata delle questioni simboliche.

Partiamo da quella più nobile, e cioè il vessillo della battaglia e la ragione sociale del Movimento 5 Stelle, la cosiddetta decrescita felice, o meglio la non crescita. Qui c'è la parte più nobile - per così dire - sulla quale nel merito siamo assolutamente alternativi. La sfida del terzo millennio non è non crescere; ma, dopo la più grave crisi che si ricordi nell'ultimo secolo, è come crescere diversamente e qual è il modello alternativo di sviluppo, perché, quando saremo finalmente usciti da questa gravissima crisi, nulla sarà più come prima. Questa sfida, però, avete deciso di non raccogliercela, e per questo siamo alternativi.

Da qui, decrescendo, passiamo alle parti meno alte, per così dire: c'è una finzione, perché ponete come alternativa gli investimenti nelle infrastrutture in altre parti d'Italia, quando sappiamo benissimo che ci sono una *partnership* con l'Europa e investimenti e accordi con la Francia. Chiederei sommamente dove sono le politiche per gli investimenti - quelli veri - nelle infrastrutture, quando siete costretti a usare l'avanzo delle politiche non riuscite sul reddito di cittadinanza - perché non avete progettualità - per congelare le procedure d'infrazione.

Dove sono le politiche per gli investimenti? L'avete spiegato agli italiani? Pensate di spiegarglielo prima o poi?

Poi c'è l'altra parte simbolica e, cioè, la strumentalità del cavalcare la protesta dei movimenti. Qua c'è un forte simbolo della nostra epoca. La politica non ha più la funzione di raccogliere il conflitto e dargli uno sbocco politico, perché voi avete scelto di rappresentare il conflitto nelle istituzioni; avete scelto di usare il Parlamento per rappresentare il conflitto. Vorrei però avvisarvi che siete al Governo e, quindi, qualche cosa dovete provare a risolvere.

Sempre decrescendo in punto nobiltà, arriviamo ad altre parti rappresentative e simboliche. La mozione impegna il Parlamento e non il Governo, perché in questo Esecutivo il Movimento 5 Stelle non è più in grado di impegnare nessuno e niente. Questa è la verità. *(Applausi dal Gruppo PD).* La mozione si pone in contrasto con il presidente del Consiglio Conte di questo Governo - e non quello di un altro Paese - e non c'è più la maggioranza che

sostiene il Governo. Questa è la parte rappresentativa e - ahimè - non solo simbolica.

La mozione dovrebbe servire a coprire le vergogne di quanto avete consentito che passasse senza colpo ferire. Cito alcuni titoli: la vergogna del decreto sicurezza-*bis*, i condoni, la legge sulla legittima difesa, che si traduce in armi a volontà. Ne cito solo alcuni. È un vestito stracciato che non riesce a coprire le pudenda. Oggi voi siete il più straordinario puntello al potere costituito che non ha più ragione di essere perché gli manca la maggioranza.

Signor Presidente, concludo citando, visto che vorremmo fosse anche un momento didattico per tutti, una nota favola di Rodari: il vestito nuovo dell'imperatore. È la rappresentazione dei senza potere che avete illusoriamente pensato di interpretare ingannando gli italiani contro il potere costituito che uccide le libertà, a rischio in questo momento della storia repubblicana del nostro Paese. A un certo punto, quando l'imperatore è senza vestiti e nessuno osa dirlo, c'è un bambino che, nella sua ingenuità, grida che il re è nudo. Oggi è esattamente ciò cui stiamo assistendo: il re è nudo. Il Governo non ha la maggioranza e voi avete perso la verginità. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

CASOLATI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, membri del Governo, onorevoli colleghi, il 15 agosto del 1857 il Parlamento subalpino approvava la legge che autorizzava la grande opera avveniristica del traforo del Frejus con uno stanziamento davvero importante per l'epoca: 41.400.000 lire. Passò con 98 voti favorevoli e 30 contrari degli aventi diritto. Il principale antagonista fu il deputato Cristoforo Moia, sostenitore, insieme a molti altri, di gravissime conseguenze ambientali negative che lo scavo dei 12 chilometri di galleria avrebbe provocato. Parecchi esperti dell'epoca non escludevano si trovassero all'interno della montagna filoni di roccia incandescente e copiosi torrenti sotterranei che avrebbero travolto i minatori e spazzato via Bardonecchia e la sua valle.

L'attuale traforo del Frejus, inaugurato nel 1871 e lungo 13 chilometri, raggiunge i 1.335 metri di altezza ed è a oggi l'unico passaggio ferroviario alpino tra Italia e Francia. L'avveniristico progetto targato 1800 non è però più funzionale; anzi, è ormai al limite del pericoloso.

### **Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO (ore 10,40)**

(*Segue CASOLATI*). L'attuale tratta detiene infatti una serie di criticità e primati negativi che ne limitano la potenzialità. La tortuosità del tracciato, dovuta a problemi morfologici, consente il transito di convogli lunghi al massimo 550 metri, a fronte dei 750 degli *standard* europei. La pendenza, che raggiunge in taluni punti il 30 per cento, determina l'utilizzo anche di tre locomotori per la trazione di treni merci, con un aumento conseguente di costi, consumo energia e inquinamento maggiore del 40 per cento rispetto alla

concorrenza europea. Sempre a causa della pendenza, il traino massimo consentito è di sole 650 tonnellate rispetto alle 1.600 del *tunnel* del Gottardo. L'interasse tra i binari, di soli 341 centimetri a fronte del minimo consentito dagli *standard* europei di 355; la mancanza di pompe di aspirazione dei fumi e la totale assenza di uscite di sicurezza rendono potenzialmente la galleria una trappola mortale in caso di incidente.

A causa di queste problematiche, il traffico sulla tratta ha perso negli ultimi quindici anni il 71 per cento a favore del trasporto su gomma. Solo l'8 per cento delle merci viaggia su rotaia contro il 29 per cento dell'Austria e il 70 per cento della Svizzera. Questa situazione si riverbera anche sul costo di trasporto per tonnellata, che è maggiore del 67 per cento rispetto a quello dei *tunnel* di base presenti o in realizzazione su tutti i valichi delle Alpi (Gottardo, Ceneri, Brennero ed altri).

L'Italia è un Paese a forte vocazione manifatturiera sostenuta dall'*export*. Infatti, le esportazioni sono cresciute sia in valore economico (più 4,1 per cento) che in volumi (più 3,1 per cento), e spostano milioni di tonnellate ogni anno. Il 92 per cento di traffico merci tra Italia e Francia è autostradale; più di 740.000 camion all'anno (fonte SITAF) attraversano il traforo. Il motivo che sta alla base della necessità di sostituire la vecchia tratta di valico con il nuovo *tunnel* di base del Moncenisio è l'obsolescenza tecnico-funzionale che si traduce in mancanza di sicurezza.

Le difficoltà morfologiche del territorio che la natura ha dato alla Regione sono però state compensate dal buon Dio, che ha voluto che il Piemonte fosse strategico nell'intersezione delle rotte delle merci tra Rotterdam e Genova e tra Kiev e Algeiras, principale porto di collegamento con il Continente africano. Centocinquanta anni dopo l'inaugurazione del Frejus, il progetto del *tunnel* del Moncenisio si inserisce all'interno del Corridoio 5, noto anche come Corridoio mediterraneo: 3.000 chilometri di ferrovia per favorire gli scambi economici a Sud delle Alpi in Regioni che rappresentano il 18 per cento della popolazione e il 17 per cento del PIL europeo. Dei 162 chilometri totali previsti, il 18 per cento è già stato scavato; quasi 30 chilometri tra canna principale e quattro discenderie e *bypass* di sicurezza. Sì, perché il nuovo Frejus contempla un *bypass* di sicurezza ogni 333 metri.

L'utilità della Torino-Lione è stata già ampiamente argomentata. In virtù del piano Connecting Europe facility, deliberato dal Parlamento europeo il 17 aprile 2019, l'Europa aumenterà dal 40 al 50 per cento il contributo comunitario. Grazie a questa novità, la quasi totalità dei fondi in capo all'Italia risulta quindi già stanziata.

Il recedere dal contratto - come segnalato dall'analisi costi-benefici commissionata dal MIT - costerebbe all'Italia 3,55 miliardi, senza considerare 100 milioni di costi operativi per la chiusura dei cantieri e la gestione delle controversie, e i 350 milioni che già sono stati spesi, che andrebbero quindi in fumo.

Adesso intendo affrontare le domande e le criticità poste da chi non ritiene che l'opera sia funzionale al Paese e sia inutile. Il progetto è vecchio: falso. Il progetto definitivo è stato approvato nel 2018 dopo un percorso di

concertazione con il territorio che ha visto lo svolgersi di 205 sedute di lavoro, trecento audizioni di tecnici ed esperti e dieci alternative di percorso.

È pericoloso per la salute dei cittadini: falso. Non sono state riscontrate criticità in oltre 62.000 misurazioni ambientali effettuate da ARPA nel solo cantiere di Chiomonte. Non ho letto male: sono più di 62.000. Tutti i cantieri della Torino-Lione sono sottoposti a un rigoroso sistema di controlli ambientali improntati sull'*italian style* adottato in Val Susa, dove le centraline monitorano i parametri in un raggio di 15 chilometri dal cantiere.

Tutti i siti dispongono di una stazione di trattamento delle acque e vasche per il raffreddamento dei materiali estratti; controlli periodici sui corsi d'acqua in prossimità dei cantieri non hanno mai rilevato traccia di inquinamento.

Peraltro, sotto il profilo ecologico, al quale in questo momento siamo giustamente tutti molto attenti e sensibili, il passaggio del traffico merci dalla gomma alla rotaia comporterebbe una diminuzione di gas serra pari alla produzione di anidride carbonica di una città di 300.000 abitanti. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*); per capirci, una città come Catania o Bari.

Ancora, si dice che vi sia il pericolo di infiltrazioni mafiose. Il cantiere della Torino-Lione è il primo caso in Europa con applicazione traslazionale delle normative antimafia presenti in Italia.

Insomma, da questo quadro emerge che la ricaduta economica di quest'opera sarà importante in futuro per l'intero Paese, ma lo è già da ora per le imprese e i lavoratori dei territori interessati dallo scavo. In totale all'opera lavorano 800 persone, di cui 530 impegnate nei cantieri e circa 250 tra società di servizi e ingegneria. L'opera darà occupazione a circa 4.000 lavoratori diretti e altrettanti nell'indotto. A tal proposito, sottolineo che volutamente non sono stati creati e previsti campi base, proprio per generare una ricaduta economica immediata per i territori infastiditi dal cantiere.

Si noti, altresì, l'effetto moltiplicatore dell'investimento: ogni euro speso produce un contributo al PIL nazionale di 3,77 euro. Ma se anche così non fosse, l'opera dovrebbe andare avanti lo stesso. Per gli investimenti con un ritorno economico a venti o trent'anni esistono le imprese private; agli investimenti transgenerazionali deve provvedere lo Stato.

Quando si dice che è un regalo a Macron si dice il falso: è un regalo che facciamo ai nipoti dei nostri figli. Così come l'attuale *tunnel* ha servito sei generazioni di europei, c'è la certezza che il nuovo traforo consentirà il transito di almeno altrettante generazioni.

Pur snodandosi per il 78 per cento su territorio francese, il *tunnel* sarà di proprietà paritetica tra Italia e Francia fino al 2114; dopo quella data la convenzione dovrà essere rinnovata.

Nel far presente a questa Assemblea quanto le maestranze valsusine siano riconosciute, specializzate e ricercate in tutta Europa per questo tipo di lavoro, non si possono non ricordare gli oltre 400 feriti tra le Forze dell'ordine da criminali (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*) che approfittano della questione TAV per attaccare le istituzioni dello Stato attraverso le sue divise. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

Questi sono soldi, tanti soldi, che, sì, mi piacerebbe veder risparmiati. A loro ribadisco che non hanno santi in paradiso, né angeli custodi in

questo Governo e determinati atteggiamenti non saranno più tollerati: chi rompe deve pagare.

Insomma, l'isolamento non fa bene al Piemonte. L'Europa è qui dietro e i commerci, i traffici e i movimenti con l'Europa fanno bene allo sviluppo economico. «Fare o non fare il Frejus significa progredire o regredire». Queste non sono parole mie; non sono neanche state dette da Matteo Salvini, ma sono del più grande statista che l'Italia abbia mai avuto e a cui il Piemonte ha avuto il privilegio di dare i natali: il conte Camillo Benso di Cavour. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az. Congratulazioni).*

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

AIROLA (M5S). Signor Presidente, colleghi, abbiamo speso ore a parlare di quante balle siano state raccontate, purtroppo anche a un Presidente del Consiglio forse mal consigliato, di fatto, con tutte le minacce di perdita di un finanziamento al 55 per cento: non c'è una lettera dell'INEA che lo stabilisca, ma c'è un impegno. Persino la Francia non ha ancora stanziato un euro: c'è un impegno. Il CIPE ha stanziato dei pezzettini e si è impegnato a mettere a bilancio il costo dell'intera opera.

Tutto questo, compreso l'articolo 1 della legge di ratifica del Trattato Italia-Francia del 2001, che dice che finché non è saturata l'opera attuale non si va a costruire la nuova opera, porterebbe qualsiasi persona di buon senso e rispettosa della legalità - perché queste sono leggi e non cose scritte a caso - a non realizzare quest'opera.

Ci sono decine di altri motivi che non posso, anche per questioni di tempo, ricordarvi. Sicuramente c'era una volta una Lega che si riuniva a Chignolo Po, dove aveva un specie di Parlamento del Nord in cui Salvini sedeva, nell'ala sinistra, quando Borghesio andava a chiedere voti in Val di Susa contro il TAV. Poi arrivò Cota con la sua lungimiranza e intelligenza e disse che l'opera andava fatta e cacciò chi non la voleva fare: alla faccia della possibilità di essere padroni a casa nostra perché abbiamo ceduto una parte di sovranità del cantiere.

Quel cantiere, oramai, è un fortino che si potrebbe anche smontare perché dove si costruiscono i fortini si fanno poi degli assedi, e si potrebbe liberare anche il popolo valsusino da quest'opera - ribadisco - inutile perché parla di merci, non parla di persone. Vi svelo una novità: il Ministro francese ha scritto al prefetto riportando il programma dettagliato e dicendo che in attesa della costruzione di nuove sezioni, la linea ferroviaria in uso e modernizzata Digione - Modane costituirà la via d'accesso alla galleria di base al momento della sua entrata in servizio prevista per il 2030. Quindi c'è un documento che dice che la Torino-Lione non ci sarà. Ci sarà una Torino-Digione e considerato che trasporteremo merci e non persone, come ho sentito dire, forse avremo la senape venti minuti prima di quanto non avvenga attualmente. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

Siamo isolati con il TAV, la linea storica? Sì, ha ragione la collega Casolati: va ammodernata. In realtà gli italiani hanno fatto un ottimo lavoro. Sono i francesi che dalla loro parte hanno sbagliato e quindi i treni che già adesso possono passare con i TIR sopra, dato che i francesi hanno sbagliato

di qualche centimetro l'altezza della loro parte di *tunnel*, devono passare a traffico alternato. Ma allora sarebbe molto meno dispendioso ammodernare l'esistente, che è sfruttato al 15 per cento, prima di impegnarci in una ripartizione iniqua, su cui il presidente Conte potrebbe anche intervenire.

Infatti i francesi pagheranno un miliardo per i loro 45 chilometri, mentre l'Italia ne pagherà altri quattro, più un miliardo per i suoi 12,5 chilometri. Allora si potrebbe ripartire questa spesa, riprendendo il discorso con Macron, anche se Macron dice chiaramente che con gli italiani non ha tempo da perdere. Questo è un altro insulto al nostro Paese dopo il fatto che la società italo-francese si è permessa persino di venire a fare gli espropri in Italia sotto giurisdizione francese, con le norme antimafia che sono state aggiunte dopo, altrimenti non c'erano.

A chi dice che siamo contro il treno ad alta velocità dico che non è vero e che lo prendo sempre. Vorrei però un TAV, collega Laus, tra Roma e Matera, per esempio. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Vorrei un prolungamento della linea TAV Nord-Sud ed Est-Ovest sull'Italia che ne ha bisogno. Poi bisogna ammodernare l'esistente, perché non so se è vero quanto ho sentito dire poc'anzi circa il fatto che viaggiamo su treni locali scassati; ebbene, c'è da farsi una domanda: perché il ministro francese Borne dice chiaramente che, aspettando che gli italiani facciano questo tunnel, prima ammodernano le loro linee e faranno la Modane-Digione e comunque si attaccheranno al tunnel di base per andare a Digione e risparmiare 11 miliardi, invece che andare a Lione e fare cinque gallerie? Nel frattempo infatti ammodernano tutta la loro linea locale.

Questo è quanto dovremmo fare noi, considerato che - come ho avuto già modo di ripetere (se volete vi cito i documenti, ma non è il caso, visto che l'ho già fatto e potete rileggere il mio intervento) - non ci sono penali. Posso citare articoli, si può impugnare l'articolo 17 del CEF, si possono impugnare i contratti e non pagare penali, com'è successo al Portogallo e ad altri Paesi che hanno rinunciato. Non solo; è anche smentita la storia che questi fondi non sarebbero utilizzabili ad altri scopi, perché in realtà possono essere utilizzati per altre opere. La negoziazione per il bilancio pluriennale 2021-2027 potrebbe prevedere finanziamenti diversi per trasporti ecologici. Questa attribuzione univoca tra Parlamento europeo e nuova Commissione, non è ancora cominciata. Il Governo italiano potrebbe dimostrare di essere più ambizioso. Di fatto paghiamo 4 miliardi di linea a casa loro, quando loro ne spendono uno; come minimo Conte potrebbe ritardare questa spesa, che è invereconda.

Sulla questione del milione di posti di lavoro, questi si fanno non certo con la linea TAV, ma, caro Ruspandini, con opere su tutto il territorio, soprattutto al Sud, come ha detto lei. E se dobbiamo citare la Meloni e «difendere gli interessi degli italiani», questa è l'occasione giusta per difendere il diritto degli italiani da parte della Lega, di Fratelli d'Italia e del PD, (*Applausi dal Gruppo M5S. Il senatore Laus espone un cartello con la scritta «5 Stelle cambiano idea ad Alta Velocità. #sitav»*).

Un'ultima considerazione: la solidarietà la darei più ai lavoratori schiavizzati a 3,50 euro. (*Applausi dal Gruppo M5S*).



PRESIDENTE. Si rivolga alla Presidenza, senatore Airola.

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

RIZZOTTI (*FI-BP*). Signor Presidente, colleghi, stamattina mi sembra di assistere a un dibattito un po' surreale. Ancora la linea TAV, dopo otto Governi italiani e francesi che hanno firmato trattati internazionali, compresa la firma del 2016 del presidente Mattarella. E trovo un po' surreale che siano contro l'Alta velocità proprio coloro che hanno firmato la mozione, molti dei quali prendono settimanalmente il treno ad Alta velocità per venire a Roma da Napoli e da Salerno.

Si può sempre cambiare idea: è da persone intelligenti. D'altronde l'idea l'ha cambiata anche il PD, quando nel 2001 fece barricate contro la legge obiettivo del Governo Berlusconi per far partire le grandi opere. Poi, il 5 dicembre 2009, quando fu inaugurata l'Alta velocità Torino-Milano e Roma-Napoli, i parlamentari erano tutti lì alla stazione centrale di Torino, con il presidente Berlusconi e con l'amministratore Moretti, per un evento così importante.

Ricordo anche la campagna elettorale del 2008, quando chiedemmo a gran voce come Forza Italia, che è sempre stata «senza se e senza ma» per l'Alta velocità nel nostro Paese, una risposta da parte del Partito Democratico, perché Mercedes Bresso, allora presidente della Regione, era stata eletta con i voti dei no-TAV nella Valle.

Adesso, alle ultime elezioni regionali, Sergio Chiamparino è stato quasi sempre in testa ai cortei sì-TAV, ma io mi chiedo, cari colleghi del PD, che giustamente avete presentato una mozione oggi, perché non fate uscire dal vostro partito tutti i sindaci no-TAV della Valle di Susa. (*Applausi dal Gruppo FI-BP*). Siate coerenti anche voi.

Io ricordo la gran brutta emozione quando andai, qualche anno fa, a visitare il cantiere di Chiomonte con altri parlamentari e ci fecero indossare i giubbotti antiproiettile e i caschi, perché dal ponte sopra il cantiere i no-TAV gettavano di tutto. Ringrazio le Forze dell'ordine che da anni subiscono questi assalti violenti. (*Applausi dal Gruppo FI-BP*). Ringrazio anche tutti i lavoratori, che ne subiscono ugualmente. Noi non dimentichiamo, da piemontesi, che le imprese locali che lavoravano nel cantiere hanno ricevuto minacce rivolte ai loro familiari, hanno visto bruciare i loro mezzi di lavoro. Tutte queste cose le dovrete riconoscere.

Io non voglio continuare a vivere di ricordi, ma ho ancora una buona memoria, grazie al Cielo, e onestamente sentire le parole dell'ex vice sindaco di Torino che dice che la linea TAV non esiste e che il futuro non è trasportare lavatrici, ma idee, se penso alle idee con le quali viene governata la mia città, mi viene da rabbrivire. Giustamente però Montanari ha ripreso la pittoresca affermazione del ministro Di Maio a una televisione pubblica, quando praticamente asserì, poco tempo fa, che il *boom* economico degli anni Sessanta sono state le autostrade e il *boom* economico attuale, che è sotto gli occhi di tutti, sono le autostrade digitali e non serve trasportare merci su rotaia perché ormai le merci si trasportano grazie alle stampanti 3D. Devo dire che per fortuna il mondo non la pensa come Di Maio, sappiamo che l'Alta velocità Torino-Lione si collegherà al corridoio 5 europeo

Lisbona-Kiev, sappiamo che sta per essere terminata l'Alta velocità Pechino-Kiev e le nostre merci, anche quelle fresche e l'agroalimentare italiano, potranno arrivare in 24 ore in Cina. Pensiamo che la Cina sta sviluppando un'Alta velocità per essere collegata, tramite ferrovia sottomarina, con gli Stati Uniti d'America. Ma di cosa stiamo parlando? Io spero veramente che questa sia l'ultima volta che in questo Parlamento si parla di TAV, perché avrei preferito di gran lunga parlare dei problemi di stagnazione, al di là del fatto che sappiamo che l'economia di un Paese riparte quando ripartono le grandi opere. Avrei preferito parlare della stagnazione, della perdita del lavoro, delle crisi aziendali, delle famiglie in difficoltà e invece ancora una volta - e spero veramente sia l'ultima - dobbiamo parlare di TAV. *(Applausi dal Gruppo FI-BP)*.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo, al quale chiedo di esprimere il parere sulle mozioni presentate.

GARAVAGLIA, *vice ministro dell'economia e delle finanze*. Signor Presidente, intervengo velocemente in replica alla discussione. La posizione della Lega sulla linea TAV è nota da tempo, quindi invitiamo a votare a favore del progetto TAV e contro chi blocca il Paese. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az)*.

SANTANGELO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, intervengo non a titolo personale, ma a nome del Governo e ringrazio tutte le colleghe senatrici e i colleghi senatori che sono intervenuti in questa discussione per esprimere ancora una volta i pareri in maniera chiara ed esplicita su questo argomento. Il Governo ha già espresso il proprio parere nella sede della Camera dei deputati. In questa sede, al fine di acquisire ulteriormente l'orientamento del Parlamento, si rimette al parere dell'Assemblea. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

BELLANOVA *(PD)*. Presidente, ma quanti Governi siedono a quei banchi? *(Commenti dal Gruppo M5S e del senatore Faraone)*.

PRESIDENTE. Chiedo ai colleghi del MoVimento 5 Stelle e al senatore Faraone di dialogare fuori dall'Aula, perché qui si parla quando si interviene.

Passiamo dunque alla votazione delle mozioni.

UNTERBERGER *(Aut (SVP-PATT, UV))*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

UNTERBERGER (*Aut (SVP-PATT, UV)*). Signor Presidente, rappresentanti del Governo, colleghe e colleghi, annuncio fin da subito che il nostro Gruppo darà un voto favorevole a tutte le mozioni che chiedono di proseguire con la linea TAV Torino-Lione. Quest'opera ha conosciuto sette analisi costi-benefici, cui si è aggiunta l'ultima commissionata da questo Governo. E anche questa, come ha detto il presidente Conte, ha confermato che interrompere l'opera avrebbe dei costi di gran lunga superiori ai benefici.

Le grandi opere, quando nascono in un contesto di attenzione per l'ambiente e la sicurezza, portano sviluppo economico e progresso sociale, abbattano le distanze tra le persone e per le merci, aumentano la sicurezza del trasporto e liberano interi territori dall'inquinamento del trasporto su gomma. La Torino-Lione è solo una parte di un'opera più complessiva, che punta a creare un corridoio di collegamento che attraversa tutta l'Europa; non si può restarne fuori, a meno che l'obiettivo non sia quello di isolare l'Italia dai grandi flussi commerciali ed economici. Inoltre il progetto ha subito una profonda rivisitazione a partire dal 2005, quando una parte significativa delle richieste delle comunità locali ha portato allo sviluppo di un nuovo progetto più attento all'ambiente e in grado di delimitare fortemente i rischi legati alla sua costruzione. Inoltre, l'Italia ha sottoscritto degli accordi internazionali che la esporrebbero a una serie di contenziosi e ricorsi, oltre al fatto che le parti già realizzate dovrebbero essere oggetto di un dispendioso intervento di messa in sicurezza che durerebbe anni.

Colleghe e colleghi, nel mio territorio, con tante affinità con la Val di Susa, si sta procedendo a un'opera altrettanto importante. Il tunnel del Brennero è lungo 64 chilometri e noi non vediamo l'ora che quest'opera si concluda, perché ogni anno dall'asse del Brennero passano due milioni e mezzo di mezzi pesanti; potete immaginare facilmente le ripercussioni in termini di inquinamento e di sicurezza. Se volete, è un'opera molto più complessa della linea TAV, eppure tutto procede in un regime di sicurezza per i 2.100 operai che ci lavorano e per l'impatto ambientale. Inoltre, quando sarà conclusa, Austria, Italia e Germania dovranno adeguare e velocizzare la restante tratta ferroviaria tra Monaco e Verona. In questo modo, si darà all'Italia un'infrastruttura fondamentale per il collegamento con il cuore dell'Europa, che renderà più vicini i nostri Paesi, proprio come, da dieci anni a questa parte, sono diventate più vicine città come Roma, Bologna, Milano o Firenze, dopo la costruzione dell'Alta velocità. È cambiato il modo di lavorare per i professionisti e i lavoratori che viaggiano su quest'asse; si sono ridotti i costi e si sono costruite nuove opportunità.

Pensate quindi come cambieranno le cose quando avremo due tratte europee ad alta velocità.

Bloccare la TAV significherebbe un clamoroso passo indietro, quello di un Paese che si isola dal resto dell'Europa, un Paese esposto a un percorso di fuoriuscita che non è scritto da nessuna parte, al buio, pieno di costi e incognite. Per questo il nostro è un convinto sì alla linea TAV e agli accordi

che l'Italia ha stipulato in sede internazionale. (*Applausi dal Gruppo Aut (SVP-PATT, UV) e PD*).

BONINO (*Misto-PEcEB*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONINO (*Misto-PEcEB*). Signor Presidente, signori del Governo, colleghi, ho seguito con attenzione l'ennesima discussione sulla linea alta velocità Torino-Lione e mi è sembrato l'ennesimo pezzo di teatro, che qualche collega ha definito una sceneggiata, di cui l'Aula di Palazzo Madama è semplicemente il palcoscenico. Certo non serve a deliberare indirizzi per l'attività dell'Esecutivo; a me pare che serva a regolare, o semplicemente ad accomodare, l'ennesimo scontro giornaliero tra i due soci del Governo; in qualche modo è anche una tutela al vice ministro Salvini, che non ha neanche bisogno di presentarsi o di difendere le sue posizioni, posto che se ne sta facendo carico l'opposizione, stranamente.

I colleghi 5 Stelle sono così consapevoli che, arrampicandosi sugli specchi, sono riusciti a presentare una mozione che, per non tirare in ballo il Governo, si rivolge semplicemente al Parlamento chiedendo di smontare il progetto TAV: è ben strano che il Senato impegni se stesso, ma questo è ciò che richiede la mozione (*Applausi dal Gruppo PD*).

Da giorni, come componente di Più Europa, chiedo a tutte le forze di opposizione di lasciare questo scontro alle sole forze politiche che ne sono interessate e coinvolte, senza offrire sponde agli uni o agli altri e senza legittimare politicamente questo uso improprio e propagandistico delle istituzioni parlamentari. Prendo atto a malincuore che - pare - i principali Gruppi di opposizione hanno invece deciso di prestarsi a questo gioco e di partecipare, legittimandola, ad una votazione che si limita a fotografare il ribaltamento dei rapporti di forza all'interno della maggioranza, dando a Salvini il pretesto di presentarsi come nuovo *dominus* dell'Esecutivo e offrendo anche ai 5 Stelle l'alibi di essere stati battuti grazie ad un inciucio o un accordo tra la Lega e le forze di opposizione, perché questo è politicamente ciò che sta succedendo. A mio avviso, la partecipazione delle opposizioni a questo scontro interno alla maggioranza serve solo - si dice - a scongiurare un'eventuale crisi di Governo, il *bluff*, minaccia sempiterna e stucchevolmente giornaliera che ci viene proposto ogni giorno.

Salvini ha vita facile: quando incontra un problema che minaccia di portarlo davanti a un processo, gli amorevoli colleghi 5 Stelle lo difendono; quando questo Parlamento chiede con forza che venga a riferire e a dare informazioni sui suoi rapporti con la Russia, voi amorevolmente lo difendete. È vero che la gratitudine in politica non è di casa, ma la reazione di Salvini nei vostri confronti è giornalmente offensiva e disdicevole: spero che ve ne rendiate conto.

Per quanto mi riguarda, annuncio quindi la non partecipazione al voto sulla mozione presentata dai colleghi 5 Stelle. Quanto alle altre mozioni presentate dai Gruppi di opposizione, annuncio il voto favorevole, a partire

da quella che ho depositato come prima firmataria insieme un Gruppo di senatori che ringrazio per il sostegno.

Non voglio ripercorrere qui, ovviamente, la storia e la saga di questo progetto, ma mi corre l'obbligo almeno di chiarire a coloro che sognano di utilizzare questo contributo dell'Europa per la metropolitana di Milano, che stiamo parlando della linea di bilancio TEN (Trans-European Networks); a questo serve e non si può usare per fare altro, che pure sarebbe utile. (*Applausi del senatore Comincini*). Per realizzare altro di utile, dovete trovare altri fondi.

Nel concludere il mio intervento, voglio fare un ultimo appello alle forze di opposizione: lasciate Lega e MoVimento 5 Stelle soli in questo scontro. Voterò le mozioni a favore, ma non offrite sponde agli uni o agli altri. Lasciate che mostrino tutte le loro divisioni e ne traggano le inevitabili conseguenze istituzionali, ma non toglieteli voi dall'imbarazzo. La Lega ancora non è riuscita neanche a proferire verbo, non ha presentato mozioni, non è intervenuta e forse si degnerà di farlo in dichiarazione di voto. Basta, non va così! Non avevano bisogno della vostra stampella (*Applausi dei senatori Mantovani e Ortis*). Sarete solo accusati di aver fatto un inciucio, per salvare questo Governo. Perché c'è la paura nel *bluff* della crisi di Governo e delle elezioni. Se avete questa paura, non andremo e non andrete da nessuna parte. (*Applausi dai Gruppi Gruppo Misto e Aut (SVP-PATT, UV), e del senatore Caliendo*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (*Misto-LeU*). Signor Presidente, purtroppo, come avevamo già detto nell'illustrare la nostra mozione, il merito della questione TAV ormai è sullo sfondo, perché ancora una volta ne stiamo discutendo in Aula, quasi sull'orlo di una crisi di nervi. Mi dispiace dirlo, ma il MoVimento 5 Stelle ha presentato una mozione, forse per salvarsi la coscienza e per dire di averci provato, sperando in tutti i modi di farsela bocciare, per non mettere in discussione il Governo, nonostante gli affronti, le minacce e tutto quello che è accaduto, evidentemente, anche due minuti fa, quando abbiamo sentito due membri del Governo dire cose diverse.

Guardate che questo non è un buon modo di procedere, non solo per voi stessi, ma anche per il Paese, perché la discussione sulla linea TAV avrebbe meritato altro da parte vostra, in questo anno e mezzo di Governo (infatti è ormai passato un anno e mezzo). Non solo non vi sareste dovuti piegare, ma forse avreste dovuto avere coraggio, quando già in quest'Aula si è discusso di TAV, nel marzo dello scorso anno. Ne avete avuto l'occasione e invece avete fatto un'altra mozione e un altro accordo al ribasso con la Lega, ma i nodi prima o poi arrivano al pettine.

Non si può pensare di poter continuamente ammainare le proprie bandiere o di riuscire a costruire una sceneggiata come quella che sta andando "in onda" in questo momento in Aula, con una mozione No TAV, che

impegna il Parlamento, con la speranza che ne passi un'altra e che questa sia bocciata. Addirittura non si cerca neppure - questo è il punto - di unire le forze di coloro che, come noi, sono sempre stati contro la linea TAV e hanno tentato, con la propria mozione, di portare tutte le motivazioni per la non realizzazione dell'opera.

Cosa va in scena dall'altra parte? Tutti coloro che si ritroveranno a votare la mozione a favore della linea TAV - non so se sarà quella del Partito Democratico - compresa magari la Lega, mettono in campo ancora una volta il solito repertorio di questi anni, in questo disgraziato Paese. Uso l'aggettivo "disgraziato", perché siamo il Paese che esalta le grandi opere, ma poi non importa se si realizzano o no, perché l'importante è che ci sia un giro di appalti e che su questo si continui ad andare avanti.

Tra un po' sentiremo riparlare persino, forse, del ponte sullo Stretto, perché quello che si sta ricreando è un asse che abbiamo già conosciuto. Quando fu fatto quel disgraziato accordo con la Francia nel 2004 dal Governo Berlusconi, era l'epoca della legge obiettivo, era l'epoca della società di Lunardi, l'unica che aveva la talpa per fare le gallerie. Questo è quanto ci siamo trovati di fronte in questi anni.

Alla fine, quanto al merito della questione, dell'utilità o no dell'opera, noi continuiamo a sostenere che sia inutile. Alla fine di tutto questo, per il Paese, forse, rimarrà un *tunnel*. Magari vi costruiremo, come per il Gran Sasso, un altro laboratorio di fisica e avremo fatto un favore alla ricerca.

Come vi ho spiegato, la Francia ha deciso che se ne riparla nel 2038 e che non ci sono i numeri per quanto riguarda il trasporto merci. Quindi, la decisione verso cui ci si sta orientando, ancora una volta, non rappresenta un favore per il nostro Paese e non è utile.

Questo Paese ha un disperato bisogno di una programmazione seria sui trasporti. Noi siamo in una città dove va a fuoco un *autobus* a settimana e stiamo discutendo di buttare risorse in questo *tunnel*. Noi abbiamo un Sud che ha bisogno di infrastrutture, di tante opere, ha bisogno di un piano vero di trasporto e di mobilità sostenibile. (*Applausi del senatore Pellegrini Marco*).

La stessa Francia dice che i numeri non sono sufficienti e il paradosso è che noi, che paghiamo di più, invece andiamo avanti. Ma di tutto questo a quest'Assemblea non importa. Qui c'è soltanto il terrore che possa cadere il Governo. Ma la subalternità è un problema serio. Voi siete il partito di maggioranza relativa; così siete entrati in quest'Aula. Poi, però, uno dopo l'altro, avete dovuto subire i *Diktat* di un partito. Mi rivolgo qui al senatore Airola: non è vero! Ma quando mai la Lega è stata no TAV?

#### **Presidenza del presidente ALBERTI CASELLATI (ore 11,24)**

(*Segue DE PETRIS*). Lo sapevate perfettamente! La Lega era al Governo con Berlusconi e con Lunardi, durante la legge obiettivo, quando, appunto, fu sottoscritto quell'accordo iniquo con la Francia, da cui derivano tutti i problemi, anche di risorse, per questa opera.

Vi siete voluti illudere, perché dovevate per forza firmare quel contratto di Governo, ma le cose non stavano così. Così, però, non si va lonta-

no. Non solo voi non fate il bene di voi stessi, ma non fate il bene di questo Paese, perché a questo Paese serviva avere posizioni chiare e mostrarsi razionale nella scelta delle opere. Invece, ancora una volta, avete fatto il contrario e siete qui ad aver paura che la vostra mozione non possa essere approvata.

Noi, anche se non condividiamo l'impegno al Parlamento, voteremo a favore della vostra mozione, perché siamo no-TAV, perché con coerenza possiamo stare nel merito, perché la coerenza per noi è un valore serio e ci permette di procedere a testa alta e di poter continuare le nostre battaglie. Ovviamente, voteremo contro tutte le altre mozioni a favore del TAV, eccetto la nostra, che è no-TAV. *(Applausi dal Gruppo Misto e del senatore Pellegrini Marco)*.

ERRANI *(Misto-LeU)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ERRANI *(Misto-LeU)*. Signor Presidente, colleghe e colleghi, io ho firmato la mozione avente come prima firmataria la senatrice Bonino per segnalare la mia posizione sulla TAV, come ho avuto modo di motivare in un precedente dibattito di qualche mese fa.

Mi pare che sia chiaro che la TAV, in questa discussione, c'entri pochissimo. Di fatto, non c'entra nulla, visto che, per cambiare la posizione, come fanno bene i colleghi e le colleghe del MoVimento 5 Stelle, bisogna cambiare una norma primaria. Dunque, questo è un esercizio fittizio.

C'è un Senato che è già stato espropriato, dal Governo e dalla maggioranza, della sua funzione di merito su tutti gli atti più significativi. Ora un problema politico, riguardante la coerenza di una forza di maggioranza e uno scontro con un'altra forza di maggioranza, viene scaricato impropriamente sul Parlamento, sul Senato. Per me, è qualcosa di inedito e inaccettabile. Ciò avviene in modo improprio, perché stiamo discutendo non già della linea TAV, ma di un'altra questione politica - tutta e solo politica - che ormai è all'ordine del giorno da settimane.

L'inedito teatrino tra il vice ministro Garavaglia e il sottosegretario Santangelo è la dimostrazione plastica di questa drammatica situazione. In sostanza, nella maggioranza c'è una rottura politica che appare ormai non più risolvibile. L'unica cosa che regge è la paura, legata alla gestione del potere, altro che cambiamento. Il tentativo maldestro di coprire questa realtà, cari colleghi e colleghe, è una missione impossibile. È chiaro a tutti che questa è la realtà.

Per questo motivo, intendo sottrarmi a questa rappresentazione. Non parteciperò al voto - ad alcun voto - perché quest'operazione, risibile e politicista, non è per me accettabile. *(Applausi del senatore De Falco)*.

CIRIANI *(FdI)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIRIANI (*Fdl*). Signor Presidente, colleghi, non so se esista nella storia parlamentare della Repubblica un precedente di una situazione così assurda e surreale come quella che stiamo vivendo oggi in Senato.

Siamo stati convocati in tutta fretta per discutere una mozione del principale Gruppo parlamentare presente, il MoVimento 5 Stelle, che - di fatto - è un atto di accusa da parte di una forza di Governo contro la propria maggioranza, l'unico alleato che hanno e, in definitiva, anche contro il Presidente del Consiglio.

Ciò è sicuramente una conseguenza del fatto che il presidente Conte ha annunciato - non in Parlamento, in realtà, ma su Facebook - che la linea TAV si farà ed è anche una conseguenza diretta, immediata e altrettanto evidente del fatto che i senatori del MoVimento 5 Stelle hanno deciso di abbandonare l'Aula quando il presidente Conte è venuto in Senato a riferire sul cosiddetto scandalo dei finanziamenti russi.

Ebbene, noi ci domandiamo qual è stata la colpa del presidente Conte. Quella di aver detto finalmente la verità? Se il Presidente del Consiglio ha una colpa, è probabilmente quella di aver detto tardi questa verità e di aver nascosto (come avete fatto voi per tanti mesi, soprattutto in campagna elettorale) che il progetto TAV si doveva fare. È altrettanto vero poi che non si poteva non fare. Il presidente Conte se ne è inventata una al giorno per non dire la verità, ricorrendo a soluzioni da azzecagarbugli e furbizie infinite, ma alla fine la verità è testarda ed è venuta a galla.

La situazione, quindi, è quella che stiamo vivendo. Abbiamo appena assistito a una situazione tragicomica, in cui due membri dello stesso Governo - un Sottosegretario e un Vice ministro - hanno dato indicazioni diverse e opposte rispetto al voto della propria maggioranza. Purtroppo, però, nemmeno questo ci sorprende, perché è dall'inizio che diciamo che questa maggioranza non può stare insieme, in quanto raggruppa forze politiche troppo diverse e inconciliabili ed è un'illusione pensare di poter contenere all'interno di poche pagine di un contratto di Governo l'infinita difficoltà del governo di un Paese complesso come l'Italia.

La posizione del partito Fratelli d'Italia è chiarissima e l'abbiamo scritta nella nostra mozione: fate la TAV, non perdiamo altro tempo. Ci domandiamo, signor Presidente e colleghi - ma si tratta per noi di domande retoriche - se un Paese come il nostro, che purtroppo ha un *deficit* infrastrutturale da molti, molti anni, possa rinunciare a un progetto come questo e se un Paese che discute da trent'anni sulla necessità vitale di trasferire il traffico dalla gomma al ferro possa rinunciare a un tratto ad alta velocità destinato essenzialmente a questo. Oppure dobbiamo prestare fede alle conclusioni della commissione costi-benefici, che, con sprezzo del pericolo e anche dell'umorismo, ha scritto che non si deve fare la TAV, altrimenti i camion non correranno più, non si consumerà benzina e non si pagheranno le accise, quindi verranno a mancare le relative entrate? Non facciamo più la TAV, quindi, e nemmeno i treni, i tram, le metropolitane e le auto elettriche, altrimenti chi pagherà la differenza nell'incasso delle accise? Questo è quanto abbiamo ascoltato.



Il nostro Paese - che registra 280 tavoli di crisi al Ministero dello sviluppo economico e una crescita pari allo 0,1 per cento - se andrà bene - quest'anno dovrebbe rinunciare a un appalto miliardario, licenziare migliaia di operai, restituire i soldi e pagarci sopra anche penali: questa è la scelta politica che vorrebbe indicarci il Movimento 5 Stelle. *(Applausi dal Gruppo FdI)*. Ma si può governare un Paese, che è comunque una grande potenza economica, con la controultura del no e la subcultura del dire sempre e comunque no, a prescindere?

E poi, signor Presidente, rileggere le dichiarazioni del ministro Toninelli è come sparare sulla Croce Rossa: esattamente un anno fa, come oggi, rivolgendosi ai cattivi delle forze delle opposizioni, diceva loro letteralmente di mettersi il cuore in pace, perché la mangiatoia - rispetto alla TAV - era finita. Espressioni quasi uguali ha utilizzato un altro grande esponente dei 5 Stelle - che non siede in Parlamento, perché preferisce dispensare la propria saggezza da altre località più piacevoli ed esotiche delle Aule parlamentari - quando ha detto che la mangiatoia e i comitati d'affari sono finiti. Rispetto a queste dichiarazioni, il ministro Salvini - che credo sia il *dominus* di questa maggioranza - ha dichiarato non più tardi di ieri, 6 agosto, quanto si legge da un'agenzia ANSA, ossia, letteralmente, che Toninelli non è all'altezza di gestire le infrastrutture di un Paese come l'Italia.

Signor Presidente, ma se il clima e la situazione sono questi - com'è oggettivamente evidente, perché non ho inventato né una parola né una virgola - il ministro Toninelli dove trova il coraggio per rimanere al suo posto un minuto di più? *(Applausi dal Gruppo FI-BP)*. Ce lo domandiamo, qualcuno ci risponda. E dov'è il ministro Toninelli oggi? Non è qui a difendere le sue ragioni? *(Applausi dal Gruppo FI-BP)*.

Se è vero quello che dite, ossia che siete i veri antagonisti dei poteri forti e dei comitati d'affari e che dovete cambiare finalmente il corso della politica italiana, rivolgo al ministro Toninelli anche questa semplice domanda: dov'è finita la revoca delle concessioni autostradali al gruppo Benetton? *(Applausi dal Gruppo FI-BP)*. Avete persino fatto approvare una norma scudo per i funzionari, che vi mette al riparo da eventuali azioni risarcitorie in campo penale, civile e contabile, però la concessione rimane lì dov'era; anzi, con il Benetton vi apprestate anche a fare affari nel campo degli aeroporti.

Pensate di salvare la faccia - e forse anche la coscienza - dopo tutto quello che è avvenuto, presentando una mozione che potrei definire una specie di brodino riscaldato, di acqua fresca, perché - badate bene - è fatta dal Parlamento e, se approvata, secondo quanto riporta, il Parlamento impegna il Parlamento. Anche questa è davvero una novità straordinaria e clamorosa che ieri ci ha spiegato il ministro Di Maio, il quale ha avuto il coraggio di dire che la mozione non è niente di importante perché riguarda il Parlamento e non il Governo, come se il Governo non ricevesse la fiducia dal Parlamento e come se il Governo potesse governare senza una maggioranza parlamentare. I casi sono due: il ministro Di Maio ha bisogno di un ripasso molto veloce e intenso della Costituzione italiana oppure - questa credo sia l'ipotesi vera - siamo di fronte all'ipocrisia che è diventata strumento di governo. Questa è la verità.

Se, come dite voi, la TAV è un insieme di sprechi, di mangiatoie, di favori agli squali degli affari, se è uno scandalo, se è una violazione del vostro contratto di Governo e soprattutto se l'approvazione della risoluzione pro TAV è la clamorosa smentita di quanto hanno detto Ministri, Vice Ministri, Sottosegretari e parlamentari del MoVimento 5 Stelle, allora la strada che avete di fronte, se avete un minimo di coraggio e di coerenza, sono soltanto le dimissioni. Lasciate la parola di nuovo agli italiani; restituite la parola ai cittadini. Potete scegliere se salvare la vostra faccia e la vostra coerenza o se salvare le vostre posizioni di potere e la vostra carriera politica, ma la scelta l'avete già fatta ed è inequivocabile. Non si possono servire, però, due padroni allo stesso tempo.

Colleghi e Ministri del MoVimento 5 Stelle, avete fatto come avrebbe fatto Andreotti, che in situazioni come questa diceva che è meglio tirare a campare che tirare le cuoia. Ecco in cosa consiste la rivoluzione grillina, dopo tanti annunci. (*Applausi dal Gruppo FdI*). La parabola della rivoluzione grillina è l'antica malattia della politica italiana: il trasformismo e l'opportunismo. Rimanete contro ogni ragione e contro le vostre stesse ragioni aggrappati a questo Governo, ma non per fare, per proporre, per costruire, ma per criticare, per impedire, per rallentare e rinviare. Così non si governa il Paese, non si amministra l'Italia, non si aprono i cantieri e non si realizza nemmeno il TAV. (*Applausi dal Gruppo FdI*).

MARCUCCI (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCUCCI (PD). Signor Presidente, signor Vice Presidente del Consiglio, rappresentanti del Governo, autorevoli colleghi, parto cercando di sdrammatizzare un clima che appare molto teso nella giornata odierna.

Oggi mi sembra di essere a una prima teatrale. Ci sono proprio tutti: è venuto il vice presidente Salvini, è arrivato il ministro Toninelli e addirittura, dopo tanto tempo, vediamo sugli stessi banchi del Governo i Ministri della Lega e del MoVimento 5 Stelle. (*Applausi dal Gruppo PD*). Questa è una bella novità. Il Governo, forse, non è mai stato unito come oggi. Però, la *pièce* teatrale alla quale andiamo ad assistere purtroppo è quella del teatro dell'assurdo e l'assurdo in politica non può e non deve esistere.

La sola presentazione di una mozione da parte del MoVimento 5 Stelle contro il TAV e contro la posizione presa ufficialmente dal Presidente del Consiglio - a proposito del Presidente del Consiglio, noi auspichiamo e desideriamo con forza che venga anche il candidato al premio Oscar come miglior attore non protagonista di questa *pièce* teatrale (*Applausi dal Gruppo PD*) - dimostra al Paese, alla comunità politica, alle istituzioni e al Parlamento che questa maggioranza non esiste più, cari rappresentanti del Governo. (*Applausi dal Gruppo PD*).

Io capisco e sono a voi umanamente vicino. Mi riferisco, in particolare, ai parlamentari del MoVimento 5 Stelle, che di tante promesse fatte in campagna elettorale, probabilmente anche in buona fede, non riescono a mantenerne neanche una. (*Applausi dal Gruppo PD*). Sono umanamente a

voi vicino, perché mi rendo conto che questo crei frustrazione e la preoccupazione di tornare nei territori ed ammettere che in campagna elettorale si sono promesse cose che non si potevano mantenere, alcune cose che non si potevano fare o, in qualche caso, solo in qualche caso, si sono dette semplicemente delle bugie. Vi sono umanamente vicino, ma così è.

Avevate promesso cose su Taranto e sappiamo com'è andata a finire. Avevate promesso questioni importanti e rilevanti sulla TAP e sappiamo com'è andata a finire. Avevate preso degli impegni - ed avete raccolto molti consensi - sulla questione del TAV e sappiamo com'è andata a finire, come sta andando a finire, e cioè come era inevitabile che fosse, e io dico - essendo il Capogruppo del Partito Democratico - come era giusto che fosse: andando avanti su impegni seri, su un'opera importante e strategica per il nostro Paese, che il Partito Democratico ha voluto quando era al Governo e che continua a volere oggi che siamo all'opposizione. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

Se la maggioranza si divide radicalmente, plasticamente, sull'opera e sull'investimento più importante del Paese in questi anni, vuol dire semplicemente che la maggioranza non c'è più, che il Presidente del Consiglio deve andare al Colle a rimettere le dimissioni, che si deve rimettere in mano alla Presidenza della Repubblica la situazione politica e istituzionale di questo Paese: questo vuol dire e ne dovete prendere atto. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

Non è sufficiente ciò che noi proponemmo, con ottica costruttiva, a marzo di quest'anno: non è sufficiente sostituire il ministro Toninelli. Noi all'epoca presentammo una mozione di sfiducia individuale perché, secondo noi, il ministro Toninelli aveva ed ha gravi responsabilità: è uno dei Ministri che è causa della crisi economica del nostro Paese. *(Applausi dal Gruppo PD)*. È forse il principale attore di quella politica del «no», dei blocchi degli investimenti, nonostante le ingenti risorse che i nostri Governi avevano messo a disposizione di questo Paese; nonostante questo, avete voluto bloccare l'Italia, ci avete voluto mettere in ginocchio. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

È chiara quindi la posizione del Partito Democratico nei confronti del TAV. Ma è chiara anche la nostra posizione nei confronti di questo Governo e della maggioranza che lo sostiene: questa maggioranza non esiste più, questo Governo deve andare a casa e il giudizio è negativo a tutto tondo. *(Applausi dal Gruppo PD)*. È negativo perché ieri, contro voglia, avete dato la fiducia, seppur non raggiungendo il numero magico dei 161 voti, su un provvedimento voluto dal ministro Salvini, che è sbagliato, che attacca solo le ONG, che non difende il nostro Paese non difende i nostri concittadini, non migliora la nostra sicurezza. *(Applausi dal Gruppo PD)*. Ma serve ad andare in spiaggia a raccontare la sua storia, che è lontana dalla verità e lontana dall'interesse del nostro Paese.

Il nostro giudizio nei confronti del Governo è chiaro anche sul fronte economico, visti i pessimi risultati e i provvedimenti che avete preso, che vogliono anche cambiare la cultura in negativo rispetto al cuore fondamentale del nostro vivere la politica, che è il lavoro. Avete provato a fare anche questo e noi vi condanniamo. *(Applausi dal Gruppo PD)*. Dovete andare a

casa e ci dovete andare subito. Non potete costringere il Paese a continuare in questa penosa, drammatica e burrascosa situazione.

Io mi rendo conto - lo vediamo tutti i giorni - che ormai non il re, ma il "capitano" è nudo. Devo dire che mi sembra che si piaccia molto da nudo (*Applausi dal Gruppo PD*), perché così appare continuamente e questo, personalmente, mi sembra anche poco dignitoso. Ma, detto ciò, è nudo: oggi la sua maggioranza non esiste più; il suo Governo, nel quale lui è l'unico che detta la linea, alla faccia dei progetti e dei programmi del MoVimento 5 Stelle, non esiste più (*Applausi dal Gruppo PD*). Ripeto: non esiste più. E allora cosa si fa? Come ultima *ratio*, come difesa estrema - difesa di cosa? Delle posizioni, del potere, delle poltrone - si prova nuovamente, con determinazione e magari concordandolo tra Lega e MoVimento 5 Stelle, a inventarsi questo scherno nei confronti del Paese, dell'opinione pubblica, dei giornali. Si viene a prendere in giro l'Italia e si decide di farlo nelle Aule parlamentari, dove si presenta una mozione che impegna non il Governo ma il Parlamento, dove si dicono cose che non serviranno a niente. Avete scritto quella mozione insieme. (*Applausi dal Gruppo PD*). L'avete scritta perché, qualsiasi fosse l'esito, non abbia conseguenze nei confronti del vostro *status*, che è finalmente il vostro benessere personale, di ognuno di voi, al Governo.

È una vergogna che sottoponiate l'Italia a questo vostro modo di fare e (dopo un anno che vi ho visto al Governo) a questo vostro modo di essere. Su tutto sostenete tutto e il contrario di tutto; su tutto cercate di prendere in giro gli italiani; su tutto cercate di umiliare il Parlamento, di umiliare il Senato, di non permettere di capire fino in fondo.

Ma oggi l'Italia avrà la possibilità di capire semplicemente se sull'opera principale e centrale del piano degli investimenti del nostro Paese c'è o non c'è una maggioranza. L'ha già scoperto, è già chiaro.

Non sono d'accordo su meccanismi e tattiche parlamentari. (*Applausi dal Gruppo PD*). Ogni parte politica deve avere semplicemente un coraggio: il coraggio della trasparenza, della franchezza, della sincerità nei confronti del Paese. Il Partito Democratico l'ha fatto presentando una mozione, che ho voluto modificare affinché fosse molto, molto chiara e trasparente: noi siamo a favore di quest'opera, noi voteremo contro qualsiasi mozione contro quest'opera. Ma il dato politico è indipendente. (*Applausi dal Gruppo PD. Richiami del Presidente*).

Signor Presidente, sono passati nove minuti e ventitré secondi: mi deve dire perché suona il campanello. E, per favore, mi faccia recuperare questo tempo.

Il quadro politico è evidente a tutti: la principale forza parlamentare che sostiene questo sciagurato Governo è contraria al TAV, a questi investimenti, ed è a favore del blocco degli investimenti e del Paese. Cosa dica la Lega è per me irrilevante; la maggioranza non esiste più. (*Applausi dal Gruppo PD*).

La sentenza di oggi è comunque scritta e dice che Conte deve andare a rimettere le proprie dimissioni. (*Applausi dal Gruppo PD*). Noi siamo qui a certificare che la trasparenza deve premiare. (*Applausi dal Gruppo PD*).

Basta! Andate a casa. Il Paese non ne può più; non ne può più delle vostre bugie, delle vostre finte. Non potete continuare a prendere in giro il Parlamento e l'Italia. *(Vivi e prolungati applausi dal Gruppo PD, i cui senatori si levano in piedi. Congratulazioni).*

VOCI DAL GRUPPO PD. Tutti a casa! *(Richiami del Presidente).*

ROMEO (L-SP-PSd'Az). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO (L-SP-PSd'Az). Grazie, signor Presidente.

LAUS (PD). Tutti a casa!

ROMEO (L-SP-PSd'Az). Se è possibile, grazie.

Ho sentito durante la discussione generale molti Gruppi parlare di clima surreale nella giornata di oggi. In effetti, un po' di ragione c'è. Da una parte, abbiamo una mozione presentata da una parte della maggioranza, che vuole sostanzialmente chiedere il blocco del TAV quando il Governo ha già deciso di andare avanti; dall'altra parte, ci sono minoranze che presentano una mozione che impegna il Governo ad andare avanti quando questo è già stato deciso. Qualcuno ha parlato di clima surreale, una sorta di teatrino. Non lo so. Noi, di fronte a questa giornata, ci comportiamo con coerenza, come abbiamo sempre fatto. La Lega è sempre stata coerente, quindi sicuramente voteremo a favore, come ha detto bene il vice ministro Garavaglia, delle mozioni per il TAV e contro le mozioni che invece vogliono bloccare l'opera.

Abbiamo dato disponibilità ai nostri *partner* di Governo, durante il percorso di quest'anno, di poter in qualche modo discutere dei particolari sull'opera, che era poi il contenuto del contratto, ma senza assolutamente mettere in discussione la realizzazione dell'opera. Sono arrivate anche notizie positive, che lo stesso Presidente del Consiglio ha messo in evidenza, perché il consiglio di amministrazione di TELT, di recente, ha portato l'Unione europea ad aumentare i finanziamenti al 50 per cento per i progetti transfrontalieri riguardanti il corridoio ten-t, quindi con particolare riguardo anche alla Torino-Lione, che può aumentare del 5 per cento, quindi può salire fino al 55 per cento, in quanto il progetto sulla nuova linea è gestito da un promotore pubblico binazionale. Quindi ci sono alcuni elementi che hanno fatto lievitare i benefici rispetto ai costi, a proposito di analisi costi-benefici.

Possiamo anche comprendere - questo lo dico senza problemi - quando il MoVimento 5 Stelle porta sulla scena della politica italiana un elemento di rispetto e di tutela dell'ambiente. Dite una cosa giusta e di buon senso quando vi riferite al fatto che nel momento in cui bisogna progettare una nuova opera, magari bisogna prestare la giusta attenzione anche al rispetto dell'ambiente, a fronte di quanto succedeva in passato, quando forse una certa ideologia sulle grandi opere non teneva conto, pur di realizzarle, di

tutto quello che c'era intorno e delle esigenze dei territori. Questo discorso va bene, è giusto ed è di buon senso per le future opere che si vorranno realizzare, ma per le opere che già sono state finanziate, progettate e che devono essere finite, questo discorso non vale, non ha assolutamente senso. *(Applausi dai Gruppi L-SP-PSd'Az e FI-BP e del senatore Steger).*

Soprattutto lo diciamo in un momento economico particolare come questo, in cui tutti i Gruppi riconoscono la necessità e la volontà di fare degli investimenti, che diventano davvero importanti, fondamentali per far crescere questo Paese, per il famoso prodotto interno lordo. Se ne sta parlando anche a livello europeo: c'è un dibattito, c'è la volontà di far sì che la spesa per investimenti esca dai famosi parametri, numeri, numerini e *deficit* vari. Quindi è chiaro che questo è un tema su cui non possiamo bloccarci e aspettare. Il Paese deve andare avanti, quindi è necessario che gli investimenti e che le opere proseguano. Non c'è tempo per fare analisi di costi e benefici sulle opere che sono già state programmate e che devono partire. Non c'è tempo. *(Applausi dai Gruppi L-SP-PSd'Az e FI-BP).*

Il Paese non ha tempo, anche perché se davvero dovessimo bloccare quest'opera - questo è un altro punto fondamentale - quale credibilità potrebbe avere a livello internazionale un Paese che stipula un accordo e dopo 10-15 anni se lo rimangia e lo rimette in discussione? Qualsiasi investitore straniero direbbe che va ad investire da qualsiasi parte tranne che in Italia. È un problema di credibilità anche a livello internazionale. *(Applausi dai Gruppi L-SP-PSd'Az e FI-BP).* Non possiamo non tenere conto di questo aspetto. Finirebbe che da noi verrebbe più ad investire nessuno e quindi non avremmo la crescita del PIL, avremmo problemi economici, con tutte le conseguenze anche e soprattutto per lo stesso Governo.

Poi, non dimentichiamoci, non facciamo finta di niente, è vero che la mozione che presenta il Gruppo dei 5 Stelle oggi impegna il Parlamento e non il Governo e questo potrebbe far pensare che non ci siano questioni politiche, però non nascondiamoci: il dato politico e la questione politica restano aperti. Condividiamo e potremmo anche comprendere - lo dico al collega Patuanelli - le posizioni storiche del MoVimento e dunque le ragioni per cui, a livello identitario, il MoVimento voglia mettere la sua bandierina su questo tema perché nasce anche con la contrapposizione a quest'opera. Tuttavia - lo dico a tutti i colleghi - se fate parte del Governo e il Presidente del Consiglio ha dichiarato che l'opera va fatta, dovete essere a favore del TAV: non ci sono alternative. *(Applausi dai Gruppi L-SP-PSd'Az e FI-BP. Commenti dal Gruppo PD).*

È una questione di credibilità complessiva di tutto il Governo. Su un tema così importante - è inutile che ci nascondiamo - come il TAV, è chiaro che avere due partiti di maggioranza, uno che vota in un modo e l'altro che vota in un altro, indubbiamente pone sul tavolo una questione politica chiara, evidente, che non si può assolutamente negare. *(Commenti dal Gruppo PD).*

È inutile che ci nascondiamo, perché chi oggi vota «no» al TAV si prenderà la responsabilità politica delle scelte che conseguiranno nei prossimi giorni e nei prossimi mesi. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az. Commenti del senatore Laus).*

Chiederei cortesemente al senatore Laus di farmi finire. Dico con chiarezza che, in assoluto, in un anno - ne sono convinto - di cose ne abbiamo fatte tante e c'è stato anche un rapporto, a livello parlamentare, molto positivo con il collega Patuanelli e, soprattutto al Senato, tra noi e i colleghi dei 5 Stelle. Abbiamo spesso e volentieri spento incendi - lo sa Patuanelli - che magari nascevano nello stesso Governo. C'è stato un grande rapporto, però oggi, alla luce di quello di cui il Paese ha bisogno, che è crescere...

BELLANOVA (PD). Il Paese ha bisogno di un Governo!

ROMEO (L-SP-PSd'Az). ...non possiamo più accettare il blocco di alcune opere fondamentali, il blocco dell'autonomia, il blocco sulla riforma della giustizia e il blocco sulla riduzione delle tasse. *(Applausi dai Gruppi L-SP-PSd'Az e FI-BP).*

Troppi ostacoli impediscono a questo Governo di fare in modo che il Paese possa crescere con una certa velocità. Noi vogliamo andare avanti e non vogliamo andare indietro. Ognuno si prenderà la propria responsabilità.

LAUS (PD). Dovete andare altrove, a casa!

FARAONE (PD). A casa!

PRESIDENTE. Non interrompete, fate terminare.

ROMEO (L-SP-PSd'Az). Non è che per caso c'è un po' di preoccupazione tra i banchi del PD? *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az. Commenti dal Gruppo PD. I senatori Faraone e Laus fanno cenno di no con il dito).*

Come si diceva, mi pare in un trasmissione televisiva: «Paura, eh?» *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az).*

Per chiudere la mia dichiarazione di voto, annuncio il voto contrario alla mozione presentata dal MoVimento 5 Stelle e alla mozione presentata dalla senatrice De Petris del Gruppo misto e il voto favorevole a tutte le altre mozioni.

LA MURA (M5S). Bravo!

ROMEO (L-SP-PSd'Az). Devo dire che qui il PD ha fatto un capolavoro, presentando una mozione di una riga sola: era impossibile non votare a favore. *(Applausi ironici della senatrice La Mura).* Vi siete applicati molto, è davvero un capolavoro sartoriale: vi faccio i complimenti.

Al di là di questo, dichiaro a nome del Gruppo il voto favorevole a tutte le mozioni pro-TAV. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az, FI-BP e FdI. Molte congratulazioni).*

MALAN (FI-BP). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI-BP*). Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, numerosi, colleghi senatori, oggi devo dire che, grazie alla mozione presentata dal MoVimento 5 Stelle contro la TAV, si è manifestata chiaramente un'ampia maggioranza in quest'Assemblea a favore della realizzazione di questa linea e questa è una buona cosa. C'è una maggioranza ancora più ampia nel Paese, come si è visto nei risultati delle elezioni europee e nei risultati delle elezioni piemontesi, in cui oltre l'85 per cento dei piemontesi ha votato a favore di liste che, in vari modi, sono a favore della TAV. Di questo siamo soddisfatti. Ne siamo particolarmente soddisfatti come Forza Italia, perché per la realizzazione di un'opera come questa non bastano due mesi e non bastano neanche due anni, non basta un Governo, anche se dura tutta la legislatura: è un'opera che deve guardare ai decenni e noi nei decenni siamo sempre stati, in ogni occasione, a favore della TAV, quando conveniva e quando non conveniva. (*Applausi dal Gruppo FI-BP*).

Lo siamo stati quando eravamo al Governo nazionale e quando eravamo all'opposizione a Roma; quando eravamo al governo nella Regione e quando eravamo all'opposizione in Regione. Quando nel 2001 c'era il collegio uninominale Senato che comprendeva, in grande parte, la Valle di Susa, si potevano tenere posizioni più defilate e morbide e dire «vediamo» o «forse», almeno in quel collegio; invece decidemmo (io ero il candidato al Senato) di essere chiaramente a favore della TAV.

LICHERI (*M5S*). E perché non l'avete fatto?

MALAN (*FI-BP*). Riuscimmo comunque a vincere, sia pure di mille voti, quel collegio. Non abbiamo mai blandito (rispettato sì, ma blandito no) o candidato i sindaci no-TAV della Val di Susa: non l'abbiamo mai fatto, anche quando sarebbe convenuto; ad esempio, alle elezioni regionali del 2005, che abbiamo perso per poche migliaia di voti. (*Applausi dal Gruppo FI-BP*). Noi siamo coscienti di aver fatto il nostro dovere. È grazie alla costanza negli anni che si possono fare queste opere, non basta un proclama, non basta un giorno, non bastano due mesi.

Constatiamo oggi che sulla TAV una maggioranza c'è. Per quanto riguarda il Governo, abbiamo appena sentito parole forti da parte del Presidente del Gruppo Lega, senatore Romeo, in merito alle conseguenze politiche che dovrebbe o che può avere questa divisione così forte su un tema tanto importante, peraltro confermata da un contratto di Governo. Noi non avremmo firmato un contratto in cui c'era scritto che si ridiscuteva integralmente una linea che era già in costruzione. Esattamente un anno fa, tanti di noi erano con l'allora presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani a constatare che la linea è già scavata nella galleria definitiva, già un anno fa, per chilometri e chilometri. Noi ci siamo stati, a differenza del ministro Toninelli, che non c'è mai andato a vederlo, perlomeno per curiosità. (*Applausi dal Gruppo FI-BP e della senatrice Malpezzi*). Noi siamo stati in piazza, alle manifestazioni del sì-TAV senza insegne di partito e ne abbiamo anche organizzata una noi.

Noi vorremmo vedere le conseguenze, non potete tenere bloccato il Paese, perché le conseguenze politiche, evidentemente, se le gestiscono i



due protagonisti della maggioranza, ma le conseguenze reali ricadono sul Paese, un Paese bloccato, a crescita zero, che vuol dire un Paese che non dà opportunità, che toglie i soldi ai cittadini, toglie opportunità agli imprenditori e toglie posti di lavoro. *(Applausi dal Gruppo FI-BP).*

Davvero, allora, su questo ci vuole una risposta, non è un problema di litigi fra i *partner* che occupano i telegiornali e francamente hanno davvero stancato, ma è un problema del Paese reale. A noi quello interessa.

Mino Giachino, già Sottosegretario alle infrastrutture del Governo Berlusconi, racconta che il re, al tempo della decisione sul traforo del Frejus, era preoccupato perché c'era circa un 20-25 per cento del Parlamento subalpino (tra l'altro 204 deputati per uno Stato di quattro milioni e mezzo di abitanti) che era contrario. Ebbene, il conte di Cavour disse: Maestà, dobbiamo mettere buonsenso anche per quel 20-25 per cento. *(Applausi dal Gruppo FI-BP).* Noi ce l'abbiamo sempre messo, lo metteremo e quando questa linea si aprirà e darà tante opportunità a tutti e tutti la useranno come oggi tutti usano la linea ad Alta velocità che i Governi Berlusconi hanno fatto per l'Italia, noi saremo soddisfatti e sapremo di aver fatto il nostro dovere. *(Vivi e prolungati applausi dal Gruppo FI-BP. Molte congratulazioni).*

PATUANELLI (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PATUANELLI (M5S). Signor Presidente, rappresentanti del Governo, colleghi, ha ragione il presidente Romeo quando dice che la parola che forse è stata più ricorrente negli interventi di tutti è stata «surreale». Si è detto che presentare questo tema in questo periodo è surreale, che riparlare di TAV è surreale, che surreale è la mozione del MoVimento 5 Stelle, che surreale è una mozione che impegna lo stesso Parlamento. Io ritengo che la prima cosa surreale sia dimenticarsi che questa è una Repubblica parlamentare e non un premierato e che quindi il dibattito politico si fa in quest'Aula. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

GALLONE (FI-BP). Voi ve lo dimenticate!

GIRO (FI-BP). Ma che dici?

PATUANELLI (M5S). Oggi diamo corso a un dettato costituzionale: si fa un dibattito politico tra forze politiche che la pensano anche in modo diverso, senza per questo mettere sempre in mezzo il Governo, perché il presidente Romeo sa - e l'ha detto prima - quante volte siamo dovuti intervenire proprio per cercare di esercitare questa prerogativa, che è quella della centralità del Parlamento. Facciamolo oggi su questo tema e non sugli altri.

GIRO (FI-BP). La scatoletta di tonno!

LANZI (M5S). Ma stai zitto!

PATUANELLI (M5S). È surreale anche il dibattito che su questo tema si è svolto molto più spesso solo con *tweet* o con commenti che non entrano nel merito, ma noi stiamo parlando di una semplice infrastruttura e le infrastrutture si realizzano quando sono utili al Paese, si analizza se sono utili al Paese, si verifica se nella loro vita utile porteranno un ritorno economico e si decide se farle o meno e anche se tornare indietro rispetto a delle idee che altri hanno avuto trent'anni prima, perché si può anche pensare che si può tornare sulle proprie idee. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

E allora, da un lato abbiamo sempre avuto i promotori dell'intervento a dire che è un'opera utile, perché sposterà il traffico dalla gomma alla ferrovia, che sarà un risparmio ambientale, che ci sarà un motore economico, che è utile per il trasporto delle merci: (*Commenti della senatrice Bellanova*). Dall'altra parte c'è invece chi osteggia quest'opera e dice che tutti questi obiettivi (che sono certamente condivisibili, sia dal punto vista infrastrutturale che ambientale) non si ottengono attraverso di essa. Bisogna forse allora farsi delle domande e dare delle risposte, magari su una base tecnica, perché questa è un'opera infrastrutturale, non è soltanto un'opera che crea e amplia il dibattito politico.

Che cos'è il TAV? Non è un treno ad alta velocità, come hanno già detto alcuni colleghi, ma una linea ferroviaria dove i treni merci arriveranno al massimo... (*Commenti dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Non è possibile interrompere sempre. Prego, senatore Patuanelli.

PATUANELLI (M5S). Non mi arrabbio mai quando vengo interrotto. Non preoccupatevi, ciascuno risponde delle cose che fa e si evidenzia per quello che è. (*Applausi dai Gruppi M5S e L-SP-PSd'Az*).

È una linea mista, con caratteristica di interoperabilità, dove passeranno sì certamente merci, probabilmente anche passeggeri, ma mai ad alta velocità. La linea esistente ha una velocità massima tra i 120 e i 140 chilometri all'ora, esattamente in linea con quello che sarà la nuova linea ferroviaria.

Il corridoio 5, che dovrebbe collegare il Portogallo all'Ucraina (Lisbona a Kiev), è una bufala che non esiste più da anni. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Esiste il corridoio mediterraneo, il percorso numero 3, che è previsto colleghi la Spagna all'Ungheria (quindi non Lisbona a Kiev): la maggior parte delle tratte previste di questo percorso non sono state realizzate, Paesi come la Slovenia e la Croazia hanno già detto che non procederanno alla loro realizzazione e quindi resterà, casomai, un unico tratto realizzato. Ricordo anche che gli stessi tecnici dell'Unione europea dicono che quello è veramente un eventuale collo di bottiglia di un corridoio europeo, che però può essere disotturato con una nuova infrastruttura o intervenendo sull'infrastruttura esistente, cosa che è possibile fare e che noi proponiamo da tempo. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

La linea storica è satura? No. La linea storica porta 14 milioni di tonnellate all'anno; nell'ultimo esercizio ha portato 3,4 milioni di tonnellate.

La linea storica non è saturata; anzi, si può portare quasi quattro volte e mezzo il traffico merci esistente.

Il traffico merci è in crescita? No, il traffico merci è in totale decrescita. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Non mi riferisco soltanto a quello ferroviario, per una questione di intermodalità e di scambio modale che non c'è, perché in decrescita costante è il traffico merci sulla linea storica e in decrescita totale, da tempo, è anche il trasporto su gomma. Si parla di circa 40 milioni di tonnellate di merci che vengono scambiate tra Italia e Francia su quei confini, ma negli ultimi dieci anni esso ha subito una decrescita del 12,3 per cento. Mi riferisco al traffico complessivo e non solo a quello sulla rete ferroviaria, in riferimento al quale si potrebbe dire che evidentemente bisogna intervenire sull'infrastruttura altrimenti il trasporto delle merci non la usa perché non funziona, è il traffico delle merci che è in calo. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

C'è poi la questione del costo. In questo Paese, ogni volta che si interviene su un'infrastruttura e si comincia a realizzare un'opera i costi preventivati all'inizio sono meno della metà dei costi finali e quindi oggi parliamo di spendere 11 miliardi di euro per la tratta internazionale, ma non sappiamo quanti ne spenderemo veramente. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Il senatore Malan diceva che un pezzo è già realizzato: si tratta di una galleria geognostica, è in asse e nel diametro dell'infrastruttura ma non è l'infrastruttura e le altre sono discenderie. Io chiedo soltanto di sapere le cose che si dicono qua dentro. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

E i costi, nella tratta internazionale che ci costerà circa 11 miliardi, sono divisi in circa il 57 per cento per l'Italia e il 43 per cento per la Francia, e questo perché? La nostra tratta nazionale è più piccola e costa meno, mentre la loro tratta nazionale è più lunga e costa di più, però c'è un piccolo dettaglio: è previsto il fasaggio, che forse pochi conoscono. Il fasaggio dice che l'opera si fa per fasi: si fa la tratta internazionale e, quando sarà saturata a linee nazionali esistenti, si andrà avanti con i progetti nazionali, cosa che non avverrà mai perché quella linea non si saturerà mai! (*Applausi dal Gruppo M5S*).

E allora chiedo gli amici della Lega (e dico amici citando con lo stesso spirito e nello stesso modo le parole della senatrice Pirovano di ieri, che mi hanno molto colpito): vogliamo regalare dei soldi a Macron? Lasciamo che sia il Partito Democratico a regalare parlamentari a Macron e noi teniamoci i nostri soldi! (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Ci sono tante altre cose che potremmo dire sui costi di uscita dal progetto, altre domande puntuali su quest'opera, ma è evidente che c'è anche un tema politico dell'idea di sviluppo. Noi, infatti, ci riempiamo la bocca di parole come «green economy», come «benessere ambientale», «ambiente», «tutela», «cambiamenti climatici»; dopodiché però abbassiamo la testa davanti al concetto delle grandi opere che, in quanto grandi e in quanto opere, vanno fatte a prescindere. Questo non è più vero, perché la più grande opera che possiamo fare per questo Paese è mantenere le nostre infrastrutture esistenti, rinunciare a quelle inutili e spendere i soldi per fare altro. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Lo sviluppo che noi stiamo cercando di fare non significa bloccare tutto, non significa dire no! Chi ha sbloccato la Asti-Cuneo? Chi lo ha fatto? Chi ha sbloccato la Ragusa-Catania? Chi ha sbloccato il contenzioso con Cmc? Chi ha fatto il fondo per le imprese? Lo abbiamo fatto noi con il nostro ministro Toninelli! Lo sblocco del cantiere della Asti-Cuneo lo ha fatto il ministro Toninelli, non altri! *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

Concludendo, mi sia consentita una piccolissima citazione: «Non esiste il partito delle grandi opere. Non credo a quei movimenti di protesta che considerano dannose iniziative come la Torino-Lione. Per me è quasi peggio: non sono dannose, sono inutili. Sono soldi impiegati male» Matteo Renzi, 2013. Noi non abbiamo cambiato idea! Noi voteremo a favore della nostra mozione e contro quelle presentate dagli altri Gruppi. *(Vivi e prolungati applausi dal Gruppo M5S. Moltissime congratulazioni. I senatori Ferrara e Lucidi mostrano lo schermo di un computer portatile recante la scritta: «NOTAV». Il senatore Laus espone un cartello recante la scritta: «I 5 Stelle cambiano idea ad Alta Velocità #sitav»)*.

PRESIDENTE. Rimuovete i cartelli! Non si può fotografare in Aula! Togliete quel computer! Sembra di essere all'asilo infantile.

CERNO (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto in dissenso dal mio Gruppo.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e le do la parola.

CERNO (PD). Signor Presidente, membri del Governo (o di ciò che ne resterà dopo questa votazione), senatrici e senatori, ho chiesto la parola in dissenso dal mio Gruppo (che su questo tema è già in dissenso di per sé, però silenziosamente), decidendo di parlare e di separarmi in questa strada dal Partito Democratico, in virtù di un democratico dissenso, una parola che invito questo Senato a fare propria e rispettare più di quanto è stato fatto in questi giorni con chi dissentiva: è una bella parola in politica. *(Applausi della senatrice Nugnes)*.

Lo faccio perché ho firmato la mozione di un altro Gruppo, del Movimento 5 Stelle, e ringrazio il capogruppo Patuanelli per aver accolto la mia firma, una specie di sesta stella in questo Parlamento che sta cambiando davanti ai nostri occhi in queste ore. L'ho fatto per due motivi: è una mozione che chiede al Parlamento (e si è discusso anche di questa parola), in questo caso a una delle sue Assemblee, il Senato, di agire anche fuori dalla prassi come è prerogativa del Parlamento, che non ha limiti nel suo agire, per tentare di evitare all'ultimo momento uno spreco colossale di danaro che è stato perpetrato nel nome del fare e che invece è lo strafare.

Io dico no a questa TAV *(Applausi dal Gruppo M5S e della senatrice Nugnes)* e aderisco al documento dei 5 Stelle per un motivo di merito, che è stato illustrato e su cui quindi non mi dilungherò molto, e per un motivo politico.

Partiamo da quello di merito: in questi giorni si è sentito dire che il mio sì alla mozione presentata dal MoVimento 5 Stelle - anzi, 6 Stelle, a

questo punto - secondo quanto ho letto, sarebbe un voto contro il futuro. La domanda è: quale futuro? Il futuro che fu progettato, negli anni Ottanta, dai Governi Andreotti VI e Andreotti VII, quando in Italia si stava immaginando l'aereo supersonico, che avrebbe portato la gente in giro per il mondo, quando il nucleare ancora doveva alimentare le nostre case, quando il futuro era una cosa che non è mai diventata presente; siamo già in ritardo di trent'anni e dobbiamo ancora cominciare. Soprattutto, quel futuro immaginava un Paese in cui l'economia sarebbe sempre cresciuta, in virtù della vittoria di un capitalismo, che avrebbe continuato a portare soldi e merci, soldi e merci, soldi e merci, che però non ci sono. *(Applausi dai Gruppi M5S e Misto)*. Non ci sono! Quindi forse questo era il futuro immaginato nel 1986 e nel 1987, ma siamo nel 2019. Come è stato detto - non mi dilungherò - questo treno a 120 chilometri all'ora, che è più o meno la velocità di uno *scooter* sul Grande raccordo anulare, che però non costa 9 miliardi di euro *(Applausi dal Gruppo M5S)*, arriverà nel 2030. Almeno questo dicono adesso, ma i francesi per otto anni non faranno la loro linea e quindi ci fermeremo a Lione, quindi il futuro, nel 2050, sarà un progetto del 1986. Permettete di dubitare che il futuro sia quello. *(Applausi dal Gruppo M5S e della senatrice Nugnes)*.

Un'ultima cosa tecnica, poi parlerò della ragione politica. Ci si può chiedere perché i francesi lo facciano. Sono forse stupidi, come nelle barzellette? Lo fanno perché l'orientamento di Berlusconi e Bossi, ovvero il Governo di Lega e Forza Italia, quello che oggi ricomparirà davanti ai nostri occhi (mi auguro senza il voto del mio partito) fu in pratica il seguente: «Siccome dobbiamo fare questa cosa, la pagheremo più noi dei francesi, anche se abbiamo meno strada da fare». E quelli ovviamente risposero: «Grazie!». Gliela stavamo pagando noi! Nasce per quello, mica per altro. *(Applausi dal Gruppo M5S e della senatrice Nugnes)*.

PRESIDENTE. Concluda, senatore Cerno.

CERNO (PD). Concludo, signor Presidente, con il motivo politico. Cara sinistra, con questo voto stai asserendo le stesse cose che ha detto il *premier* Conte. Mi fa piacere: state sostenendo il Governo e state dando la fiducia al Governo che contestate. L'esito sarà una crisi. La pagherà il ministro Toninelli? Siamo tutti contenti che paga il ministro Toninelli? Il problema dell'Italia è il ministro Toninelli? *(Applausi dal Gruppo M5S)*. Va bene. Poi ci sarà un altro Governo? E che Governo sarà, Matteo? Più di destra! E noi, con il voto del PD, non rischiamo che si confondano e pensino che lo sosteniamo? Secondo me sì! *(Applausi dal Gruppo M5S)*. E se loro non lo vogliono sostenere? Bravi!

PRESIDENTE. Per cortesia, concluda.

CERNO (PD). Amici - e se non siete miei amici, dico quello che disse Pajetta: se si chiamano amici tra di loro, possiamo chiamarli amici anche noi - ripensateci finché siete in tempo. State facendo un errore madornale. *(Vivi, prolungati applausi dai Gruppi M5S e Misto)*.

PRESIDENTE. Signori senatori, prima di dare avvio alle votazioni, vorrei cogliere l'occasione per ringraziare tutti per il lavoro che avete svolto, per la collaborazione alla Presidenza, e soprattutto augurare a voi tutti e alle vostre famiglie una buona vacanza. Ringrazio anche tutta l'Amministrazione, che, nonostante la forte riduzione di personale, ha permesso che i nostri lavori potessero procedere, con grande efficienza, efficacia e professionalità. Lo dico adesso, perché poi so che tutti scapperanno, come quando a scuola suona la campanella. Grazie a tutti. *(Applausi)*.

Prima di passare alla votazione, avverto che, in linea con una prassi consolidata, le mozioni saranno poste ai voti secondo l'ordine di presentazione.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 152, presentata dal senatore Patuanelli e da altri senatori.

*(Segue la votazione)*.

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 153 (testo 2), presentata dal senatore Marcucci e da altri senatori.

*(Segue la votazione)*.

**Il Senato approva.** *(v. Allegato B)*. *(Applausi dai Gruppi FI-BP e PD)*.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 156, presentata dalla senatrice Bonino e da altri senatori.

*(Segue la votazione)*.

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 157 (testo 2), presentata dal senatore Ciriani e da altri senatori.

*(Segue la votazione)*.

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

La mozione n. 159 è preclusa.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 162 (testo 2), presentata dalla senatrice Bernini e da altri senatori.

*(Segue la votazione)*.

**Il Senato approva.** *(v. Allegato B)*. *(Applausi dal Gruppo FI-BP. Vivaci Commenti dal Gruppo PD all'indirizzo del Gruppo M5S)*.

VOCI DAL GRUPPO PD. A casa! Andate a casa!

BONINO *(Misto-PEcEB)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONINO (*Misto-PEcEB*). Signor Presidente, volevo solo comunicare che, il dispositivo elettronico della mia postazione non ha funzionato, dunque non ho potuto votare favorevolmente alla mozione n. 153 (Testo 2).

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

### **Disegni di legge, annuncio di presentazione**

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Presidente del Consiglio dei ministri:*

«Conversione in legge del decreto-legge del 7 agosto 2019, n. 75, recante misure urgenti per assicurare la continuità delle funzioni del Collegio del Garante per la protezione dei dati personali» (1460).

### **Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno**

CALANDRINI (*FdI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALANDRINI (*FdI*). Signor Presidente, volevo chiederle di intervenire, con la sua presenza autorevole, presso il Governo, affinché si possa sollecitare il rispetto del Regolamento del Senato, il quale prevede che alle interrogazioni sia data risposta entro venti giorni.

Io sono senatore dal 19 marzo, ho presentato 7 interrogazioni e, ad oggi, dopo quasi sei mesi non ricevo ancora alcun tipo di risposta. L'interrogazione alla quale chiedevo risposta urgente è la n. 4-01821 che, tra l'altro, parla delle aggressioni all'interno delle strutture ospedaliere. Un tema che, tra l'altro, è di forte attualità. Quindi, signor Presidente, le chiedo la possibilità di avere urgentemente questa risposta dal Governo.

D'ALFONSO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALFONSO (*PD*). Signor Presidente, colgo quest'occasione, attraverso la sua persona, per richiamare le attenzioni del Ministero dell'interno e del suo Ministro rispetto al dramma che sta vivendo la struttura destinata al servizio dei Vigili del fuoco di Pescara.

Anche durante la grandinata eccezionale di luglio, la sede dei Vigili del fuoco di Pescara si è allagata ed è uscita tecnicamente da ogni condizione di agibilità e di funzionalità. Sono circa dieci anni che la sede dei Vigili del fuoco è tecnicamente fuori gioco. Abbiamo preparato a più riprese un *dossier*, d'intesa con prefettura, Provincia di Pescara e lo stesso comando dei Vigili del fuoco. Abbiamo trovato anche tre siti alternativi per fare in

modo che si dia riguardo sia al prestigio dei Vigili del fuoco, che ad un sito capace di collegare l'attività di servizio dei Vigili del fuoco con la grande viabilità.

Serve che il Ministero procuri la provvista finanziaria e avverta tale questione come una priorità. Oggi la sede dei Vigili del Fuoco si trova in un rettangolo strategico, ma per la vita culturale ed universitaria è come se si trovasse in una cristalleria.

### **Presidenza del vice presidente TAVERNA (ore 12,26)**

(Segue D'ALFONSO). E quando c'è bisogno dell'intervento dei Vigili del fuoco, tutto entra in un *caos* raddoppiato, senza considerare che le avversità atmosferiche, nei fatti, producono degli allagamenti e mettono fuori campo ogni capacità di intervento.

Con questo mio contributo, attraverso l'utilizzo del tempo riservato agli interventi di fine seduta, voglio richiamare il Ministro, il Ministero e il direttore generale competente a far sì che, con sollecitudine, si attivino il *dossier* e il procedimento amministrativo.

GRANATO (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRANATO (M5S). Signor Presidente, ci viene difficile comprendere alcuni meccanismi su cui si basa l'azione del ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca Marco Bussetti.

Innanzitutto, non capiamo in base a quale principio alcuni docenti, come avviene nei concorsi ordinari, debbano essere sottoposti a due prove scritte e una orale per essere abilitati all'insegnamento ed entrare di ruolo, mentre altri, invece, possano superare solamente una prova *computer based* e un orale non selettivo. Esistono per caso docenti e studenti di serie A e di serie B? Se è giusto valorizzare l'esperienza di servizio, è altrettanto lecito fare enormi sconti sui requisiti culturali che devono avere i docenti abilitati?

Dunque, non riusciamo a comprendere come mai e il Ministro non abbia ancora bandito - siamo ad agosto - i concorsi per la scuola secondaria con le modalità previste nell'ultima legge di bilancio, e invece abbia tanta fretta a decretare in urgenza l'incremento delle sacche di precariato con un concorso facilitato e percorsi abilitanti. Nel frattempo, però, c'è stato l'aumento di stipendio dei dirigenti scolastici di 600 euro al mese. Ma perché adesso che si prospetta un decreto-legge sulla scuola? Perché non parliamo dei 4 euro per i docenti che tengono in piedi le scuole italiane? Non era previsto anche l'aumento degli stipendi degli insegnanti nella famosa intesa con i sindacati dello scorso 24 aprile? Come mai, di questo, il Ministro "leone" non fa più parola in ambienti sindacali, né ai tavoli di Governo, nel silenzio assordante dei sindacati confederali?

Gli aumenti di stipendio si infilano solo nelle piattaforme quando si tratta di organizzare scioperi concordati politicamente a tavolino, ma - in realtà - di 100 cose che si chiedono si punta solo a una: non a quella che



unisce, ma a quella che divide, appunto, i docenti in docenti di serie A e di serie B.

E dove sono andati a finire i 5.000 posti ogni anno assegnati ai docenti FIT e GAE che sono spariti, mentre sarebbero dovuti essere convertiti in posti a tempo indeterminato? Che fine hanno fatto i posti di quota 100 e la cessazione delle cosiddette classi pollaio, prevista nel contratto di Governo?

Come si garantisce la continuità didattica in queste condizioni? Dove sono le intese sui DSGA facenti funzione? Che fine hanno fatto i piani di rientro per i docenti mandati a 1.000 chilometri di distanza, per effetto del piano di reclutamento straordinario della legge 13 luglio 2015, n. 107? In mancanza di soluzioni da parte del Ministero noi, parlamentari del Movimento 5 Stelle, abbiamo richiesto più volte i dati necessari a elaborare una proposta per il rientro, che però non ci sono mai stati forniti.

E, ancora, da quali povertà educative devono essere salvati gli studenti delle scuole paritarie, ai quali è esteso anche il bando per progetti PON da 50 milioni di euro? Forse si riferiva a quelle degli stipendi degli insegnanti delle scuole paritarie, in alcuni casi pagati anche 50 centesimi l'ora?

Sono tante, decisamente troppe, le criticità nella gestione di questo Ministero e tante, troppe, le disfunzioni alle quali da tempo non si dà risposta. Siamo forza di Governo e non siamo soddisfatti degli impegni assunti dal Ministro ma non concordati con il Movimento 5 stelle, il Gruppo parlamentare più numeroso che sorregge questa maggioranza.

Pretendiamo di restituire alla scuola statale pubblica quel ruolo di ascensore sociale che la Costituzione le attribuisce, nel rispetto di studenti, famiglie e soprattutto, di tutti i docenti che devono essere trattati con imparzialità. Su questo non accettiamo deroghe. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

TRENTACOSTE *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TRENTACOSTE *(M5S)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la coltivazione della frutta in guscio rappresenta da tempo un importante settore d'investimento per l'agricoltura italiana. Molti imprenditori agricoli, soprattutto nelle Regioni del Meridione, negli ultimi anni hanno impiantato centinaia di ettari di mandorleti, carrubeti e pistacchieti, dando slancio al settore e creando nuove opportunità di lavoro, soprattutto per i più giovani.

Ciò è dovuto al maggior uso della frutta in guscio nell'alimentazione, raddoppiato nell'ultimo decennio, anche per il suo riconosciuto valore nutrizionale. La qualità della frutta in guscio prodotta nel nostro Paese risulta infatti superiore a quella delle produzioni estere, in cui sono non di rado presenti agenti patogeni, come le aflatossine (ad esempio, nella mandorla della California, nella nocciola della Turchia o nel pistacchio iraniano, prodotti spesso con metodi poco rispettosi dell'ambiente, come un eccessivo ricorso ai fitofarmaci e un abnorme consumo di risorse).

Sul fronte italiano, nonostante i dati incoraggianti, le aziende del settore lamentano una carente integrazione della filiera tra i soggetti che pro-

ducono, trasformano e commercializzano frutta secca in guscio. Il settore, infatti, non ha seguito il percorso di crescita sviluppato da altri Paesi, finendo per risultare non al passo con i tempi e non competitivo a livello internazionale. La qualità e la quantità che il nostro Paese era in grado di offrire sono state superate dalle produzioni di altri Paesi, che hanno puntato all'innovazione e a strategie di mercato in grado di far conoscere e apprezzare i loro prodotti nel mondo.

È necessario dunque tutelare e valorizzare la nostra produzione, promuovendola sui mercati nazionali e internazionali. Ciò potrà avvenire solo attraverso un intervento strategico da parte del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, deputato a sostenere le potenzialità espresse dal comparto della frutta in guscio italiana.

Proprio per questo - seppure in questo clima surreale - mi appello al ministro Centinaio affinché ponga in essere ogni azione utile a rendere esecutive le indicazioni contenute nel Piano del settore mondiale, noci, pistacchi e carrube voluto dallo stesso Ministro delle politiche agricole e approvato anche dalla Conferenza Stato-Regioni nel 2012, ma purtroppo rimasto ancora inattuato. Solo attraverso l'attuazione delle misure contenute nel citato piano, accompagnata da un'efficace campagna di promozione territoriale, riusciremo a rilanciare un settore strategico dell'agricoltura italiana. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

LANIECE *(Aut (SVP-PATT, UV))*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANIECE *(Aut (SVP-PATT, UV))*. Signor Presidente, è di questi giorni una notizia che sta passando sotto traccia, nell'attuale clima vacanziero, ossia l'annullamento all'autonomia speciale alla regione autonoma indiana del Kashmir con una modifica unilaterale della Costituzione, voluta dal Governo ultranazionalista indiano guidato da Narendra Modi. Senza entrare troppo nel merito di questa scelta politica, legata a questioni internazionali e soprattutto ai rapporti con il Pakistan, ciò che mi preme sottolineare è la violenza di quest'atto politico, fatto da un Governo sostenuto da un'ideologia razzista, che potrebbe portare ad un regime totalitario.

Da parte nostra, nella veste di rappresentanti di piccole comunità portatrici di culture e tradizioni secolari tipiche delle Regioni di confine e di federalisti convinti, non possiamo che manifestare la nostra più profonda indignazione e severa censura su ciò che sta accadendo alla popolazione di questo territorio.

Il filo rosso che lega il Kashmir, il Kurdistan, la Catalunya, la Scozia e le nostre realtà a Statuto speciale, garantite in modo lungimirante dalla nostra Costituzione, rappresenta la voglia di vivere secondo la propria cultura e le proprie tradizioni, con la possibilità di autodeterminazione in un contesto di pace e democrazia.

Auspico quindi una presa di posizione forte del nostro Governo verso tale grave fatto, al popolo del Kashmir, che vive in uno stato d'assedio

e di coprifuoco, diciamo: «Tenete duro, siamo dalla vostra parte». *(Applausi dal Gruppo Aut (SVP-PATT, UV) e della senatrice Rojc).*

QUARTO (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

QUARTO (M5S). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'Ofanto è uno dei più importanti fiumi dell'Italia meridionale, lungo 171 chilometri. Il suo bacino idrografico è di ben circa 2.800 chilometri quadrati. Attraversa tre Regioni: la Campania (dove nasce), la Basilicata e la Puglia (dove sfocia, vicino Barletta).

Da un punto di vista ambientale, il fiume rappresenta un importante scrigno di biodiversità, che vede anche la presenza della lontra, tanto che nel suo bacino esistono nuove aree tutelate e perimetrate nell'ambito della rete Natura 2000, per un totale di 37.000 ettari. La Regione Puglia nel 2007 ha istituito il Parco naturale regionale Fiume Ofanto, che però trova notevoli problemi di gestione.

Nel suo bacino insistono anche siti industriali e scarichi di acque reflue. Dalla stampa apprendiamo che, in seguito ad attività di campionamento e analisi delle acque del fiume Ofanto effettuate dal dipartimento ARPAC di Avellino, nel territorio di Conza della Campania sono state rilevate concentrazioni di mercurio superiori alle massime ammissibili. In seguito ai preoccupanti dati emersi e trasmessi ai Comuni interessati lo scorso 24 luglio, i Comuni dell'alta valle dell'Ofanto (Calitri, Morra De Sanctis, Teora, Conza della Campania e Cairano) hanno ordinato in via precauzionale il divieto assoluto di utilizzo a qualsiasi fine, compresi gli usi irrigui e zootecnici, delle acque del fiume e di quelle dei pozzi alimentati dal fiume stesso. La notizia è particolarmente allarmante, in quanto il mercurio è un metallo pesante altamente tossico e pericoloso per la salute delle persone, della fauna selvatica e del territorio e, insinuandosi nella catena alimentare, può inquinare i fertili orti della valle e il pescato.

Siamo molto preoccupati per lo stato di salute del fiume e chiediamo di potenziare il monitoraggio ambientale, estendendolo verso la foce e finanche al mare, e di approfondire il quadro conoscitivo tramite una maggiore capillarità nelle determinazioni analitiche sia nei corsi d'acqua che alimentano il fiume sia sui terreni e sedimenti fluviali del bacino.

Chiediamo la massima attenzione per questo importante corpo idrico, anche perché finora poco o nulla è stato fatto per tutelare un territorio che racchiude, oltre alle bellezze paesaggistiche e ambientali, anche un patrimonio storico, artistico e culturale di enorme interesse. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

### Atti e documenti, annuncio

PRESIDENTE. Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commis-

sioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### **Ordine del giorno per la seduta di martedì 10 settembre 2019**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 10 settembre, alle ore 12,30, con il seguente ordine del giorno:

#### **I. Discussione dei disegni di legge:**

Deputati IEZZI ed altri. - Distacco dei comuni di Montecopiolo e Sassofeltrio dalla regione Marche e loro aggregazione alla regione Emilia-Romagna, nell'ambito della provincia di Rimini, ai sensi dell'articolo 132, secondo comma, della Costituzione (*approvato dalla Camera dei deputati*) (1144)

- BARBONI ed altri. - Distacco dei comuni di Montecopiolo e Sassofeltrio dalla regione Marche e loro aggregazione alla regione Emilia-Romagna, nell'ambito della provincia di Rimini, ai sensi dell'articolo 132, secondo comma, della Costituzione (720)

- CROATTI. - Distacco dei comuni di Montecopiolo e Sassofeltrio dalla regione Marche e loro aggregazione alla regione Emilia-Romagna, nell'ambito della provincia di Rimini, ai sensi dell'articolo 132, secondo comma, della Costituzione (959)

- *Relatore* GRASSI (*Relazione orale*)

#### **II. Discussione dalla sede redigente dei disegni di legge:**

1. VALLARDI ed altri. - Norme per la valorizzazione delle piccole produzioni agroalimentari di origine locale - *Relatore* BERGESIO (*Relazione orale*) (728)

2. Deputati MOLINARI ed altri. - Modifica all'articolo 4 del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, concernente le partecipazioni in società operanti nel settore lattiero-caseario (*approvato dalla Camera dei deputati*) - *Relatore* VALLARDI (*Relazione orale*) (1110)

#### **III. Discussione del disegno di legge costituzionale:**

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - CALDEROLI e PERILLI. - Abrogazione dell'articolo 99 della Costituzione, concernente il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (*prima deliberazione del Senato*) - *Relatore* CALDEROLI (1124)

#### **IV. Discussione di ratifiche di accordi internazionali definite dalla Commissione affari esteri (*elenco allegato*)**

#### **V. Discussione dalla sede redigente dei disegni di legge:**

1. SANTILLO ed altri. - Disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature alimentati con motori endotermici con automezzi e attrezzature a

trazione elettrica negli aeroporti individuati dall'articolo 1, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201 - *Relatrice* DI GIROLAMO (*Relazione orale*) (787)

2. Disposizioni in materia di sicurezza per gli esercenti le professioni sanitarie nell'esercizio delle loro funzioni - *Relatore* RUFA (*Relazione orale*) (867)

La seduta è tolta (*ore 12,38*).



Allegato A**MOZIONI****Mozioni sul Treno ad alta velocità Torino-Lione****(1-00152 p.a.)** (30 luglio 2019)

PATUANELLI, AIROLA, PIRRO, MATRISCIANO, ACCOTO, ANASTASI, ANGRI-SANI, BOTTICI, CASTALDI, COLTORTI, CORBETTA, D'ANGELO, DELL'OLIO, DE LUCIA, DI GIROLAMO, DONNO, EVANGELISTA (\*), FATTORI, FERRARA, GALLICCHIO, GARRUTI, GIANNUZZI, GIROTTI, LANNUTTI, LANZI, LUCIDI, LUPO, MANTOVANI, MININNO, MOLLAME, ORTOLANI, PARAGONE, PERILLI, PESCO, RICCIARDI, SANTILLO, TURCO, AUDDINO, CAMPAGNA, CORRADO, DRAGO, FLORIDIA, GAUDIANO, GRASSI, L'ABBATE, LA MURA, LEONE, MAIORINO, MONTEVECCHI, NATURALE, NOCERINO, PRESUTTO, QUARTO, ROMAGNOLI, ROMANO, TRENTACOSTE, URRARO, VACCARO, CASTELLONE, MAUTONE, MORONESE, CERNO, MARCO PELLEGRINI, GRANATO, CROATTI, LICHERI, SILERI, RUSSO, VANIN, PAVANELLI, GIUSEPPE PISANI (\*\*).

**Respinta**

Il Senato,

premesso che ad avviso dei proponenti del presente atto di indirizzo:

il progetto per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino - Lione presenta gravi criticità dal punto di vista della sostenibilità economica, sociale ed ambientale, evidenziate nel corso degli anni da numerosi studi e ricerche;

sull'attuale linea si registra da tempo una continua diminuzione del traffico merci e del traffico passeggeri tra l'Italia e la Francia e le molte previsioni alla base del progetto dell'opera sono state smentite dai fatti;

si tratta di un progetto obsoleto, legato a modelli di sviluppo superati e non sostenibili, al quale è destinato un ingente ammontare di risorse finanziarie, che potrebbero essere finalizzate a opere più utili e urgenti, lungamente attese, da realizzare sul territorio nazionale;

sotto il profilo ambientale, gli studi dimostrano che il progetto genera danni ambientali diretti ed indiretti ai territori attraversati dall'opera;

con la legge 5 gennaio 2017, n. 1, dando seguito ai precedenti accordi tra Italia e Francia, è stata disposta la ratifica e l'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;

nel contratto per il Governo del cambiamento, sottoscritto dalle due forze politiche che sostengono il Governo, è stato previsto che: «Con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscutere integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia»;

alla luce di questo impegno, in ogni occasione di interlocuzione con i *partner* francesi e con le istituzioni europee, il Governo ha sempre sostenu-

to con chiarezza la volontà dell'Italia di ridiscutere l'opera nell'interesse del Paese e dei cittadini italiani;

lo Stato francese ha sempre manifestato la propria indisponibilità a ridiscutere l'opera, secondo quanto richiesto dal Governo italiano e nello scorso mese di giugno, con l'approvazione della legge sulla mobilità, ha confermato la propria intenzione di procedere nella realizzazione della TAV;

occorre, pertanto, una pronuncia del Parlamento volta ad escludere la prosecuzione delle attività connesse alla realizzazione dell'opera,

delibera di avviare, in sede parlamentare, un percorso immediato volto a promuovere, per quanto di competenza, l'adozione di atti che determinino:

1) la cessazione delle attività relative al progetto per la realizzazione e la gestione della sezione transfrontaliera del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione;

2) una diversa allocazione delle risorse stanziare per il finanziamento della linea al fine di promuovere la loro riassegnazione all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente destinate ad opere pubbliche alternative, maggiormente utili ed urgenti, sul territorio italiano.

(\*) Firma ritirata in corso di seduta

(\*\*) Firma aggiunta in corso di seduta

**(1-00153)** (testo 2) (06 agosto 2019)

MARCUCCI, MARGIOTTA, MALPEZZI, STEFANO, MIRABELLI, COLLINA, FERRARI, PITTELLA, FEDELI, PINOTTI, VERDUCCI, D'ARIENZO, MANCA, RICHETTI, BITI, GINETTI, COMINCINI, VALENTE, CUCCA, ALFIERI, LAUS, ASTORRE, PARRINI, BELLANOVA, FARAONE, MISIANI, NANNICINI, D'ALFONSO, FERRAZZI, ROSSOMANDO, TARICCO, BOLDRINI, GRIMANI, GARAVINI, PARENTE, ASSUNTELA MESSINA, BINI, SBROLLINI, ROJC, NENCINI, RAMPI. -

**Approvata**

Il Senato,

impegna il Governo ad adottare tutte le iniziative necessarie per consentire la rapida realizzazione della nuova linea ferroviaria TAV Torino-Lione.

**(1-00156)** (30 luglio 2019)

BONINO, NENCINI, ERRANI, CASINI, UNTERBERGER, LANIECE, DE FALCO, ROJC, DURNWALDER, MONTI. -

**Approvata**

Il Senato,

premesso che:

con la legge 23 aprile 2014, n. 71, l'Italia ha ratificato l'accordo con la Francia, stipulato in data 30 gennaio 2012, per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione;

con la legge 5 gennaio 2017, n. 1, l'Italia ha ratificato l'accordo con la Francia per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, firmato a Parigi il 24 febbraio 2015, il



protocollo addizionale firmato a Venezia l'8 marzo 2016, e il regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016;

il progetto definitivo della sezione transfrontaliera, per quanto riguarda l'Italia, è

stato approvato il 20 febbraio 2015 con delibera del Cipe, che a marzo 2018 ha approvato la variante per lo scavo del *tunnel* di base;

secondo i dati diffusi da Telt (Tunnel Euralpin Lyon Turin), la società cui è affidata la realizzazione dell'opera nella sezione transfrontaliera, a luglio 2019 è stato completato lo scavo di circa il 18 per cento dei 164 chilometri di gallerie previste, che costituiscono circa l'89 per cento della lunghezza complessiva della sezione;

il recente impegno della Commissione europea di aumentare dal 40 per cento al 50 per cento la quota di finanziamento comunitario per le reti infrastrutturali transfrontaliere, nell'ambito del bilancio europeo 2021-2027, comporta anche per quest'opera un risparmio per la quota di competenza dello Stato italiano;

fin da quando venne concretamente prospettata la realizzazione di una linea ad alta velocità tra Torino e Lione, a metà degli anni '90, si accesero violente polemiche sull'opera, che, anche a seguito delle revisioni del progetto, del tracciato e degli importi di spesa previsti, oggi presenta, per la sezione transfrontaliera, caratteristiche di piena sostenibilità economica e ambientale e non giustifica forme di opposizione pregiudizialmente ideologiche,

impegna il Governo a proseguire nelle attività amministrative finalizzate alla realizzazione dell'opera e in particolare della sezione transfrontaliera e del *tunnel* di base del Moncenisio dando attuazione a quanto già previsto dalla normativa vigente e dagli accordi stipulati dall'Italia in sede internazionale.

(1-00157) (testo 2) (06 agosto 2019)

CIRIANI, BALBONI, BERTACCO, CALANDRINI, DE BERTOLDI, FAZZOLARI, GARNERO SANTANCHÈ, IANNONE, LA PIETRA, LA RUSSA, MAFFONI, NASTRI, PETRENGA, RAUTI, RUSPANDINI, TOTARO, URSO, ZAFFINI. -

### **Approvata**

Il Senato,

premesso che:

negli scorsi giorni, il Presidente del Consiglio dei ministri, Giuseppe Conte, ha comunicato a mezzo stampa (e successivamente confermato nel corso del "*question time*" svoltosi il 24 luglio 2019 alla Camera dei deputati), la posizione del Governo italiano riguardo alla realizzazione del nuovo asse ferroviario ad alta velocità (Tav) tra Italia e Francia, e, più nello specifico, tra Torino e Lione;

il Presidente del Consiglio, in particolare, ha confermato l'intenzione del Governo di dare prosecuzione alla realizzazione dell'opera, alla luce di ulteriori elementi oggettivi sopravvenuti in seguito alle recenti interlocuzioni con i *partner* francesi e con le istituzioni europee;

interlocuzioni che, come riferito dal Presidente del Consiglio dei ministri, avrebbero determinato un significativo mutamento di scenario, con

l'emersione di nuovi e ulteriori elementi di vantaggio connessi alla realizzazione e completamento dell'opera, con particolare riferimento alla disponibilità di incrementare sensibilmente la quota di cofinanziamento della tratta transfrontaliera (dal 40 per cento al 55 per cento) e alla possibilità per il nostro Paese di beneficiare anche di un ulteriore contributo pari al 50 per cento;

le reti di trasporto transeuropee (in acronimo Ten-T, dall'inglese *transeuropean 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 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, 4 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 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 Gover-

no 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 originariamente previsto, i cui lavori sarebbero dovuti 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: percentuali che, come sopra specificato e come recentemente riferito dal Presidente del Consiglio dei ministri, dovrebbero essere riviste in senso maggiormente favorevole al nostro Paese nei termini riportati;

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 del rapporto tra costi e benefici, professor Marco Ponti, ha consegnato al Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti 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 aver interloquito con il professor Ponti soltanto in occasione di dibattiti pubblici, ma mai in audizione presso la commissione per l'analisi del rapporto tra costi e benefici;

nella citata 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;

intorno al destino dell'opera è nato 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;

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 garantire un'effettiva e decisa attuazione dell'indirizzo politico recentemente espresso ed adottare tutte le iniziative necessarie a favorire una realizzazione dell'infrastruttura senza ulteriore indugio o ritardo;

2) ad adottare ogni iniziativa necessaria a scongiurare che l'Italia incorra in inevitabili effetti penalizzanti e dannosi, che deriverebbero sia dall'emergere di profili di responsabilità contrattuale per inadempimento o ulteriori ritardi esecutivi rispetto agli impegni assunti, sia dalla mancata realizzazione di un'opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo economico nazionale.

---

**(1-00159)** (01 agosto 2019)

DE PETRIS, LAFORGIA, BUCCARELLA, DE BONIS, MARTELLI, NUGNES, FATTORI, AIROLA. -

### **Preclusa**

Il Senato,

premesso che:

il 24 luglio 2019, il Presidente del Consiglio dei ministri, Giuseppe Conte, ha annunciato, intervenendo in Aula a Montecitorio, la volontà del Governo italiano di proseguire con l'*iter* delle procedure per la realizzazione della TAV Torino-Lione;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, due giorni dopo, ha inviato una lettera all'Inea (l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti)

per confermare l'impegno italiano al completamento della TAV Torino-Lione;

la tesi secondo la quale, grazie al presunto aumento del contributo della UE, "fermarla costa più che completarla" non è fondata per i diversi motivi, come di seguito esposti;

il contributo maggiorato europeo al momento è un buon proposito, ma nulla di più. Secondo Conte, la UE alzerà il finanziamento del *tunnel* al 55 per cento. In realtà, lo ha affermato Iveta Radicova, coordinatrice del corridoio mediterraneo, la decisione spetterà alla nuova Commissione e l'*iter* prevede almeno 2 anni. Nessun impegno giuridico è stato dunque preso. E non ci sarebbe da stupirsi troppo se da Bruxelles, incassato il sì italiano, invece di un assegno più cospicuo giungesse un diniego. Ad ogni modo, l'eventuale maggiore contributo di Bruxelles non cambia di una virgola la disastrosa valutazione economica dell'opera: sposterebbe eventualmente una parte maggiore dei costi dagli italiani agli europei. Stesso spreco di risorse e maggiore iniquità: a pagare di più sarebbero coloro che, ancor meno di italiani e francesi, beneficerebbero dell'opera;

i conti per gli italiani resterebbero in rosso anche qualora l'Unione europea contribuisse per il 55 per cento della tratta internazionale e si facesse carico di metà dei costi di quella nazionale. La perdita di ricchezza per l'Italia conseguente alla realizzazione dell'opera è stata stimata pari a 2,8 miliardi di euro. Nella più favorevole delle ipotesi, essa si ridurrebbe a circa 1,6 miliardi. Questo senza mettere nel conto possibili o, meglio, probabili sforamenti dei costi di costruzione che per opere di questo tipo in passato sono stati dell'ordine del 50 per cento del preventivo (il 100 per cento per il *tunnel* sotto la Manica) e che comporterebbero qualche miliardo di euro di perdite aggiuntive per i contribuenti;

i risparmi invece, come sostenuto dal professor Marco Ponti, presidente della "Commissione costi/benefici grandi opere", sarebbero pari a 3,3 miliardi di euro, se si rinunciassero all'opera;

il *tunnel* di base transfrontaliero (57 chilometri) sotto il Fréjus ha un costo pari a 9,6 miliardi di euro. Il contributo europeo è pari al 40 per cento. Al netto di questo, l'Italia paga il 58 per cento, la Francia il 42 per cento. Fu il Governo Berlusconi nel 2004 a inventarsi questa geniale trovata per convincere i riottosi francesi. La decisione di far pagare all'Italia due terzi di un *tunnel* solo per un quinto in territorio italiano venne motivata col fatto che la Francia pagava cara la sua tratta nazionale dal *tunnel* a Lione (10 miliardi). Peccato che nel 2017 Parigi ha deciso che quella tratta non ha stime di traffico sufficienti, quindi se ne riparla nel 2038, otto anni dopo la teorica conclusione dei lavori per la TAV, prevista nel 2030;

se l'incremento dei fondi europei fosse confermato, Bruxelles ci metterebbe 5,3 miliardi di euro, una cifra gigantesca. Nell'ultima tornata (2014-2020) del programma europeo per la mobilità (Connecting Europe facility, CEF) erano stati stanziati 6 miliardi di euro per tutte le tratte transfrontaliere dei corridoi ferroviari UE. Nel nuovo CEF ci sono 17 miliardi per i "progetti strategici", in cui rientra la TAV. Se anche la cifra fosse destinata alle sole linee transfrontaliere significherebbe che alla Torino-Lione andrebbe un euro su 3 di tutti i fondi stanziati da Bruxelles per tali "progetti strategici";

il presidente Conte ha poi annunciato un contributo europeo del 50 per cento per la tratta nazionale italiana (1,7 miliardi di euro il costo totale). Questo impegno arriva sempre dalla commissaria Raticova, ma non è previsto dal contratto che regola il finanziamento dell'opera. La realtà è che la UE non ha mai messo a disposizione più di 700-800 milioni di euro per settennio. E Francia e Italia ne hanno sistematicamente perso la metà ogni volta;

non è vero che costa più fermare la TAV che farla. I grandi appalti non sono partiti e le penali non sono previste, né verso la UE né verso la Francia. Secondo una relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i costi massimi dell'interruzione dell'opera potrebbero arrivare a 1,7 miliardi di euro ("difficilmente raggiungibili"). Anche con il contributo UE maggiorato, sarebbero meno dei 3,3 miliardi che l'opera costerebbe all'Italia;

l'Italia, lo ha ammesso anche Conte, aveva buoni argomenti per sospendere il progetto. Il motivo principale è che la Francia non rispetta gli impegni: oltre a non fare la tratta nazionale (il che rende ancora più inutile la TAV), non ha mai stanziato a bilancio i fondi necessari per realizzare l'opera. L'Italia lo ha già fatto con il Governo Monti, mentre Parigi ogni anno decide quanto mettere. Ma l'accordo di Roma del 2012 prevede che i lavori possano partire solo quando c'è la disponibilità complessiva dello stanziamento. Per Parigi non c'è;

per l'iniqua ripartizione dei costi con la Francia, l'Italia poteva rivolgersi al tribunale arbitrale previsto dal Grant agreement del 2015. Per il mancato stanziamento dei fondi da parte di Parigi, poteva sollevare la questione alla commissione intergovernativa italo-francese che sovrintende alle procedure tecnico-finanziarie che disciplinano la TAV, sostituendo prima i membri italiani (gli attuali sono tutti a favore dell'opera). Poteva perfino revocare i membri del consiglio di amministrazione del promotore italo-francese dell'opera (Telt) e nominarne di nuovi per bloccare i lavori. Ma il Governo ha deciso diversamente;

i francesi hanno rinviato la loro tratta nazionale a dopo il 2038, sostenendo che non vi sono rischi di saturazione. Lo dice il *report* del 27 giugno 2013 della commissione governativa francese "Mobilité 21", accolto dal Governo di allora nel suo scenario B, secondo cui l'opera di accesso francese al *tunnel* transfrontaliero è giudicata non prioritaria (nella tabella di pag. 48) e rinviata nel lungo termine. La spiegazione è dettagliata a pag. 57: "La commissione conferma l'interesse a lungo termine della realizzazione dell'accesso previsto, in connessione con la realizzazione del progetto di collegamento bi-nazionale. Tuttavia, date le incertezze relative al programma del tunnel di base, la commissione non è stata in grado di garantire che i rischi di saturazione e conflitti d'uso che giustificano la realizzazione del progetto si verifichino prima degli anni dal 2035 al 2040. Di conseguenza, classifica il progetto di accesso bi-nazionale come seconda priorità, indipendentemente dallo scenario finanziario considerato. Raccomanda un follow-up specifico delle condizioni di sviluppo del progetto complessivo, almeno secondo la periodicità di 5 anni che consiglia inoltre al fine di verificare regolarmente il probabile orizzonte di realizzazione degli accessi francesi";

questa impostazione è stata confermata dall'approvazione da parte dell'Assemblea nazionale, il 18 giugno 2019, della "loi de mobilité" il cui

allegato sulle politiche di investimento contiene l'impegno a definire (non ad avviare i lavori) la realizzazione della sua tratta nazionale entro il 2023, dando peraltro la priorità agli investimenti francesi fino al 2037 che contribuiscono principalmente al miglioramento del pendolarismo sulla base dello scenario n. 2 predisposto dal Conseil d'orientation des infrastructures (COI), scenario il quale programma tutti gli investimenti francesi sino al 2037, senza citare in alcun modo la realizzazione né il finanziamento della tratta nazionale francese della Torino-Lione;

se i rischi di saturazione e conflitto d'uso non sono destinati a manifestarsi nel breve-medio termine nella tratta francese, a maggior ragione sono destinati a non manifestarsi nella tratta bi-nazionale nella quale transita solo il traffico internazionale e non quello regionale francese, ben più intenso;

c'è da chiedersi, dunque, poiché la Francia ha posposto almeno sino al 2038 la decisione sul realizzare o meno la tratta Lione-*tunnel* transfrontaliero, basandola sull'insufficiente traffico, che senso abbia spendere almeno 10 miliardi di euro per costruire un *tunnel* di 57 chilometri che sfocerà su 140 chilometri di linea francese vecchia e a basse prestazioni. E, inoltre, se il traffico sulla tratta francese, che comprende numerosi treni regionali, è considerato insufficiente dalla Francia, come sia possibile giustificare la necessità del *tunnel* transfrontaliero, utilizzato solo dai treni internazionali che sono pertanto molto meno numerosi;

senza i 140 chilometri di tratta francese, del costo di almeno 10 miliardi di euro, il *tunnel* non ha comunque alcun senso in quanto sfocerebbe sulla vecchia linea francese a bassa capacità e basse prestazioni;

pertanto il *tunnel* transfrontaliero è destinato a rimanere solitario per diversi decenni e bisognerà che i due Stati finanzino la perdita d'esercizio di Telt una volta che il *tunnel* sarà in funzione dato che si dovrà scegliere tra avere un po' di treni ma con pedaggi irrisori oppure nessun treno con pedaggi allineati ai costi gestionali;

sarebbe opportuno per lo meno posporre la realizzazione del *tunnel* e della tratta italiana sino al momento in cui la Francia delibererà la costruzione anche della sua tratta nazionale, evitando in tal modo di realizzare un grande mezza opera di nessuna utilità effettiva, dato che confluirebbe sulla linea francese storica a bassa velocità e capacità;

lo Stato francese in conseguenza del fatto che la società Telt, di diritto francese, paga le imposte in Francia e per effetto dell'Iva introitata sui lavori sul suo territorio nazionale, corrispondenti a circa i 4 quinti della lunghezza del *tunnel* transfrontaliero, avrà un notevole vantaggio finanziario che ridurrà vieppiù l'impegno di spesa complessivamente a suo carico;

rilevato che:

il progetto relativo alla linea ferroviaria di alta velocità Torino-Lione è stato concepito quasi 30 anni fa, in un momento storico, geopolitico ed economico-finanziario molto diverso da quello attuale. Tale progetto si basava su previsioni che oggi si possono analizzare con sufficiente obiettività, e che si sono rivelate del tutto irrealistiche e infondate;

posto che la diminuzione del traffico era (e rimane) un dato innegabile (sia comparato con i flussi transalpini della direttrice che attraversa



Svizzera e Austria, sia in relazione alle infrastrutture ferroviarie che già esistono verso ovest), l'idea originaria di un collegamento ad alta velocità per i passeggeri connesso ad una più alta capacità di trasporto merci divenne poco credibile. Il progetto venne dunque riorientato ad un'ipotetica alta capacità "combinata", che trasferisse il traffico merci da strada a rotaia: il tentativo, puramente strumentale, era quello di mascherarsi dietro criteri di sostenibilità ambientale;

è in quegli anni che nacque il soggetto attuatore, Telt, una società a partecipazione pubblica (50-50) italo-francese;

nel dibattito sulla linea TAV Torino-Lione ci si trova spesso di fronte a una pluralità di obiettivi confusi: l'integrazione italiana nelle reti internazionali di trasporto di merci, lo sviluppo economico del Nordovest, la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto su strada, l'impatto macroeconomico dell'opera. È evidente come per ogni obiettivo ci siano molteplici possibili strade alternative da intraprendere: la scelta di concentrarsi solo sul progetto TAV non può, dunque, essere spacciata quale unica alternativa esistente;

nello specifico, rispetto al 1997 la riduzione del traffico merci in val di Susa, riconosciuta anche dal commissario del Governo nel 2017, è stata del 30 per cento. Attualmente il traffico ferroviario ammonta a 3 milioni di tonnellate, contro i circa 10 milioni dal 1980 e il 2000. La rete esistente può sopportare da 7 a 11 volte l'attuale traffico ferroviario merci: è evidente come i flussi non giustifichino in alcun modo la realizzazione di un progetto di tale portata;

i dati, infatti, se inseriti in un quadro di analisi del rapporto tra costi e benefici, conducono all'assunto che la TAV Torino-Lione non sia affatto conveniente sotto il profilo economico;

i costi dell'opera risultano assolutamente sproporzionati rispetto agli ipotetici benefici che ne deriverebbero: la teoria attuale, che vede un investimento italiano riducibile a 2-3 miliardi di euro, è del tutto fantasiosa. Nel 2012 (e si tratta di dati non ancora smentiti) la Corte dei conti francese quantificò il costo totale in 26 miliardi di euro, di cui soltanto 8,6 destinati alla tratta transnazionale e, dunque, coperti al 40 per cento dal finanziamento europeo. Per ciò che concerne la tratta internazionale (considerata prioritaria dal nostro Governo) il CIPE ha quantificato in 6,3 miliardi di euro il costo attribuibile alla competenza italiana;

l'intestardirsi sulla prosecuzione di tale progetto non è dunque connesso a ragioni economiche o giuridiche, ma è più che altro legato agli interessi di gruppi finanziari privati e all'impossibilità della classe politica di abbandonare un "*mantra*" sostenuto così a lungo: un'alternativa preferibile potrebbe essere, in tal senso, un grande programma di investimenti in piccole opere per la messa in sicurezza del territorio che risulterebbe più utile alla collettività, agli enti locali, alle comunità, e che comporterebbe benefici occupazionali di gran lunga superiori;

l'impatto ambientale dell'opera, contestato dalle comunità locali sin dall'origine del progetto, rimane tra l'altro devastante, soprattutto se si considera la presenza di amianto e uranio nella montagna da traforare (57 chilometri di *tunnel*) e i rischi idrogeologici connessi al necessario ventennale

cantiere. Un elemento che smaschera l'attuale strumentalizzazione delle motivazioni di coloro che si oppongono alla realizzazione della linea: vengono paradossalmente attribuite loro posizioni volte a bloccare lo sviluppo sostenibile, necessario alla diminuzione dell'inquinamento connesso al traffico su strada;

sarebbe un obiettivo condivisibile se conducesse a un serio ripensamento del trasporto di merci, che trasferisca i tir sulla rete ferroviaria esistente. Non è tuttavia questo l'orientamento dei sostenitori della TAV, che si limitano a propugnare la costruzione di un'opera ciclopica con un impatto insostenibile sul piano ambientale. Le forze politiche che si sono ritrovate in piazza a manifestare a favore della linea Torino-Lione sono le stesse che da decenni si oppongono all'abolizione degli incentivi in favore del traffico stradale e autostradale: il "partito unico del cemento",

impegna il Governo:

1) a non procedere alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, bloccando le relative procedure d'appalto anche sostituendo i membri italiani della commissione intergovernativa italo-francese che sovrintende alle procedure tecnico-finanziarie che disciplinano la TAV, e revocando i membri del consiglio di amministrazione del promotore italo-francese dell'opera (Telt) e nominandone di nuovi;

2) a trasferire le risorse risparmiate sul trasporto ferroviario regionale, sulle principali tratte pendolari connesse alle aree metropolitane e sul trasporto pubblico locale;

3) in subordine, a bloccare l'allineamento temporale dei lavori di realizzazione della tratta transfrontaliera all'effettivo avvio dei lavori di realizzazione da parte francese della loro tratta nazionale (essendo stata cancellata dalla programmazione francese degli investimenti per insufficiente traffico e rinviata a dopo il 2038).

**(1-00162)** (05 agosto 2019)

BERNINI, MALAN, GALLIANI, GALLONE, GIAMMANCO, LONARDO, MALLEGNI, MANGIALAVORI, MOLES, RIZZOTTI, RONZULLI, PICHETTO FRATIN, VITALI, 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, GASPARRI, GHEDINI, GIRO, MASINI, ALFREDO MESSINA, MINUTO, MODENA, PAGANO, PAPATHEU, PAROLI, PEROSINO, QUAGLIARIELLO, ROMANI, ROSSI, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI, SICLARI, STABILE, TESTOR, TIRABOSCHI, TOFFANIN, CALIGIURI. -

## **V. testo 2**

Il Senato,

premesso che:

l'idea della ferrovia Torino-Lione, una linea sia passeggeri sia merci per collegare Francia e Italia, è nata circa 30 anni fa;

nel 1992 in un vertice dei due Paesi fu siglato un accordo politico tra i governi per la sua realizzazione; nel 1994 l'Unione europea inserì la linea tra i progetti prioritari nel settore dei trasporti e dell'energia e nel 1996 fu costituita un'apposita commissione intergovernativa; nel 2001 fu firmato un

accordo tra i ministri dei trasporti francese e italiano, in cui si individuaron tre parti: una di competenza francese, una di competenza italiana e una parte in comune costituita da un *tunnel* a due canne, la cui lunghezza è stata in seguito determinata in 57 chilometri tra St. Jean de Maurienne e Susa; venne quindi creata la società LTF (Lyon Turin Ferroviare), i cui azionisti erano le ferrovie italiane (RFI) e francesi (RFF); sempre nel 2001, il Governo Berlusconi inserì la Torino-Lione tra le grandi infrastrutture considerate strategiche per l'Italia; nel 2006 il Governo Prodi istituì un osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione; nel 2008 fu firmato l'accordo di Pracatinat, in cui si cercò di comporre anche le contrarietà dei sindaci dei territori interessati; nel 2010 furono approvati dall'osservatorio gli indirizzi operativi per la progettazione preliminare e nel 2012, sotto il Governo Monti, si arrivò a una nuova revisione del progetto e vennero delineate nuove fasi funzionali dei lavori;

a marzo 2012 il CIPE approvò una nuova versione del progetto, con costi e impatto ridotti dell'opera; a novembre 2013 è stato avviato lo scavo del *tunnel* di servizio con la fresa meccanica; nel 2015 è nata TELT, Tunnel Euralpin Lyon-Turin (che sostituisce LTF) per la gestione della sezione transfrontaliera; nello stesso anno il CIPE, sotto il Governo Renzi, ha concesso il via libera al progetto, firmando l'accordo per avviare la realizzazione dei lavori; il testo dell'accordo è stato ratificato con la legge 5 gennaio 2017, n. 1; nel 2017, è stato 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 di circa 6 miliardi di euro;

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, con capacità di incidere sulla crescita economica dei territori e produrre nuova ricchezza e occupazione;

la Commissione europea ha indicato i 10 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 il via libera ai finanziamenti comunitari 2014-2020 per le reti TEN-T; attraverso la realizzazione di questi 10 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 Reno-Alpi, Genova-Rotterdam e Brennero-Berlino, raggiunge il corridoio Baltico-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 occupazionali 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 e l'Italia dal flusso degli scambi economici e commerciali del futuro, con pesanti e durature conseguenze sul piano economico e sociale;

la nuova linea andrebbe a sostituire quella inaugurata nel 1871, che non è più adeguata all'accresciuto volume del traffico, che infatti si sviluppa oggi soprattutto su gomma; lo spostamento verso la rotaia ridurrebbe in modo consistente anche l'impatto dell'inquinamento ambientale;

dalla Cina è già giunto a Lione un primo treno carico di merci, dopo 11.300 chilometri di viaggio in 15 giorni attraverso Kazakistan, Russia, Bielorussia, Polonia e Germania, con uno scalo per scaricare alcuni *container* a Duisburg, dimezzando così il tempo rispetto al tragitto 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, passando per Roma, portano a Torino, Milano e Venezia;

preso atto che:

la realizzazione della Torino-Lione è basata su un accordo internazionale ratificato dal Parlamento italiano 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";

in data 7 marzo 2019, nell'Aula del Senato è stata respinta la mozione depositata dal gruppo di Forza Italia (1-00066, testo 2), con la quale si chiedeva al Governo di "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"; nella stessa seduta è stata approvata la mozione depositata dai Gruppi parlamentari del Movimento 5 Stelle e Lega (1-00088) che, in linea con quanto avvenuto già alla Camera dei deputati, impegnava il Governo a "ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia";

in data 11 marzo 2019, la TELT, la società pubblica italo-francese che si occupa della realizzazione e gestione dell'opera, a seguito dell'autorizzazione del Presidente del Consiglio dei ministri, ha dato corso alle procedure di gara relative ai lavori in Francia per il *tunnel* di base, per un importo stimato di 2,3 miliardi di euro;

a seguito della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea degli *avis de marché* per i lavori di costruzione del *tunnel* della Torino-Lione in territorio italiano, il 24 luglio, il Presidente del Consiglio dei

ministri, intervenendo nell'Aula della Camera dei deputati, ha dichiarato: "in attesa di un eventuale pronunciamento del Parlamento, il Governo non potrà sottrarsi agli adempimenti necessari nel corretto proseguimento dell'iter che porterà al rispetto delle manifestazioni di interesse che perverranno nell'ambito della procedura di gara";

le manifestazioni di interesse delle imprese, che possono essere acquisite fino al 16 settembre 2019, consentiranno di avviare una fase di selezione dei candidati ammessi a presentare un'offerta;

in questo quadro, la situazione di incertezza venutasi a creare all'interno del Governo, dove autorevoli esponenti come il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Toninelli, intervistato da Radio CRC, ha recentemente dichiarato: "Il Movimento Cinque Stelle è sempre stato contrario a un'opera politicamente inutile e dal punto di vista ambientale dannosa. Una bidonata con costi enormemente superiori ai benefici", genera sicuramente preoccupazione tra le imprese del settore, tra i lavoratori coinvolti e tra tutti coloro che in questi ultimi mesi hanno sostenuto, anche con manifestazioni pubbliche, la realizzazione di questa importante e strategica opera infrastrutturale;

il Governo, lacerato dalle continue contrapposizioni interne, sembra arrivato alla conclusione del suo percorso politico; si impone una nuova fase con un'adeguata politica di investimenti infrastrutturali in grado di proiettare il nostro Paese verso la crescita economica e occupazionale;

la mozione 1-00152, pubblicata il 30 luglio 2019, a prima firma Patuanelli e sottoscritta da molti esponenti del Movimento 5 Stelle, reca la richiesta di una pronuncia da parte del Parlamento per l'adozione di atti che determinino la "cessazione delle attività relative al progetto per la realizzazione e la gestione della sezione transfrontaliera del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione";

questa prospettiva, se avallata dall'Aula del Senato, comporterebbe gravissime conseguenze non solo in termini politici, sancendo un isolamento economico e geopolitico senza precedenti,

impegna il Governo 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.

---

**(1-00162)** (testo 2) (07 agosto 2019)

BERNINI, MALAN, GALLIANI, GALLONE, GIAMMANCO, LONARDO, MALLENGNI, MANGIALAVORI, MOLES, RIZZOTTI, RONZULLI, PICHETTO FRATIN, VITALI, 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, GASPARRI, GHEDINI, GIRO, MASINI, ALFREDO MESSINA, MINUTO, MODENA, PAGANO, PAPTATHEU, PAROLI, PEROSINO, QUAGLIARIELLO, ROMANI, ROSSI, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI, SICLARI, STABILE, TESTOR, TIRABOSCHI, TOFFANIN, CALIGIURI.

**Approvata**

Il Senato,

premessi che:

l'idea della ferrovia Torino-Lione, una linea sia passeggeri sia merci per collegare Francia e Italia, è nata circa 30 anni fa;

nel 1992 in un vertice dei due Paesi fu siglato un accordo politico tra i Governi per la sua realizzazione; nel 1994 l'Unione europea inserì la linea tra i progetti prioritari nel settore dei trasporti e dell'energia e nel 1996 fu costituita un'apposita commissione intergovernativa; nel 2001 fu firmato un accordo tra i Ministri dei trasporti francese e italiano, in cui si individuarono tre parti: una di competenza francese, una di competenza italiana e una parte in comune costituita da un *tunnel* a due canne, la cui lunghezza è stata in seguito determinata in 57 chilometri tra St. Jean de Maurienne e Susa; venne quindi creata la società LTF (Lyon Turin Ferroviaire), i cui azionisti erano le ferrovie italiane (RFI) e francesi (RFF); sempre nel 2001, il Governo Berlusconi inserì la Torino-Lione tra le grandi infrastrutture considerate strategiche per l'Italia; nel 2006 il Governo Prodi istituì un osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione; nel 2008 fu firmato l'accordo di Pracatinat, in cui si cercò di comporre anche le contrarietà dei sindaci dei territori interessati; nel 2010 furono approvati dall'osservatorio gli indirizzi operativi per la progettazione preliminare e nel 2012, sotto il Governo Monti, si arrivò a una nuova revisione del progetto e vennero delineate nuove fasi funzionali dei lavori;

a marzo 2012 il CIPE approvò una nuova versione del progetto, con costi e impatto ridotti dell'opera; a novembre 2013 è stato avviato lo scavo del *tunnel* di servizio con la fresa meccanica; nel 2015 è nata TELT, Tunnel Euralpìn Lyon-Turin (che sostituisce LTF) per la gestione della sezione transfrontaliera; nello stesso anno il CIPE, sotto il Governo Renzi, ha concesso il via libera al progetto, firmando l'accordo per avviare la realizzazione dei lavori; il testo dell'accordo è stato ratificato con la legge 5 gennaio 2017, n. 1; nel 2017, è stato 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 di circa 6 miliardi di euro;

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, con capacità di incidere sulla crescita economica dei territori e produrre nuova ricchezza e occupazione;

la Commissione europea ha indicato i 10 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 il via libera ai finanziamenti comunitari 2014-2020 per le reti TEN-T; attraverso la realizzazione di questi

10 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 Reno-Alpi, Genova-Rotterdam e Brennero-Berlino, raggiunge il corridoio Baltico-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 occupazionali 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 e l'Italia dal flusso degli scambi economici e commerciali del futuro, con pesanti e durature conseguenze sul piano economico e sociale;

la nuova linea andrebbe a sostituire quella inaugurata nel 1871, che non è più adeguata all'accresciuto volume del traffico, che infatti si sviluppa oggi soprattutto su gomma; lo spostamento verso la rotaia ridurrebbe in modo consistente anche l'impatto dell'inquinamento ambientale;

dalla Cina è già giunto a Lione un primo treno carico di merci, dopo 11.300 chilometri di viaggio in 15 giorni attraverso Kazakistan, Russia, Bielorussia, Polonia e Germania, con uno scalo per scaricare alcuni *container* a Duisburg, dimezzando così il tempo rispetto al tragitto 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, passando per Roma, portano a Torino, Milano e Venezia;

preso atto che:

la realizzazione della Torino-Lione è basata su un accordo internazionale ratificato dal Parlamento italiano 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";

in data 7 marzo 2019, nell'Aula del Senato è stata respinta la mozione depositata dal Gruppo di Forza Italia (1-00066, testo 2), con la quale si chiedeva al Governo di "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"; nella stessa seduta è stata approvata la mozione depositata dai Gruppi parlamentari del Movimento 5 Stelle e Lega (1-00088) che, in linea con quanto avvenuto già alla Camera dei deputati, impegnava il Governo a "ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia";

in data 11 marzo 2019, la TELT, la società pubblica italo-francese che si occupa della realizzazione e gestione dell'opera, a seguito dell'auto-

rizzazione del Presidente del Consiglio dei ministri, ha dato corso alle procedure di gara relative ai lavori in Francia per il *tunnel* di base, per un importo stimato di 2,3 miliardi di euro;

a seguito della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea degli *avis de marche* per i lavori di costruzione del *tunnel* della Torino-Lione in territorio italiano, il 24 luglio, il Presidente del Consiglio dei ministri, intervenendo nell'Aula della Camera dei deputati, ha dichiarato: "in attesa di un eventuale pronunciamento del Parlamento, il Governo non potrà sottrarsi agli adempimenti necessari nel corretto proseguimento dell'*iter* che porterà al rispetto delle manifestazioni di interesse che perverranno nell'ambito della procedura di gara",

impegna il Governo 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 .

---



Allegato B**VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA**

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
<u>1</u>	Nom.	Mozioni sul treno ad alta velocità Torino-Lione. Mozione 1-00152 p.a., Patuanelli e altri	293	292	001	110	181	146	RESP.
<u>2</u>	Nom.	Mozioni sul treno ad alta velocità Torino-Lione. Mozione 1-00153 (testo 2), Marcucci e altri	291	290	001	180	109	145	APPR.
<u>3</u>	Nom.	Mozioni sul treno ad alta velocità Torino-Lione. Mozione 1-00156, Bonino e altri	290	289	001	181	107	145	APPR.
<u>4</u>	Nom.	Mozioni sul treno ad alta velocità Torino-Lione. Mozione 1-00157 (testo 2), Ciriani e altri	292	291	001	181	109	146	APPR.
<u>5</u>	Nom.	Mozioni sul treno ad alta velocità Torino-Lione. Mozione 1-00162 (testo 2), Bernini e altri	294	293	002	182	109	146	APPR.

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

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
<b>Nominativo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Abate Rosa Silvana	F	C	C	C	C
Accoto Rossella	F	C	C	C	C
Agostinelli Donatella	F	C	C	C	C
Aimi Enrico	C	F	F	F	F
Airola Alberto	F	C	C	C	C
Alberti Casellati Maria Elisab	P	P	P	P	P
Alderisi Francesca	C	F	F	F	F
Alfieri Alessandro	C	F	F	F	F
Anastasi Cristiano	F	C	C	C	C
Angrisani Luisa	F	C	C	C	C
Arrigoni Paolo	C	F	F	F	F
Astorre Bruno	C	F	F	F	F
Auddino Giuseppe	F	C	C	C	C
Augussori Luigi	C	F	F	F	F
Bagnai Alberto	C	F		F	F
Balboni Alberto					
Barachini Alberto	C	F	F	F	F
Barbaro Claudio	C	F	F	F	F
Barboni Antonio	C	F	F	F	F
Battistoni Francesco	C	F	F	F	F
Bellanova Teresa	C	F	F	F	F
Berardi Roberto	C	F	F	F	F
Bergesio Giorgio Maria	C	F	F	F	F
Bernini Anna Maria	C	F	F	F	F
Bertacco Stefano	C	F	F	F	F
Berutti Massimo Vittorio	C	F	F	F	F
Biasotti Sandro Mario	C	F	F	F	F
Binetti Paola	C	F	F	F	F
Bini Caterina	C	F	F	F	F
Biti Caterina	C	F	F	F	F
Bogo Deledda Vittoria F. M.	M	M	M	M	M

144ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

7 Agosto 2019

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
<b>Nominativo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Boldrini Paola	C	F	F	F	F
Bongiorno Giulia	C	F	F	F	F
Bonifazi Francesco	C	F	F	F	F
Bonino Emma			F	F	F
Borghesi Stefano	C	F	F	F	F
Borgonzoni Lucia	C	F	F	F	F
Bossi Simone	C	F	F	F	F
Bossi Umberto	M	M	M	M	M
Bottici Laura	F	C		C	C
Botto Elena	F	C	C	C	C
Bressa Gianclaudio	C	F	F	F	F
Briziarelli Luca	C	F	F	F	F
Bruzzo Francesco	C	F	F	F	F
Buccarella Maurizio	F	C	C	C	C
Calandrini Nicola	C	F	F	F	F
Calderoli Roberto	C	F	F	F	F
Caliendo Giacomo	C	F	F	F	F
Caligiuri Fulvia Michela	C	F	F	F	F
Campagna Antonella	F	C	C	C	C
Campari Maurizio	C	F	F	F	F
Candiani Stefano	C	F	F	F	F
Candura Massimo	M	M	M	M	M
Cangini Andrea	C	F	F	F	F
Cantù Maria Cristina	C	F	F	F	F
Carbone Vincenzo	C	F	F	F	F
Cario Adriano	C	F	F	F	F
Casini Pier Ferdinando	C	F	F	F	F
Casolati Marzia	C	F	F	F	F
Castaldi Gianluca	F	C	C	C	C
Castellone Maria Domenica	F	C	C	C	C
Castiello Francesco	F	C	C	C	C
Catalfo Nunzia	F	C	C	C	C
Cattaneo Elena	A	A	A	A	A
Causin Andrea	C	F	F	F	F
Centinaio Gian Marco	C	F	F	F	F
Cerno Tommaso	F	C		C	C
Cesaro Luigi	C	F	F	F	F
Ciampolillo Alfonso	F	C	C	C	C
Cioffi Andrea	F	C	C	C	C
Ciriani Luca	C	F	F	F	F
Cirinnà Monica	M	M	M	M	M
Collina Stefano	C	F	F	F	F
Coltorti Mauro	F	C	C	C	C
Comincini Eugenio Alberto	C	F	F	F	F
Conzatti Donatella	C	F	F	F	F
Corbetta Gianmarco	F	C	C	C	C
Corrado Margherita	F	C	C	C	C
Corti Stefano	C	F	F	F	F
Craxi Stefania Gabriella A.	C	F	F	F	F
Crimi Vito Claudio	F	C	C	C	C
Croatti Marco	F	C	C	C	C
Crucioli Mattia	F	C	C	C	C
Cucca Luigi Giuseppe Salvatore	M	M	M	M	M

144ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

7 Agosto 2019

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
Nominativo	1	2	3	4	5
Dal Mas Franco	C	F	F	F	F
D'Alfonso Luciano	C	F	F	F	F
Damiani Dario	C	F	F	F	F
D'Angelo Grazia	F	C	C	C	C
D'Arienzo Vincenzo	C	F	F	F	F
De Bertoldi Andrea	C	F	F	F	F
De Bonis Saverio	F	C	C	C	C
De Falco Gregorio			F		A
De Lucia Danila	F	C	C	C	C
De Petris Loredana	F	C	C	C	C
De Poli Antonio	C	F	F	F	F
De Siano Domenico	C	F	F	F	F
De Vecchis William	C	F	F	F	F
Dell'Olio Gianmauro	F	C	C	C	C
Dessi Emanuele	F	C	C	C	C
Di Girolamo Gabriella	F	C	C	C	C
Di Marzio Luigi	F	C	C	C	C
Di Micco Fabio	F	C	C	C	C
Di Nicola Primo	F	C	C	C	C
Di Piazza Stanislao	F	C	C	C	C
Donno Daniela	F	C	C	C	C
Drago Tiziana Carmela Rosaria	F	C	C	C	C
Durnwalder Meinhard	C	F	F	F	F
Endrizzi Giovanni	F	C	C	C	C
Errani Vasco					
Evangelista Elvira Lucia	F	C	C	C	C
Faggi Antonella	C	F	F	F	F
Fantetti Raffaele	M	M	M	M	M
Faraone Davide	C	F	F	F	F
Fattori Elena	F	C	C	C	C
Fazzolari Giovanbattista	C	F	F	F	F
Fazzone Claudio	C	F	F	F	F
Fede Giorgio	F	C	C	C	C
Fedeli Valeria	C	F	F	F	F
Fenu Emiliano	F	C	C	C	C
Ferrara Gianluca	F	C	C	C	C
Ferrari Alan	C	F	F	F	F
Ferrazzi Andrea	C	F	F	F	F
Ferrero Roberta	C	F	F	F	F
Ferro Giuseppe Massimo	C	F	F	F	F
Floridia Barbara	F	C	C	C	C
Floris Emilio	C	F	F	F	F
Fregolent Sonia	C	F	F	F	F
Fusco Umberto	C	F	F	F	F
Galliani Adriano	C	F	F	F	F
Gallicchio Agnese	F	C	C	C	C
Gallone Maria Alessandra	C	F	F	F	F
Garavini Laura	C	F	F	F	F
Garnero Santanché Daniela					
Garruti Vincenzo	F	C	C	C	C
Gasparri Maurizio	C	F	F	F	F
Gaudiano Felicia	F	C	C	C	C
Ghedini Niccolò	C	F	F	F	F

144ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

7 Agosto 2019

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
<b>Nominativo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Giacobbe Francesco					
Giammanco Gabriella	C	F	F	F	F
Giannuzzi Silvana	F	C	C	C	C
Giarrusso Mario Michele					
Ginetti Nadia	C	F	F	F	F
Giro Francesco Maria	C	F	F	F	F
Giroto Gianni Pietro	F	C	C	C	C
Granato Bianca Laura	F	C	C	C	C
Grassi Ugo	F	C	C	C	C
Grasso Pietro					
Grimani Leonardo	C	F	F	F	F
Guidolin Barbara	F	C	C	C	C
Iannone Antonio	C	F	F	F	F
Iori Vanna	C	F	F	F	F
Iwobi Tony Chike	C	F	F	F	F
La Mura Virginia	F	C	C	C	C
La Pietra Patrizio Giacomo	C	F	F	F	F
La Russa Ignazio Benito Maria					
L'Abbate Pasqua	F	C	C	C	C
Laforgia Francesco	F	C	C	C	C
Laniece Albert	C	F	F	F	F
Lannutti Elio	F	C	C	C	C
Lanzi Gabriele	F	C	C	C	C
Laus Mauro Antonio Donato	C	F	F	F	F
Leone Cinzia	F	C	C	C	C
Lezzi Barbara	F	C	C	C	C
Licheri Ettore Antonio	F	C	C	C	C
Lomuti Arnaldo	F	C	C	C	C
Lonardo Alessandrina					
Lorefice Pietro	F	C	C	C	C
Lucidi Stefano	F	C	C	C	C
Lunesu Michelina	C	F	F	F	F
Lupo Giulia	F	C	C	C	C
Maffoni Gianpietro	C	F	F	F	F
Magorno Ernesto	C	F	F	F	F
Maiorino Alessandra	F	C	C	C	C
Malan Lucio	C	F	F	F	F
Mallegni Massimo	C	F	F	F	F
Malpezzi Simona Flavia	C	F	F	F	F
Manca Daniele	C	F	F	F	F
Mangialavori Giuseppe Tommaso	C	F	F	F	F
Mantero Matteo	F	C	C	C	C
Mantovani Maria Laura	F	C	C	C	C
Marcucci Andrea	C	F	F	F	F
Margiotta Salvatore	C	F	F	F	F
Marilotti Giovanni	F	C	C	C	C
Marin Raffaella Fiormaria	C	F	F	F	F
Marinello Gaspare Antonio	F	C	C	C	C
Marino Mauro Maria	C	F	F	F	F
Martelli Carlo	F	C	C	C	C
Marti Roberto	C	F	F	F	F
Masini Barbara	C	F	F	F	F
Matrisciano Mariassunta	F	C	C	C	C

144ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

7 Agosto 2019

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
<b>Nominativo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Mautone Raffaele	F	C	C	C	C
Merlo Ricardo Antonio	C	F	F	F	F
Messina Alfredo	C	F	F	F	F
Messina Assunta Carmela	C	F	F	F	F
Mininno Cataldo	M	M	M	M	M
Minuto Anna Carmela	C	F	F	F	F
Mirabelli Franco	C	F	F	F	F
Misiani Antonio	C	F	F	F	F
Modena Fiammetta	C	F	F	F	F
Moles Rocco Giuseppe	C	F	F	F	F
Mollame Francesco	F	C	C	C	C
Montani Enrico	C	F	F	F	F
Montevecchi Michela	F	C	C	C	C
Monti Mario	M	M	M	M	M
Moronese Vilma	F	C	C	C	C
Morra Nicola	F	C	C	C	C
Nannicini Tommaso	C	F	F	F	F
Napolitano Giorgio	M	M	M	M	M
Nastri Gaetano					
Naturale Gisella	F	C	C	C	C
Nencini Riccardo	C	F	F	F	F
Nisini Tiziana	C	F	F	F	F
Nocerino Simona Nunzia	F	C	C	C	C
Nugnes Paola	F	C	C	C	C
Ortis Fabrizio	F	C	C	C	C
Ortolani Franco	F	C	C	C	C
Ostellari Andrea	C	F	F	F	F
Pacifico Marinella	F	C	C	C	C
Pagano Nazario	C	F	F	F	F
Papatheu Urania Giulia Rosina	C	F	F	F	F
Paragone Gianluigi	F	C	C	C	C
Parente Annamaria	C	F	F	F	F
Paroli Adriano	C	F	F	F	F
Parrini Dario	C	F	F	F	F
Patuanelli Stefano	F	C	C	C	C
Pavanelli Emma	F	C	C	C	C
Pazzaglini Giuliano	C	F	F	F	F
Pellegrini Emanuele	C	F	F	F	F
Pellegrini Marco	F	C	C	C	C
Pepe Pasquale	C	F	F	F	F
Pergreffi Simona	C	F	F	F	F
Perilli Gianluca	F	C	C	C	C
Perosino Marco	C	F	F	F	F
Pesco Daniele	F	C	C	C	C
Petrea Giovanna	C	F	F	F	F
Petrocelli Vito Rosario	F	C	C	C	C
Pianasso Cesare	C	F	F	F	F
Piano Renzo					
Piarulli Angela Anna Bruna	F	C	C	C	C
Pichetto Fratin Gilberto	C	F	F	F	F
Pillon Simone	C	F	F	F	F
Pinotti Roberta	C	F	F	F	F
Pirovano Daisy	C	F	F	F	F

144ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

7 Agosto 2019

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
<b>Nominativo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Pirro Elisa	F	C	C	C	C
Pisani Giuseppe	F	C	C	C	C
Pisani Pietro	C	F	F	F	F
Pittella Giovanni Saverio	C	F	F	F	F
Pittoni Mario	C	F	F	F	F
Pizzol Nadia	C	F	F	F	F
Presutto Vincenzo	F	C	C	C	C
Pucciarelli Stefania	C	F	F	F	F
Puglia Sergio	F	C	C	C	C
Quagliariello Gaetano					
Quarto Ruggiero	F	C	C	C	C
Rampi Roberto					
Rauti Isabella	C	F	F	F	F
Renzi Matteo	C	F	F	F	F
Riccardi Alessandra	F	C	C	C	C
Ricciardi Sabrina	F	C	C	C	C
Richetti Matteo	C	F	F	F	F
Ripamonti Paolo	C	F	F	F	F
Rivolta Erica	C				F
Rizzotti Maria	C	F	F	F	F
Rojc Tatjana	C	F	F	F	F
Romagnoli Sergio	F	C	C	C	C
Romani Paolo	C	F	F	F	F
Romano Iunio Valerio	F	C	C	C	C
Romeo Massimiliano	C	F	F	F	F
Ronzulli Licia	C	F	F	F	F
Rossi Mariarosaria	C	F	F	F	F
Rossomando Anna	C	F	F	F	F
Rubbia Carlo					
Rufa Gianfranco	C	F	F	F	F
Ruspanini Massimo	C	F	F	F	F
Russo Loredana					
Saccone Antonio	C	F	F	F	F
Salvini Matteo	C	F	F	F	F
Santangelo Vincenzo	F	C	C	C	C
Santillo Agostino	F	C	C	C	C
Saponara Maria	C	F	F	F	F
Saviane Paolo	C	F	F	F	F
Sbrana Rosellina	C	F	F	F	F
Sbrollini Daniela	C	F	F	F	F
Schifani Renato	C	F	F	F	F
Sciascia Salvatore	M	M	M	M	M
Segre Liliana					
Serafini Giancarlo	C	F	F	F	F
Siclari Marco	C	F	F	F	F
Sileri Pierpaolo	F	C	C	C	C
Siri Armando	C	F	F	F	F
Stabile Laura	C	F	F	F	F
Stefani Erika	C	F	F	F	F
Stefano Dario	C	F	F	F	F
Steger Dieter	C	F	F	F	F
Sudano Valeria Carmela Maria	M	M	M	M	M
Taricco Giacomino	C	F	F	F	F

144ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

7 Agosto 2019

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
Nominativo	1	2	3	4	5
Taverna Paola	F	C	C	C	C
Tesei Donatella	C	F	F	F	F
Testor Elena	C	F	F	F	F
Tiraboschi Maria Virginia	C	F	F	F	F
Toffanin Roberta	C	F	F	F	F
Toninelli Danilo	F	C	C	C	C
Tosato Paolo	C	F	F	F	F
Totaro Achille	C	F	F	F	F
Trentacoste Fabrizio	F	C	C	C	C
Turco Mario	F	C	C	C	C
Unterberger Juliane	C	F	F	F	F
Urraro Francesco	F	C	C	C	C
Urso Adolfo	C	F	F	F	F
Vaccaro Sergio	F	C	C	C	C
Valente Valeria	C	F	F	F	F
Vallardi Gianpaolo	C	F	F	F	F
Vanin Orietta	F	C	C	C	C
Vattuone Vito	C	F	F	F	F
Verducci Francesco	C	F	F	F	F
Vescovi Manuel	C	F	F	F	F
Vitali Luigi	C	F	F	F	F
Vono Gelsomina	F				
Zaffini Francesco	C	F	F	F	F
Zanda Luigi Enrico	C	F	F	F	F
Zuliani Cristiano	C	F	F	F	F

### **Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Barachini, Bogo Deledda, Bossi Umberto, Bressa, Candiani, Candura, Cattaneo, Cioffi, Cirinnà, Crimi, Cucca, De Poli, Merlo, Mininno, Monti, Napolitano, Ronzulli, Santangelo, Sciascia e Sudano.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Fantetti, per partecipare a un incontro istituzionale; Garavini, per partecipare ad un incontro internazionale.

### **Commissioni permanenti, approvazione di documenti**

Le Commissioni riunite 9ª (Agricoltura e produzione agroalimentare) e 13ª (Territorio, ambiente e beni ambientali), nella seduta del 6 agosto 2019, hanno approvato una risoluzione, ai sensi dell'articolo 50, comma 2, del Regolamento, a conclusione dell'esame dell'affare assegnato sulla normativa sui nitrati di origine agricola, anche con riferimento alla situazione in Campania oggetto della deliberazione della Giunta regionale n. 762 del 5 dicembre 2017 (*Doc. XXIV*, n. 12).

Il predetto documento è inviato al Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo e al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

### **Commissioni permanenti, trasmissione di documenti**

In data 6 agosto 2019, è stata trasmessa alla Presidenza la risoluzione della 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo), approvata nella seduta antimeridiana del 1º agosto 2019, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, sulla Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle Regioni e alla Banca europea per gli investimenti relativa all'attuazione del piano d'azione strategico sulle batterie: creare una catena del valore strategica delle batterie in Europa (COM(2019) 176 definitivo) (*Doc. XVIII*, n. 16).

Il predetto documento è trasmesso, ai sensi dell'articolo 144, comma 2, del Regolamento, al Presidente del Consiglio dei ministri e al Presidente della Camera dei deputati, nonché, ai sensi dell'articolo 144, comma 2-bis, del Regolamento, ai Presidenti del Parlamento europeo, del Consiglio dell'Unione europea e della Commissione europea.



**Commissione parlamentare per il controllo sull'attività degli enti gestori di forme obbligatorie di previdenza e assistenza sociale, variazioni nella composizione**

Il Presidente del Senato ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per il controllo sull'attività degli enti gestori di forme obbligatorie di previdenza e assistenza sociale il senatore Stefano Corti in sostituzione della senatrice Anna Cinzia Bonfrisco, cessata dal mandato parlamentare.

**Commissione parlamentare d'inchiesta sui fatti accaduti presso la comunità "Il Forteto", variazioni nella composizione**

Il Presidente del Senato ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare di inchiesta sui fatti accaduti presso la comunità "Il Forteto" il senatore Gianfranco Rufa in sostituzione della senatrice Rosellina Sbrana, dimissionaria.

**Disegni di legge, annunzio di presentazione**

Presidente del Consiglio dei ministri

Conversione in legge del decreto-legge 7 agosto 2019, n. 75, recante misure urgenti per assicurare la continuità delle funzioni del Collegio del Garante per la protezione dei dati personali (1460)  
(presentato in data 07/08/2019);

senatori Nocerino Simona Nunzia, Pizzol Nadia, Parente Annamaria, Toffanin Roberta, Bertacco Stefano, Unterberger Julia, Laforgia Francesco, Guidolin Barbara

Disposizioni per il riconoscimento ed il sostegno del caregiver familiare (1461)  
(presentato in data 07/08/2019);

senatori Maiorino Alessandra, Romagnoli Sergio, Campagna Antonella, Castellone Maria Domenica, Floridia Barbara

Disposizioni in materia di congedo di maternità e di paternità obbligatorio (1462)  
(presentato in data 07/08/2019);

senatori Nannicini Tommaso, Fedeli Valeria, Laus Mauro Antonio Donato, Misiani Antonio, Parente Annamaria

Istituzione dell'autorità garante per le relazioni industriali. Modifiche alla legge 30 dicembre 1986, n. 936, per la promozione della partecipazione civica (1463)  
(presentato in data 07/08/2019);

senatori Binetti Paola, Gasparri Maurizio, Quagliariello Gaetano, Gallone Maria Alessandra, De Poli Antonio, Galliani Adriano, Pagano Nazario, Modena Fiammetta, Ferro Massimo, Saccone Antonio, Alderisi Francesca, Battistoni Francesco, Rizzotti Maria, Aimi Enrico, Siclari Marco, Toffanin Roberta, Caliendo Giacomo

Modifiche all'articolo 580 del codice penale e modifiche alla legge 22 dicembre 2017, n. 219, in materia di disposizioni anticipate di trattamento e prestazione delle cure palliative (1464)  
(presentato in data 07/08/2019);

senatore Lucidi Stefano

Disposizioni in materia di riordino e aggiornamento della disciplina in materia di procedimento per la denuncia e verifica di installazioni e dispositivi di protezione contro le scariche atmosferiche, di impianti elettrici di protezione contro i contatti diretti e indiretti e di impianti elettrici in aree con rischio di esplosione (1465)  
(presentato in data 07/08/2019);

senatrice Bonino Emma

Modifiche alla legge 2 dicembre 2016, n. 242, recante disposizioni per la promozione della coltivazione e della filiera agroindustriale della canapa (1466)  
(presentato in data 07/08/2019);

senatori Sileri Pierpaolo, Castellone Maria Domenica, Patuanelli Stefano, Taverna Paola, Endrizzi Giovanni, Di Marzio Luigi, Mautone Raffaele, Marinello Gaspare Antonio, Pisani Giuseppe

Istituzione del fondo per la non autosufficienza (1467)  
(presentato in data 07/08/2019);

senatori Dell'Olio Gianmauro, Romagnoli Sergio, Pesco Daniele, Gallicchio Agnese, Pirro Elisa, Accoto Rossella, Leone Cinzia, Presutto Vincenzo, Pellegrini Marco, Urraro Francesco, Romano Iunio Valerio, Fede Giorgio, Pisani Giuseppe, Lanzi Gabriele, Croatti Marco, Di Girolamo Gabriella, Granato Bianca Laura, Garruti Vincenzo, Taverna Paola, Mantovani Maria Laura, Gaudiano Felicia, Girotto Gianni Pietro, Lupo Giulia, Corbetta Gianmarco, Guidolin Barbara, Vanin Orietta, Lomuti Arnaldo, Sileri Pierpaolo, Castaldi Gianluca, Matrisciano Susy, Fenu Emiliano, Drago Tiziana Carmela Rosaria, Anastasi Cristiano, Piarulli Angela Anna Bruna, Santillo Agostino, Licheri Ettore Antonio, Angrisani Luisa, Nocerino Simona Nunzia, Ricciardi Sabrina, Pavanelli Emma, Naturale Gisella, Agostinelli Donatella, Molame Francesco, Campagna Antonella, Auddino Giuseppe, Di Micco Fabio, Loreface Pietro, Donno Daniela, Grassi Ugo, Castellone Maria Domenica, Puglia Sergio, Ortis Fabrizio, Marinello Gaspare Antonio, Di Piazza Stanislao, Mautone Raffaele, Morra Nicola, Catalfo Nunzia, Giarrusso Mario Michele, Riccardi Alessandra, Trentacoste Fabrizio, Lannutti Elio, Di Nicola Primo, Perilli Gianluca, Castiello Francesco, Maiorino Alessandra, Botto

Elena, L'Abbate Patty, Ortolani Franco, Quarto Ruggiero, Coltorti Mauro, Dessì Emanuele, Lucidi Stefano, Pacifico Marinella, De Lucia Danila, Corrado Margherita, Marilotti Gianni, Di Marzio Luigi, Endrizzi Giovanni, Ferrara Gianluca, Giannuzzi Silvana, Petrocelli Vito Rosario, Vono Gelsomina, Evangelista Elvira Lucia, Mininno Cataldo, D'Angelo Grazia, Moronese Vilma, Vaccaro Sergio, Airola Alberto, Russo Loredana, Crucioli Mattia, Patuanelli Stefano, Paragone Gianluigi, Floridia Barbara, Abate Rosa Silvana, Turco Mario

Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, in materia di agevolazioni fiscali per l'acquisto di autovetture da parte di soggetti con disabilità (1468)

(presentato in data 07/08/2019);

senatori Grassi Ugo, Calderoli Roberto, Perilli Gianluca

Disposizioni in materia di semplificazione normativa e riordino della legislazione (1469)

(presentato in data 07/08/2019);

senatore Urraro Francesco

Modifiche al testo unico delle disposizioni concernenti l'imposta di registro di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131 (1470)

(presentato in data 07/08/2019);

senatore Nannicini Tommaso

Istituzione della Giornata nazionale dell'Umanità ferita (1471)

(presentato in data 07/08/2019);

senatori Bellanova Teresa, Marcucci Andrea, Collina Stefano, Alfieri Alessandro, Astorre Bruno, Biti Caterina, Boldrini Paola, Cirinnà Monica, Comincini Eugenio, D'Alfonso Luciano, D'Arienzo Vincenzo, Faraone Davide, Fedeli Valeria, Ferrari Alan, Ferrazzi Andrea, Garavini Laura, Ginetti Nadia, Iori Vanna, Laus Mauro Antonio Donato, Magorno Ernesto, Malpezzi Simona Flavia, Manca Daniele, Margiotta Salvatore, Marino Mauro Maria, Messina Assuntela, Mirabelli Franco, Misiani Antonio, Pittella Gianni, Ricchetti Matteo, Rojc Tatjana, Rossomando Anna, Sbrolini Daniela, Stefano Dario, Sudano Valeria, Taricco Mino, Valente Valeria, Vattuone Vito, Pinotti Roberta, Verducci Francesco

Interventi per la promozione della cultura del saper fare artigiano e il sostegno al trasferimento generazionale delle imprese artigiane (1472)

(presentato in data 07/08/2019);

senatori Conzatti Donatella, Mallegni Massimo

Modifiche al Decreto Legislativo 4 marzo 2010, n. 28, recante Attuazione dell'articolo 60 della legge 18 giugno 2009, n. 69, in materia di mediazione finalizzata alla conciliazione delle controversie civili e commerciali (1473)

(presentato in data 07/08/2019).

### **Disegni di legge, assegnazione**

#### *In sede redigente*

##### *1ª Commissione permanente Affari Costituzionali*

Gov. Conte-I: Pres. Consiglio Conte ed altri

Disposizioni in materia di perimetro di sicurezza nazionale cibernetica (1448)

previ pareri delle Commissioni 2ª (Giustizia), 3ª (Affari esteri, emigrazione), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 10ª (Industria, commercio, turismo), 11ª (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale), 12ª (Igiene e sanità), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14ª (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 07/08/2019).

#### *In sede referente*

##### *2ª Commissione permanente Giustizia*

Gov. Conte-I: Pres. Consiglio Conte

Conversione in legge del decreto-legge 7 agosto 2019, n. 75, recante misure urgenti per assicurare la continuità delle funzioni del Collegio del Garante per la protezione dei dati personali (1460)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio) (assegnato in data 07/08/2019).

### **Inchieste parlamentari, annuncio di presentazione di proposte**

È stata presentata la seguente proposta d'inchiesta parlamentare d'iniziativa dei senatori Turco, Romano, Castellone, Matrisciano, Mininno, Donno, Ricciardi, Santillo, Di Girolamo. - "Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali, con particolare riguardo al sistema della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro dello stabilimento ex ILVA di Taranto" (*Doc. XXII*, n. 20).

### **Governo, trasmissione di atti e documenti**

La Presidenza del Consiglio dei ministri - Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nello scorso mese di luglio e nel corso del mese di agosto 2019, ha inviato, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, le seguenti delibere adottate dallo stesso Comitato, che sono deferite, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

Delibera CIPE, n. 63/2018, alle Commissioni 5<sup>a</sup>, 8<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 7/2019, alle Commissioni 5<sup>a</sup>, 8<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 9/2019, alle Commissioni 5<sup>a</sup>, 8<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 11/2019, alle Commissioni 1<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup>, 8<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 12/2019, alle Commissioni 5<sup>a</sup>, 9<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 14/2019, alle Commissioni 5<sup>a</sup>, 8<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 15/2019, alle Commissioni 11<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 16/2019, alle Commissioni 5<sup>a</sup>, 7<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 18/2019, alle Commissioni 5<sup>a</sup>, 9<sup>a</sup>, 10<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 19/2019, alle Commissioni 5<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 20/2019, alle Commissioni 1<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup>, 10<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 26/2019, alle Commissioni 5<sup>a</sup>, 10<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 27/2019, alle Commissioni 5<sup>a</sup>, 10<sup>a</sup>;  
Delibera CIPE, n. 29/2019, alle Commissioni 5<sup>a</sup>, 8<sup>a</sup>.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta, con lettera in data 1° agosto 2019, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9-*bis*, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, i commenti sulla reazione dell'Italia al parere circostanziato emesso dalla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2015/1535, riguardante la notifica 2019/0022/I concernente lo schema di decreto ministeriale recante "Sistemi antiabbandono".

La predetta documentazione è deferita alla 8<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente (Atto n. 170-3*bis*).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta, con lettere in data 1° agosto 2019, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9-*bis*, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, le seguenti procedure di informazione, attivate presso la Commissione europea dalla Direzione generale per il mercato, la concorrenza, il consumatore, la vigilanza e la normativa tecnica del Ministero dello sviluppo economico, in ordine:

alla notifica 2019/0364/I relativa al progetto di "Protocollo d'intesa per l'individuazione di forme di tutela del consumatore verso i rischi derivanti da un possibile uso improprio dei tappi dotati di meccanismo a biglia presenti nelle bottiglie di oli vergini". La predetta documentazione è deferita alla 9<sup>a</sup>, alla 10<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente (Atto n. 309);

alla notifica 2019/0343/I relativa allo schema di decreto ministeriale recante "Schema di decreto interministeriale recante 'Approvazione di norme tecniche di prevenzione incendi, per edifici sottoposti a tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, aperti al pubblico, destinati a contenere musei, gallerie, esposizioni, mostre, biblioteche e archivi ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139". La predetta

documentazione è deferita alla 1ª, alla 7ª e alla 14ª Commissione permanente (Atto n. 310);

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta, con lettera in data 1º agosto 2019, ha inviato, ai sensi dell'articolo 14, comma 10, della legge 28 novembre 2005, n. 246, la relazione - relativa all'anno 2018 - sullo stato di applicazione dell'analisi di impatto della regolamentazione.

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

Il Ministro dello sviluppo economico, con lettera in data 2 agosto 2019, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge 24 aprile 1990, n. 100, recante "Norme sulla promozione della partecipazione a società ed imprese miste all'estero", la relazione sull'attività svolta dalla SIMEST SpA nell'anno 2018.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5ª e alla 10ª Commissione permanente (*Doc. LXXXV*, n. 1).

Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con lettera in data 6 agosto 2019, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 2-bis, del decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 marzo 2007, n. 38, la relazione sulla situazione della missione umanitaria, di stabilizzazione e di ricostruzione in Iraq, riferita all'anno 2018.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 3ª Commissione permanente (*Doc. LIII*, n. 2).

### **Governo, comunicazioni dell'avvio di procedure d'infrazione**

Il Ministro per gli affari europei, con lettera in data 1º agosto 2019, ha inviato, ai sensi dell'articolo 15, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le seguenti comunicazioni concernenti l'avvio di procedure d'infrazione ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea - notificate il 26 luglio 2019 - che sono trasmesse alle sottoindicate Commissioni permanenti, nonché alla 14ª Commissione permanente:

comunicazione di avvio della procedura di infrazione n. 2014/4231, concernente i contratti di lavoro a tempo indeterminato nel settore pubblico - alla 11ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 34);

comunicazione di avvio della procedura di infrazione n. 2019/0217, concernente il mancato recepimento della direttiva (UE) 2017/2102 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, recante modifica della direttiva 2011/65/UE sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche - alla 13ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 35);

comunicazione di avvio della procedura di infrazione n. 2019/0218, concernente il mancato recepimento della direttiva (UE) 2017/1852 del Consiglio, del 10 ottobre 2017, sui meccanismi di risoluzione delle controversie in materia fiscale nell'Unione europea - alla 6ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 36);

comunicazione di avvio della procedura di infrazione n. 2019/2033, concernente la mancata ottemperanza della direttiva 2013/40/UE relativa agli attacchi contro i sistemi di informazione - alla 2ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 37);

comunicazione di avvio della procedura di infrazione n. 2019/2064, concernente il mancato rispetto del Regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 che stabilisce norme comuni sull'interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada - alla 8ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 38);

comunicazione di avvio della procedura di infrazione n. 2019/2095, concernente il non corretto recepimento della direttiva 2015/1513, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, e della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili - alla 10ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 39);

comunicazione di avvio della procedura di infrazione n. 2019/2100, concernente il permesso unico, direttiva 2011/98/UE - alla 1ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 40);

comunicazione di avvio della procedura di infrazione n. 2019/2104 concernente la direttiva 2012/29/UE - Norme minime in materia di diritti, assistenza e protezione delle vittime di reato - alla 2ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 41);

comunicazione di avvio della procedura di infrazione n. 2019/2130, concernente la direttiva 2014/57/UE relativa alle sanzioni penali in caso di abuso di mercato - alla 2ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 42);

comunicazione di avvio della procedura di infrazione n. 2019/2142, concernente i gas fluorurati a effetto serra, mancato rispetto degli obblighi di notifica del Regolamento (UE) 517/2014 - alla 13ª Commissione permanente (Procedura d'infrazione n. 43).

**Governo, trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento**

Ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, è deferito alle sottoindicate Commissioni permanenti il seguente documento dell'Unione europea, trasmesso dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in base all'articolo 6, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234:

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio intesa a valutare l'adozione, da parte degli Stati membri, delle misure necessarie a garantire la conformità alla decisione quadro 2003/568/GAI del Consiglio, del 22 luglio 2003, relativa alla lotta contro la corruzione nel settore privato (COM(2019) 355 definitivo), alla 2ª Commissione permanente e, per il parere, alla Commissione 14ª.

**Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, trasmissione di documenti. Deferimento**

Il Presidente dell'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, con lettera in data 30 luglio 2019, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 12, lettera i), della legge 14 novembre 1995, n. 481, e dell'articolo 1, comma 12, primo e secondo periodo, della legge 23 agosto 2004, n. 239, la relazione sullo stato dei servizi e sull'attività svolta dall'Autorità medesima, aggiornata al 31 marzo 2019.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 10ª Commissione permanente (*Doc. CXLI*, n. 2).

**Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti**

Il Presidente della Sezione del controllo sugli Enti della Corte dei conti, con lettera in data 1º agosto 2019, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria del Fondo di Assistenza per il personale della Polizia di Stato, per l'esercizio 2017. Il predetto documento è



deferito, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 1ª e alla 5ª Commissione permanente (*Doc. XV*, n. 202).

### **Corte dei conti, trasmissione di documentazione. Deferimento**

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 7 agosto 2019, ha trasmesso la deliberazione n. 16/2019/G - Relazione concernente "Il servizio sanitario militare".

La predetta deliberazione è deferita, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 4ª, alla 5ª e alla 12ª Commissione permanente (Atto n. 308).

### **Commissione europea, trasmissione di progetti di atti legislativi dell'Unione europea. Deferimento**

La Commissione europea ha trasmesso, in data 1º agosto 2019, per l'acquisizione del parere motivato previsto dal Protocollo (n. 2) sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea e al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a un quadro di *governance* per lo strumento di bilancio per la convergenza e la competitività della zona euro (COM(2019) 354 definitivo). Ai sensi dell'articolo 144, commi 1-*bis* e 6, del Regolamento, l'atto è deferito alla 14ª Commissione permanente ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; la scadenza del termine di otto settimane previsto dall'articolo 6 del predetto Protocollo è fissata al 28 ottobre 2019. L'atto è altresì deferito, per i profili di merito, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, alla 5ª Commissione permanente, con il parere della Commissione 14ª.

### **Assemblea parlamentare dell'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa (OSCE), variazioni nella composizione della delegazione parlamentare italiana**

Il Presidente del Senato ha chiamato a far parte della delegazione italiana presso l'Assemblea parlamentare dell'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa (OSCE) il senatore Mallegni, in sostituzione del senatore Schifani, dimissionario.

### **Interrogazioni, apposizione di nuove firme**

I senatori Stefano, Boldrini, Biti, D'Alfonso, D'Arienzo, Faraone, Fedeli, Ferrazzi, Garavini, Giacobbe, Iori, Laus, Magorno, Margiotta, Marino, Misiani, Richetti, Rojc, Sbrollini, Valente e Verducci hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-01124 del senatore Comincini.

### **Interpellanze**

CASTELLONE, MORONESE - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

il territorio a nord di Napoli, compreso tra i comuni di Giugliano, Villaricca e Qualiano, è caratterizzato da contaminazione diffusa per la presenza di numerose discariche legali, siti di stoccaggio e depositi illegali di rifiuti. Quest'area ha per anni rappresentato il luogo privilegiato per lo smaltimento illegale di rifiuti tossici, soprattutto industriali, grazie alla connivenza tra *clan* camorristici, colletti bianchi ed imprenditori senza scrupoli;

a tutt'oggi in questa zona è in atto un disegno criminale preciso, indirizzato a creare emergenza, in particolare nel periodo estivo, e caratterizzato da frequenti roghi tossici appiccati (quasi sempre in modo doloso) alle tante discariche create nei decenni scorsi, molte delle quali illegali, mai bonificate e ancora sottoposte all'incuria più totale;

uno di questi incendi ha interessato il 27 luglio 2019 discarica dismessa di Cava AL.MA., nel territorio di Villaricca, al confine con Qualiano; la nube tossica generata dall'incendio ha raggiunto gli agglomerati urbani di Qualiano, Villaricca e Giugliano. Di fatto l'incendio, domato in prima istanza dai Vigili del fuoco prontamente intervenuti, si è poi rigenerato, complice il vento, ed è divampato per molte ore, infestando l'aria per tutta la notte e costringendo molti degli abitanti a barricarsi in casa o a recarsi al più vicino pronto soccorso per fastidi correlati all'inalazione del fumo tossico, inducendo i sindaci a richiedere ad Arpac l'installazione di centraline per quantificare i danni;

pochi giorni prima dell'incendio, così come dichiarato a mezzo stampa dal vicepresidente della Giunta regionale della Campania Fulvio Bonavitacola, un innesco d'incendio presso la discarica Masseria del Pozzo (nella stessa area) era stato prontamente domato dai Vigili del fuoco; nel giorno successivo al disastro di Cava AL.MA. invece, un altro incendio era stato rilevato all'esterno del sito di stoccaggio dei rifiuti di Taverna del Re, così come riportato dalla stampa locale che riferisce: "l'obiettivo dei criminali erano le ecoballe stoccate all'interno del sito, che le fiamme appiccate sulle sterpaglie sul muro di confine avrebbero raggiunto in pochi secondi se non fossero intervenuti in modo tempestivo gli uomini della sicurezza a presidio della discarica";

stando alla relazione dei Vigili del fuoco, ci sono stati quindi 4 incendi appiccati in modo strategico in discariche che insistono su questo territorio da anni e che hanno prodotto inquinamento dell'aria, del suolo e delle

falde acquifere, e generando un disastro non ancora del tutto quantificato né tantomeno bonificato.

considerato che:

nel marzo 2016 la direzione generale per l'ambiente e l'ecosistema della Regione Campania rendeva noto che il sito di Cava AL.MA., censito nel piano regionale di bonifica approvato nel 2013, era classificato come discarica privata e non risultava che il soggetto detentore avesse presentato alcun piano di caratterizzazione ambientale;

i sindaci di Qualiano e Villaricca, rispettivamente con ordinanza n. 40 del 10 marzo 2017 e ordinanza n. 3529 del 6 marzo 2017, avendo riscontrato la presenza di notevoli quantità di rifiuti che compromettevano l'igiene e la sicurezza stradale, ordinavano l'assoluta necessità di chiudere al traffico veicolare e pedonale il tratto di strada limitrofo, fino alla totale rimozione dei rifiuti e al ripristino delle condizioni di sicurezza con l'installazione di un impianto di video-sorveglianza da parte di Campania Ambiente SpA;

in data 9 novembre 2018, un sopralluogo di Arpac aveva messo in luce che la discarica di versava in uno stato di completo abbandono, non vigilata e non mantenuta e che le uniche notizie disponibili relative al sito erano ricavabili da uno studio ISOGEA, commissionato dall'allora Provincia di Napoli ed effettuato nell'anno 2017, e da analisi di pozzi spia risalenti al 2008/2009, in assenza dunque di una caratterizzazione puntuale del tipo di rifiuti accumulati;

considerato inoltre che:

ogni riacutizzazione dell'emergenza dei rifiuti in Campania è accompagnata dall'intensificazione del fenomeno dei roghi tossici che, in maniera puntuale, si diffondono nei diversi siti di stoccaggio, lasciando presagire una mano criminale mossa da un preciso intento;

sono note le aree critiche dove queste azioni criminose vengono puntualmente messe in atto, nel Comune di Giugliano in Campania ad esempio, negli ultimi mesi, i roghi di rifiuti si succedono sempre nelle stesse zone in cui sono presenti cumuli di rifiuti incustoditi: l'area del Ponte Riccio, l'area di Casacelle, l'area al confine con il Comune di Parete;

la situazione evidenzia la chiara violazione dell'art. 32 della Costituzione che sancisce la tutela della salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, nonché la violazione della tutela della salubrità dell'ambiente quale interesse della collettività e diritto fondamentale del cittadino come tutelato dalla nostra Carta costituzionale (artt. 9 e 32) e dal diritto dell'Unione europea (art. 37 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea);

a causa della violazione della direttiva 2006/12/CE in Campania, l'Italia è stata condannata più volte dalla Corte di giustizia dell'Unione europea a pagare sanzioni onerose e si è costretta a rinunciare a finanziamenti importanti,

si chiede di sapere:

quali azioni siano state intraprese per rendere efficace il contrasto al fenomeno dei roghi tossici e quali necessitino di essere ancora messe in atto, anche di non diretta competenza, al fine di dare piena attuazione ai protocolli d'intesa siglati in collaborazione con le forze dell'ordine;

se il Ministro in indirizzo non ritenga che, per arginare il fenomeno degli incendi criminosi che attentano alla salute dell'ambiente e dei cittadini, andrebbero programmate misure emergenziali straordinarie, tra cui ad esempio l'invio di una *task force* dedicata e l'istituzione di presidi militari permanenti nei siti di stoccaggio di rifiuti, conferendo ai militari poteri di intervento diretto;

se, alla luce delle evidenti difficoltà da parte delle amministrazioni locali a monitorare, mettere in sicurezza e bonificare i numerosi siti di stoccaggio di rifiuti siti nell'area a nord di Napoli, non si ritenga opportuno avviare la procedura per convertire i suddetti siti oggi classificati come siti di interesse regionale (SIR) in siti di interesse nazionale (SIN).

(2-00040)

### Interrogazioni

COMINCINI, ALFIERI, BELLANOVA, BITI, BOLDRINI, COLLINA, D'ALFONSO, D'ARIENZO, FARAONE, FEDELI, FERRAZZI, GARAVINI, GIACOBBE, GINETTI, GRIMANI, IORI, MARGIOTTA, MARINO, PITTELLA, ROJC, SBROLLINI, TARICCO, VATTUONE, VERDUCCI - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo.* - Premesso che:

l'Associazione italiana alberghi per la gioventù (AIG), ente storico e patrimonio del Paese, è stata istituita nel 1945 con la diretta partecipazione dei rappresentanti di Ministeri e Governo, con decreto di Alcide De Gasperi;

l'associazione è ente morale a seguito del decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1948, nonché riconosciuto quale ente assistenziale a carattere nazionale con decreto del Ministro dell'interno 6 novembre 1959, n. 10.18404/12000°40, infine, con il decreto- legge n. 97 del 1995, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 203 del 1995, riconosciuto definitivamente ente culturale;

inoltre è inclusa tra le "organizzazioni non governative" segnalate dall'ONU tra gli enti di sviluppo sociale;

l'Italia, anche grazie ad AIG, è da sempre Paese membro qualificato della International youth hostel federation, di cui fanno parte 80 nazioni;

dal 1° luglio 2019 l'AIG si trova in procedura fallimentare (n. 492/2019), avviata dal Tribunale fallimentare di Roma;

il 26 giugno 2019 il Tribunale fallimentare di Roma ha respinto la domanda di un'omologa di concordato in continuità avviata con ricorso ai sensi dell'articolo 161 della legge fallimentare, di cui al regio decreto n. 267 del 1942, e depositata in data 30 giugno 2017, nonostante l'approvazione del piano dalla maggioranza dei creditori, pronunciatisi a favore di AIG e della sua solvibilità, oltre che a favore della concreta possibilità di un suo pronto rilancio e sviluppo;

l'ente si è opposto alla procedura fallimentare, depositando il reclamo presso la Corte d'appello, in pendenza già di un ricorso per regolamento di giurisdizione presso la Corte di cassazione e di un secondo ricorso presso

la stessa Corte d'appello e che è, ad oggi, in attesa di una risolutiva e definitiva via d'uscita;

il Tribunale di Roma, tuttavia, ha deciso di non tenere conto del ricorso per regolamento di giurisdizione, presentato dall'AIG e tuttora pendente presso la suprema Corte di cassazione, nonché del reclamo presentato dalla stessa associazione avverso la mancata sospensione della procedura concorsuale;

considerato che:

dopo quasi 75 anni di ininterrotta e preziosa attività al servizio del turismo giovanile, scolastico e sociale, l'AIG rischia la definitiva chiusura;

si aggiunga, peraltro, che la procedura fallimentare potrebbe determinare il licenziamento del personale diretto e indiretto, oltre 200 persone con relative famiglie. Occorre, inoltre, evidenziare le pesanti ricadute per l'indotto dovute alla subitanea messa in vendita dell'ingente patrimonio immobiliare dell'ente, nonché alla dismissione del suo importante "*brand*" nazionale ed internazionale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e quali siano le sue valutazioni in merito;

se non ritenga opportuno adoperarsi al fine di salvaguardare i posti di lavoro e le funzioni di un ente la cui rete di strutture, la distribuzione e il radicamento in ogni regione italiana svolgono un prezioso ruolo sociale ed educativo, oltre ad essere opportunità di conoscenza del nostro Paese, garantendone anche crescita e coesione sociale.

(3-01127)

MAGORNO - *Al Ministro dello sviluppo economico.* - Premesso che:

si registrano da tempo ingiustificati e inammissibili disservizi da parte di Poste italiane a danno delle comunità di Diamante, Maierà e Buonvicino (Cosenza);

in particolare si segnalano ritardi nello smistamento e nel recapito della corrispondenza che si traduce in difficoltà per cittadini e attività economiche con scadenze non rispettate, mancate comunicazioni in tempo utile, oneri che si scaricano appunto sull'utenza in palese violazione degli obblighi derivanti dal contratto di servizio;

si segnala infatti che per i tre comuni vi è solo un operatore dedicato al recapito della corrispondenza;

spesso si verifica che bollette per utenze domestiche arrivino a destinazione già scadute e che gli oneri aggiuntivi gravino sui cittadini che ovviamente non possono ritenersi responsabili per un oggettivo mancato recapito;

considerato che:

le difficoltà si accentuano in particolare nel periodo estivo con l'arrivo dei turisti;

Poste italiane, in quanto erogatrice di un servizio pubblico, avrebbe l'onere della puntualità nello svolgimento del servizio nell'intero territorio nazionale,

si chiede di sapere:

se al Ministro in indirizzo risultino i disservizi segnalati e se intenda intraprendere iniziative di competenza nei confronti di Poste italiane, la quale, per quanto sia una società per azioni, è anche sottoscrittrice di un contratto di servizio da ottemperare pedissequamente, anche per la comunità di Diamante e per i comuni limitrofi, a partire dal potenziamento del servizio di smistamento e di recapito della corrispondenza, onde evitare sistematici e penalizzanti ritardi che determinano un costo aggiuntivo insostenibile per i cittadini, oltre ad un inaccettabile disservizio.

(3-01128)

PAPATHEU - *Al Ministro per il Sud.* - Premesso che:

il Ministro in indirizzo ha dichiarato nel corso di una manifestazione svoltasi il 27 aprile 2019 a Palermo che "Nel contratto di governo abbiamo messo per il Sud sei righe 'potentissime' per annullare il divario con il Nord";

malgrado le assicurazioni, il Sud registra un tasso di disoccupazione che è tre volte quello del Nord Italia e il doppio di quello del Centro, con una disoccupazione giovanile che in Campania, Sicilia e Calabria è di oltre il 52 per cento;

secondo Eurostat queste tre Regioni si collocano nelle ultime 10 posizioni su 280 regioni monitorate nel 2018, nelle quali la media della disoccupazione fra i giovani è del 15,2 per cento. Nelle isole il tasso di disoccupazione è del 19,8 per cento;

le politiche del Governo sino ad ora poste in essere non hanno invertito un *trend* negativo confermato anche da Svimez in occasione della presentazione del Documento di economia e finanza ad aprile di quest'anno;

secondo Svimez il Pil del Mezzogiorno è previsto in discesa di almeno due decimi di punto, un calo non compensato dagli effetti del reddito di cittadinanza, che, per quanto più impattante al Sud per la maggiore presenza di beneficiari, non inciderà sul prodotto interno lordo di quelle regioni per più dello 0,14 per cento. Si tratta di un quadro recessivo determinato soprattutto dall'impatto sui redditi del calo tendenziale dell'occupazione, con una percentuale che secondo l'Istat, nel terzo e quarto trimestre del 2018, è passata dallo 0,3 per cento positivo a un negativo dello 0,2 per cento;

è quindi indiscutibile il dato secondo cui la forbice tra Nord e Sud continui ad aumentare;

a parere dell'interrogante il Governo non ha finora opposto alla decrescita del Sud alcuna strategia di medio e lungo periodo. Manca soprattutto una politica per gli investimenti, per sanare un *gap* che, sempre secondo le previsioni di Svimez, difficilmente verrà compensato dal "decreto sblocca cantieri" (decreto-legge n. 32 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55 del 2019) e dal "decreto crescita" (decreto-legge n. 34 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 58 del 2019), i cui effetti si ipotizzano al contrario piuttosto modesti;

desta inoltre, forti perplessità il "*bonus* Sud 2019" che concede l'esonero contributivo alle imprese solo per gli assunti dal 1° maggio 2019

escludendo quelle che hanno instaurato rapporti di lavoro da gennaio ad aprile 2019,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno relazionare su quali siano state le azioni intraprese dalla sua amministrazione in questo primo anno di XVIII Legislatura per quanto concerne lo sviluppo e la crescita del Mezzogiorno, nonché illustrare le eventuali misure in previsione.

(3-01130)

COLTORTI, SANTILLO, TRENTACOSTE, ANGRISANI, GUIDOLIN, ROMANO, GAUDIANO, PACIFICO, NATURALE, DONNO, MATRISCIANO, LANNUTTI, GALLICCHIO, PRESUTTO, GIANNUZZI, MORONESE, ORTOLANI, FEDE, MARILOTTI, GRANATO, TURCO, QUARTO, VACCARO, LA MURA, GARRUTI, PIRRO, PELLEGRINI Marco, ACCOTO, DELL'OLIO, RICCIARDI, DI GIROLAMO, LUCIDI, FERRARA, CORRADO, VANIN - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo.* - Premesso che:

la disciplina generale della materia dei contributi dovuti ai consorzi di bonifica è dettata dall'art. 860 del codice civile, secondo cui "I proprietari dei beni situati entro il perimetro del comprensorio sono obbligati a contribuire nella spesa necessaria per l'esecuzione, la manutenzione e l'esercizio delle opere in ragione del beneficio che traggono dalla bonifica" e dal regio decreto n. 215 del 1933, recante "Nuove norme per la bonifica integrale". Essa rientra nella competenza della legislazione regionale (articolo 117 della Costituzione) e quindi ogni Regione ha assunto leggi proprie riguardanti i consorzi di bonifica;

la *mission* originaria dei consorzi nacque in un contesto socio-economico che era quello del 1933. Nei decenni successivi, a seguito di un repentino sviluppo economico del nostro Paese, il loro ruolo, forte nel periodo in cui vennero istituiti, è venuto lentamente meno;

tale condizione, invece di essere affrontata in maniera risolutiva da parte del legislatore nazionale, veniva spesso gestita con atti normativi che rendevano, da un lato, la *mission* operativa dei consorzi sempre più generica e non definita, dando così luogo ad eccessive interpretazioni e, dall'altro, a un indebitamento economico di numerosi consorzi sempre più consistente, affrontato con continui contributi pubblici elargiti "a pioggia" e con la massima libertà emissiva concessa, di fatto, ai consorzi nel richiedere contributi ai presunti consorziati;

la situazione, per certi versi caotica, ha generato ormai da diversi anni un giudizio negativo su questi enti da parte dei cittadini. Essi sono spesso visti come organi superflui, ormai superati, a cui talvolta vengono date competenze plurime, come ad esempio la prevenzione dei dissesti idrogeologici o la pulizia idraulica dei corsi d'acqua, già in capo ad altri enti pubblici, facendo presupporre addirittura, da parte del contribuente, il doppio pagamento per lo stesso servizio pubblico erogato;

inoltre genera ulteriore confusione l'intesa, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome, approvata in data 18 settembre 2008. Essa è denominata "Criteri per il rior-

dino dei consorzi di bonifica" e, invece di ben definire le funzioni dei consorzi e stabilire un percorso con tempistiche certe, specialmente per quel riguarda l'approvazione dei piani di bonifica generali (strumenti indispensabili per dare legittimità piena alla richiesta del contributo consortile), contribuisce a dare massima libertà interpretativa alle Regioni. Queste ultime si trovano quindi nella condizione di delegare, attraverso convenzioni *ad hoc* e con delibere di Giunta, funzioni che spesso nulla hanno a che vedere con il fine originario dei consorzi e che vengono esercitate, pur sapendo che essi non hanno né mezzi né personale interno specializzato (questo comporta il continuo ricorso ad affidamenti esterni, in termini sia di progettazione, che di esecuzione) e pur sapendo che sono, di fatto, veri e propri interventi pubblici, finanziati con risorse pubbliche trasferite e quindi ricadenti all'interno di ciò che è stabilito dal codice dei contratti (di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016);

si aggiungano le storture con cui alcune Regioni, nel provvedere alla fusione per incorporazione dei vecchi consorzi, andavano di fatto a generare nuovi enti con una situazione finanziaria già provata in partenza, frutto dei vecchi debiti ereditati dai consorzi originari; l'emissione di decine di migliaia di richieste di contributi consortili, che solitamente si trasformavano in cartelle esattoriali, che andavano oltre la parte legata all'irriguo o al provato miglioramento fondiario e che venivano percepite come mera richiesta di un tributo che nulla aveva a che vedere con un reale e provato beneficio fondiario sul proprio immobile; l'assenza, in diverse Regioni, di un piano di bonifica generale approvato dagli enti delegati dalle norme quali le amministrazioni regionali, che ha causato ricorsi sistematici di cittadini e associazioni di categoria nelle varie commissioni tributarie, con costi ricadenti sui cittadini ricorrenti e sugli stessi consorzi chiamati a difendersi, sovente, da soccombenti;

si riporta, infine, il caso della Regione Marche, in cui la Giunta regionale ha attribuito al consorzio di bonifica il compito di gestire la realizzazione delle opere di urbanizzazione delle stalle per gli allevatori terremotati e ha individuato lo stesso come soggetto attuatore per le attività legate alla mitigazione del rischio idrogeologico (opere idrauliche nei corsi d'acqua), nonché per la ricognizione sullo stato di fatto di tutti i ponti esistenti sui fiumi e torrenti principali della regione; attribuzione che, sostanzialmente, ha generato una sovrapposizione di funzioni tra vari enti, esautorando gli uffici del genio civile regionali di funzioni che da sempre esercitano e in cui hanno, oltre la memoria storica, anche la massima specializzazione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle criticità esposte e quali iniziative intenda assumere al fine di sollecitare le Regioni, che ad oggi non si sono dotate del "piano generale di bonifica e di tutela del territorio", basato su uno studio delle specificità territoriali, ad adottarne uno maggiormente partecipativo per i consorziati che venga approvato dai Consigli regionali e che diventi, quindi, base giuridica che provi l'effettivo beneficio diretto su ogni singolo consorziato, ovvero che comporti un incremento di valore dell'immobile in rapporto causale con l'esecuzione delle opere e con la loro manutenzione;



se intenda definire in maniera obiettiva i compiti e le funzioni dei consorzi riconducendoli nel loro ambito strettamente rurale legato all'irriguo, alla bonifica e al miglioramento fondiario, evitando quindi l'interpretabilità nell'attribuzione di deleghe e compiti assegnati dalle Regioni;

quali iniziative, anche di carattere normativo, intenda adottare per il superamento del modello consorziale attuale che vadano, da un lato, ad evitare sovrapposizioni di competenze con altri enti pubblici e, dall'altro, alla rimodulazione funzionale di questo soggetto pubblico, intese anche come possibile soppressione, attribuendone le funzioni ad enti di carattere pubblico esistenti, quali, ad esempio, le Autorità d'ambito del servizio idrico integrato per ciò che concerne l'irriguo.

(3-01131)

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

STEFANO, BELLANOVA, TARICCO, MAGORNO, SBROLLINI, BITI - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo.* - Premesso che:

il decreto-legge 29 marzo 2019, n. 27, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2019, n. 44, contiene al capo II "misure di sostegno al settore olivicolo oleario", miranti a sostenere la rigenerazione e la produzione olivicola della Puglia, colpita dall'epidemia di *Xylella* e dalle gelate eccezionali verificatesi dal 26 febbraio al 1° marzo 2018;

in particolare, all'articolo 6-*bis* si prevede per l'anno 2019 un contributo a favore dei frantoi oleari, comprese le cooperative di trasformazione nel settore oleario, che hanno interrotto l'attività molitoria in ragione delle gelate eccezionali verificatesi nel periodo 26 febbraio-1° marzo 2018. Per i criteri, le procedure e le modalità per la concessione e il calcolo del contributo e per il riparto delle risorse tra le imprese interessate, l'articolo 6-*bis*, comma 2, fa esplicito rimando ad apposito decreto da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione;

l'articolo 7 prevede poi, per favorire la ristrutturazione delle imprese del settore olivicolo-oleario, considerate le particolari criticità produttive e la necessità di recupero e rilancio della produttività e della competitività, un contributo destinato alla copertura, totale o parziale, dei costi sostenuti per gli interessi dovuti per l'anno 2019 sui mutui bancari contratti dalle imprese entro la data del 31 dicembre 2018. Al comma 2 si fa esplicito rimando ad apposito decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, da approvare entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, per la definizione delle modalità per la concessione del contributo;

all'articolo 8-*quater*, infine, si dispone l'istituzione di un fondo per la realizzazione di un piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, con una dotazione pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni

2020 e 2021. Si dispone inoltre che entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, con decreto del Ministro delle politiche agricole, di concerto con il Ministro per il Sud e con il Ministro dello sviluppo economico, previo parere della Conferenza permanente, sia adottato il piano e siano definiti i criteri e le modalità per l'attuazione degli interventi in esso previsti;

considerato che:

la legge di conversione è entrata in vigore lo scorso 29 maggio 2019, ma ad oggi agli interroganti non risultano emanati i necessari decreti attuativi;

la *Xylella* continua ad avanzare in Puglia e le imprese del settore olivicolo-oleario sempre più necessitano degli interventi di sostegno a produttività e competitività,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia in grado di riferire in merito alle ragioni dell'ingiustificato ritardo nella predisposizione dei decreti necessari a dare attuazione alle disposizioni del decreto-legge n. 27 del 2019 di sostegno alla produzione olivicolo-olearia.

(3-01126)

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

le manifestazioni per il ritiro completo del disegno di legge sull'estradizione verso la Cina e per chiedere le dimissioni del presidente del Consiglio legislativo di Hong Kong, Carrie Lam, sono giunte al nono fine settimana consecutivo e vi è un concreto pericolo che il Governo di Pechino sia in procinto di usare la forza militare per reprimere il movimento di protesta guidato dagli studenti;

a riprova di ciò, una quantità impressionante di unità dell'Esercito popolare di liberazione e della polizia armata si sta radunando proprio in queste ore al confine con Hong Kong, nella città di Shenzhen, in assetto da combattimento;

il 1° agosto 2019, durante una conferenza stampa, la portavoce del Ministero degli esteri cinese, Hua Chunying, ha dichiarato: "Se la Casa Bianca vuole davvero una Hong Kong pacifica, stabile e prospera, dovrebbe invitare i manifestanti violenti ad esprimere le loro richieste con mezzi pacifici anziché usare la violenza", aggiungendo tuttavia di non essere a conoscenza della reale situazione al confine tra Cina e Hong Kong;

il 30 luglio la stessa portavoce aveva affermato che le proteste a Hong Kong sono una "creazione degli Stati Uniti";

il 2 agosto il Presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, ha descritto le proteste di Hong Kong come "rivolte" e che la Cina dovrà affrontare da sé la questione. Si aggiunga che precedentemente, in data 23 luglio, aveva dichiarato che il presidente cinese Xi Jinping aveva agito "responsabilmente" avendo avuto pazienza a lungo,

si chiede di sapere:

quali iniziative necessarie e urgenti il Governo intenda intraprendere, anche attivandosi nelle opportune sedi internazionali al fine di scongiurare quello che si sta annunciando nella città di Hong Kong, ovvero una repres-

sione nel sangue delle proteste di migliaia di cittadini nel tragico solco di quanto già avvenuto nel giugno 1989 a piazza Tiananmen;

se non ritenga altresì necessario e urgente, nonostante i legami commerciali sempre più stretti tra Roma e Pechino, assumere immediatamente una posizione ufficiale invitando le autorità cinesi a riprendere in tempio rapidi e a mantenere vivo il dialogo e i negoziati richiesti da mesi in maniera prevalentemente pacifica da milioni di cittadini di Hong Kong, che hanno a cuore il rispetto della libertà e il mantenimento del principio democratico "un Paese due sistemi".

(3-01129)

*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

ENDRIZZI, VANIN, GUIDOLIN, GIROTTI, GARRUTI - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

nel dicembre 2015 Rete ferroviaria italiana (RFI) ha ceduto la proprietà della rete elettrica ad alta tensione a Terna SpA, un'operazione riguardante 7.150 chilometri di elettrodotti in alta e altissima tensione, 350 stazioni elettriche e relative sottostazioni, che saranno ricompresi nell'ambito della rete di trasmissione elettrica nazionale (RTN); tra queste vi è la sottostazione sita a Portogruaro (Venezia), quartiere San Nicolò, un territorio già martoriato dal punto di vista ambientale a causa della presenza di 21 centrali a biomassa, di cui una autorizzata dalla Regione per 13,2 MW, per poi arrivare a 17,1 MW con emissione annua di circa 1,3 miliardi di metri cubi di fumi inquinanti, e una seconda da 7,4 MW, nonché di uno svincolo autostradale;

nell'ultimo rapporto "MalAria 2018" di Legambiente si legge che, sommando i valori dell'ipotetico agglomerato di Portogruaro, interessato in totale da 66.201 abitanti, si ha un'emissione in atmosfera di 351.2 tonnellate di Pm10;

attualmente la sezione di collegamento è una linea aerea da 132.000 volt, classificata come secondaria, sospesa a 20 metri circa d'altezza e l'attuale tracciato insiste sulle abitazioni di 186 proprietà, 3 attività commerciali, una scuola materna e primaria, e un giardino pubblico frequentato costantemente da bambini e famiglie;

nel periodo di proprietà di RFI, l'elettrodotto forniva energia alla sottostazione ferroviaria; con il passaggio a Terna SpA la linea potrebbe essere utilizzata anche come linea di smistamento;

l'impatto dell'elettrodotto è stato reso evidente dalle rilevazioni del flusso magnetico, che hanno confermato in più periodi valori prossimi allo 0,4 microtesla, ben oltre i limiti di rischio per la salute;

come risulta dai verbali del "Forum Ambiente", istituito dal Comune di Portogruaro nel 2007, dal 2000 al 2003 sono stati rilevati valori di esposizione pari a 0,35 microtesla, mentre la legge regionale del Veneto 30 giugno 1993, n. 27, stabiliva quale valore massimo ammissibile 0,2 microtesla, in linea con la letteratura scientifica e le indicazioni dell'Organizzazione mon-

diale della sanità e dello IARC (Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro);

le fonti normative vigenti sui campi elettromagnetici alla frequenza di 50Hz comprendono: legge 22 febbraio 2001, n. 36, recante "Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici"; decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 luglio 2003, recante "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti"; decreto ministeriale 29 maggio 2008, recante "Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione magnetica"; decreto ministeriale 29 maggio 2008, recante "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti";

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 luglio 2003 ha innalzato i limiti di esposizione, fissando un valore di 3 microtesla quale valore di qualità per le nuove costruzioni e installazioni, aumentando di 50 volte i valori minimi di esposizione ai campi magnetici, lasciando come unico elemento di garanzia la revisione del decreto entro i tre anni, sulla scorta delle acquisizioni scientifiche;

il 15 febbraio 2013, il sindaco *pro tempore* Antonio Bertoncello, con lettera prot. n. 0006956, avente oggetto "Transennamento parte giardino scuola sottostante elettrodo FI", informava che, a seguito della riattivazione dell'elettrodotto, il misuratore posizionato permanentemente sotto il tracciato ha misurato un valore medio di 0,360 microtesla e che, contattata la locale azienda sanitaria al riguardo, gli veniva suggerito di escludere dalla presenza dei bambini la parte di giardino sottostante l'elettrodotto, per cui ha proceduto al transennamento dell'area;

il PAT (piano assetto del territorio) vigente cita più volte l'elettrodotto sia come fattore di rischio per la salute sia come fattore di criticità per lo sviluppo di un'intera area della città. In particolare a pag. 32 della relazione di progetto del piano, si legge: "L'insediamento residenziale a nord della ferrovia presenta criticità di natura ambientale connesse alla presenza di sorgenti di inquinamento acustico (tracciato ferroviario, stradale e autostradale) ed elettromagnetico (attraversamento della linea ad alta tensione)." E ancora a pag. 4 dell'allegato 3, schede operative ATO della VAS (valutazione ambientale strategica) indica "Prevedere lo spostamento della linea elettrica nel tratto lungo il centro urbano di Portogruaro";

nel 2013 l'interramento dell'elettrodotto era stato inserito nel piano delle opere pubbliche, con un primo investimento di 300.000 euro. L'inserimento era stato deciso sulla scorta del parere espresso dalla commissione regionale VAS, che indicava di spostare o interrare l'elettrodotto prima della realizzazione di nuovi piani attuativi che interessassero le aree sottostanti o prossime. Anche dopo il passaggio della proprietà a Terna, fino ad oggi, la situazione è rimasta immutata;

considerato che:

nonostante le ripetute richieste di accesso agli atti in forza dell'art. 5 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 luglio 2003, da parte di comitati cittadini, consiglieri del Comune di Portogruaro e in ultima

istanza anche da parte del primo firmatario con richiesta prot. n. 0005360 del 6 febbraio 2019, gli ultimi dati relativi alle correnti circolanti nell'elettrodotto, pervenuti ad Arpav, risalgono al trimestre 1° aprile-30 giugno 2018;

inoltre, ad oggi, risulta sconosciuto anche il dato relativo al massimo carico sostenibile o utilizzabile dall'elettrodotto,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia al corrente di quanto esposto;

quali provvedimenti abbia adottato o intenda adottare affinché il gestore della linea, Terna SpA, assolvere ai suoi obblighi di legge, fornendo i dati registrati agli organi di controllo preposti;

se non ritenga necessario avviare e ridefinire con urgenza i valori dei limiti di esposizione ai campi magnetici contenuti nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 luglio 2003;

quali azioni valuti di intraprendere per sollecitare Terna SpA, partecipata da capitale pubblico, all'interramento della linea (1.762 metri), a vantaggio dell'economia privata, della sicurezza pubblica nonché nel rispetto delle decisioni della commissione VAS regionale.

(4-02096)

ACCOTO, ABATE, AGOSTINELLI, NATURALE, PUGLIA, MORONESE, FEDE, RICCARDI, GIANNUZZI, PRESUTTO, GAUDIANO, LEONE, PIRRO, DONNO, MATRISCIANO, PESCO, GALLICCHIO, ANGRISANI, CORRADO, ROMANO, FLORIDIA, LANNUTTI, PELLEGRINI Marco, GARRUTI, PAVANELLI, ORTOLANI, LA MURA, COLTORTI, DELL'OLIO, L'ABBATE, MANTERO, MININNO, ROMAGNOLI, DI NICOLA, MOLLAME - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* -

(4-02097)

(Già 3-01115)

DONNO, CORBETTA, MININNO, ANGRISANI, ORTIS, RICCARDI - *Al Ministro della difesa.* - Premesso che:

in Lombardia è attivo l'Organismo regionale per le attività di controllo (ORAC), istituito con legge regionale n. 13 del 2018;

esso ha il compito di verificare il corretto funzionamento delle strutture organizzative della Giunta regionale e degli enti di sistema regionale, di cui agli allegati A1 e A2 della legge regionale n. 30 del 2006, nonché di vigilare sulla trasparenza e regolarità degli appalti e sulla fase esecutiva dei contratti stipulati dalla Giunta regionale e dagli enti del sistema regionale, di valutare l'efficacia di sistema dei controlli interni, nonché di supportare l'attività della Giunta e degli enti del sistema regionale nell'attuazione e nell'aggiornamento dei rispettivi piani di prevenzione della corruzione;

l'Organismo è composto da 9 componenti, esterni all'amministrazione regionale, nominati dal Consiglio su designazione della Giunta;

le designazioni sono effettuate secondo la procedura prevista nell'art. 2 della legge regionale n. 32 del 2008 e le cause di esclusione, incompatibi-

lità e conflitti di interessi sono previste all'art. 5 della legge regionale n. 32 del 2008 ed all'art. 7 del decreto legislativo n. 235 del 2012;

il comitato svolge, altresì, una sommaria disamina relativa ai *curricula* pervenuti e si riserva di approfondire i singoli specifici contenuti prima dell'esame conclusivo di merito delle candidature;

considerato che, a quanto risulta agli interroganti:

con deliberazione n. XI/1285 del 18 febbraio 2019 la Giunta della Regione Lombardia prendeva atto delle proposte di candidatura pervenute per la nomina dei componenti dell'Organismo regionale per le attività di controllo; ai sensi dell'art. 3, comma 6, del regolamento di attuazione della legge regionale n. 32 del 2008 provvedeva ad integrare l'elenco con la candidatura di M.B. su proposta dell'assessore C.;

il comitato riteneva per B. sussistenti i requisiti previsti, insussistenti cause di esclusioni, incompatibilità o conflitti di interessi e nominabile, previa autorizzazione da parte dell'amministrazione di appartenenza (Ministero della difesa, in quanto componente dell'Arma dei Carabinieri);

la documentazione indicata è stata regolarmente acquisita a seguito di accesso agli atti del consigliere regionale Marco Fumagalli;

rilevato che il dottor M.B. ha presentato un *curriculum vitae* in cui dichiara di essere colonnello dei Carabinieri in forza al comando interregionale Pastrengo, con incarichi di tipo logistico-amministrativi e presentando un'autocertificazione, peraltro priva della data, in cui dichiara di non avere nessuna incompatibilità o conflitti di interessi ad assumere l'incarico in ORAC,

si chiede di sapere:

come il Ministro in indirizzo valuti la situazione descritta;

se non ritenga opportuno intervenire a verifica della dichiarazione in cui B. asserisce di non avere nessuna incompatibilità o conflitti di interessi ad assumere l'incarico in ORAC, di non ricoprire alcun incarico di comando nell'attuale sede di servizio, di non svolgere ruoli di controllo o vigilanza;

se intenda dare l'assenso allo svolgimento dell'incarico del colonnello B. presso ORAC, oppure non ritenga opportuno che un alto ufficiale dei Carabinieri debba essere distolto dalle sue principali funzioni per fare una attività di prevenzione alla corruzione che potrebbe comunque confliggere con le attività poste in essere nell'ambito delle funzioni del comando di Pastrengo;

se, anche qualora non si rilevino conflitto di interessi o incompatibilità, non vada considerata semplicemente l'opportunità di adibire un alto ufficiale dei Carabinieri a compiti di effettiva lotta alla corruzione nell'ambito delle funzioni attualmente svolte, magari coordinando l'attivazione delle misure introdotte dalla legge n. 3 del 2019, denominata "spazzacorrotti".

(4-02098)

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

attraverso una nota stampa del 25 gennaio 2019 dell'assessore per i lavori pubblici, tutela del territorio e mobilità della Regione Lazio, si rendeva noto che entro il mese di maggio 2019 sarebbero partiti i lavori sulla

strada statale 4 Salaria per la realizzazione della rotatoria all'altezza dello svincolo di Passo Corese, in provincia di Rieti;

la nota pubblicata sul sito ufficiale della Regione recita: "Gli interventi per la riqualificazione e il potenziamento della SS 4 - Salaria rappresentano uno degli obiettivi strategici dell'amministrazione regionale. Il processo di miglioramento dell'accessibilità al territorio della Provincia di Rieti è prioritario e sarà sostanziato da una serie di opere, in compartecipazione con Anas. Il piano programmatico sviluppato da Anas per il potenziamento della Salaria prevede un fabbisogno complessivo di 850 milioni di euro su tutta la direttrice, di cui 428 milioni solo nel Lazio, tra lavori ultimati, in corso, finanziati e programmati. Tra gli interventi già realizzati o in procinto di essere avviati, da segnalare l'avvio dei lavori entro maggio per la realizzazione della rotatoria all'altezza dello svincolo di Passo Corese, interamente finanziata dalla Regione Lazio per un importo di 3 milioni e 300.000 euro";

ad oggi nessun lavoro è stato avviato per realizzare la rotatoria che consentirebbe, in alternativa all'attuale semaforo, di alleviare il traffico nelle ore di punta in uno snodo viario di fondamentale importanza per la logistica della provincia di Rieti,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto e quali azioni di propria competenza intenda assumere per consentire un celere e risolutivo avvio dell'opera infrastrutturale.

(4-02099)

SANTILLO, CORRADO, NOCERINO, ANGRISANI, GAUDIANO, LEONE, LANNUTTI, PACIFICO, PUGLIA, PRESUTTO, FEDE, COLTORTI, CAMPAGNA, NATURALE, VANIN - *Al Ministro dell'inter-no.* - Premesso che:

San Nicola la Strada è un Comune della provincia di Caserta, a quest'ultima immediatamente adiacente collegato tramite una rotatoria principale definita "rotonda di San Nicola la Strada";

essa conduce e veicola il traffico automobilistico di viale Carlo III, ove è sita la nota reggia vanvitelliana, patrimonio UNESCO, e pertanto è particolarmente utilizzata non solo per il transito dei veicoli di residenti e cittadini dei paesi limitrofi ma anche da turisti italiani e stranieri che ogni anno si recano numerosi in visita alla reggia borbonica e al suo meraviglioso parco, anch'esso patrimonio UNESCO;

viale Carlo III è caratterizzato da una sequenza di semafori, ove gruppi di giovani extracomunitari di diversa nazionalità svolgono un'attività di mendicazione o di lavavetri;

in particolare, all'altezza della rotonda, tale stato di fatto arreca da anni, molteplici problemi di ordine pubblico. Infatti, si sono verificate azioni aggressive e violente da parte di "bande" di immigrati nei confronti di automobilisti fermi al semaforo che si rifiutavano di farsi ripulire il parabrezza, costringendo il primo cittadino ad emanare l'ordinanza n. 20 del 10 novembre 2017 avente ad oggetto "divieto di offerta del servizio di pulizia vetri e similari, nonché di offerta di mercanzia varia su aree stradali ad uso pubblico nel territorio del comune di San Nicola la Strada";

inoltre tale rotonda, in particolare l'emiciclo ovest, è diventata luogo di reati ancor più gravi quali lo spaccio di droga;

gli episodi criminosi sono riportati da diverse testate giornalistiche come "Meridiano news", "Caserta web", "Belvedere news", che precisamente raccontano come già nel 2015 una giovane donna venne minacciata e poi brutalmente aggredita da un lavavetri con un bastone e che ha spaccato il lunotto della sua Fiat 500. Altri casi simili di violenza sono raccontati come episodi quasi quotidiani; l'*escalation* di illegalità è stata portata alla luce pochi giorni fa dal comando locale dei Carabinieri;

infatti, come raccontato dalla testata giornalistica "Belvedere news", l'Arma dei Carabinieri dal 20 al 23 luglio 2019 ha effettuato 4 arresti per spaccio da parte di malviventi provenienti dal Gambia, nella villa comunale di San Nicola La Strada a pochi metri dalla notissima reggia e quindi dalla citata rotonda;

per ultimo, ma non meno grave, il fenomeno della prostituzione su strada che coinvolge tutto il territorio comunale ed in particolare le arterie di via Appia Antica, via Evangelista, via Pertini collegate a viale Carlo III, oggetto di ordinanza sindacale n. 9 del 13 aprile 2017 "contingibile ed urgente per prevenire ed eliminare gravi pericoli e comportamenti che minacciano la sicurezza urbana, la circolazione stradale, l'igiene e l'incolumità pubblica, offendono la pubblica decenza, ledono i diritti di libertà, dignità ed integrità della persona";

la pericolosità degli eventi aumenta in modo esponenziale considerando che su tale arteria stradale si dispone sia il flusso ordinario del traffico veicolare sia il transito dei turisti. Tale situazione comporta anche un grave danno d'immagine a tutta la città di Caserta compromettendo i flussi dei visitatori,

si chiede di sapere:

con quali modalità il Ministro in indirizzo intenda agire di concerto con le autorità territoriali competenti per ripristinare la legalità e prevenire fenomeni di violenza e di aggressione da parte dei soggetti menzionati a danno della sicurezza e incolumità degli automobilisti;

con quali mezzi intenda agire al fine di estirpare il fenomeno dello spaccio di droga e prostituzione, che causa ulteriore degrado, problemi di ordine pubblico e danni d'immagine all'intera provincia casertana.

(4-02100)

*PAPATHEU - Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

i dati elaborati da "Euromedia Research" per conto del Gestore dei servizi energetici hanno evidenziato la diffusa consapevolezza tra i cittadini italiani dell'utilità di adottare misure orientate alla sostenibilità ambientale e di puntare su fonti rinnovabili e risparmio energetico. In particolare, la fonte fotovoltaica risulta la più conosciuta. È alta anche la consapevolezza (71,2 per cento) tra chi ha scelto o sta valutando di investire su impianti a fonti rinnovabili e degli incentivi esistenti ("scambio sul posto", detrazioni fiscali e riqualificazione energetica degli edifici) messi a disposizione dallo Stato.



La maggior parte dei cittadini è disponibile a investire in impianti fotovoltaici per produrre da sé energia e creare gruppi di autoconsumo (77,9 per cento), e ne percepisce l'importanza ai fini della riduzione delle emissioni (80,7 per cento intervistati) nonché dell'abbattimento del costo in bolletta (42,8 per cento);

tuttavia, permane una diffusa difficoltà riguardante l'ammontare degli investimenti da sostenere per realizzare e mettere in azione un impianto di autoproduzione di energia da fonti rinnovabili. Gli investimenti vengono ancora considerati elevati, anche a fronte di un ritorno economico di cui si potranno godere i frutti solo nel lungo periodo: una percezione che contribuisce a frenare la diffusione di questi sistemi nel nostro Paese;

per questo si evidenzia l'esigenza di opportune iniziative da parte del Governo per favorire politiche di abbattimento dei costi e sostenere un maggiore utilizzo delle energie rinnovabili, con incentivazioni dal punto di vista normativo ed economico,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano attuare iniziative volte ad una maggiore diffusione del fotovoltaico e della sostenibilità ambientale, con una riduzione dei costi ed una maggiore accessibilità ai sistemi di autoproduzione.

(4-02101)

PAPATHEU - *Al Ministro della salute.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

allo scopo di ottimizzare le attività di reperimento di organi e tessuti attraverso l'organizzazione e la regolamentazione degli elementi di base del sistema trapianti regionale, il 3 novembre 1994 con decreto dell'assessore regionale per la sanità, è stato costituito il centro regionale di riferimento per i trapianti della Sicilia. Successivamente, il 6 ottobre 1999, l'Assessorato per la sanità della Regione con decreto n. 30206, in applicazione della legge 1° aprile 1999, n. 91, recante "Disposizioni in materia di prelievi e di trapianti di organi e di tessuti", ha istituito l'attuale centro regionale per i trapianti (CRT);

in considerazione dell'auspicato incremento di donazioni e trapianti di organi, la Regione Siciliana condivise, con deliberazione n. 202 del 5 maggio 2006, prima, e con decreto assessorile n. 7972 del 26 maggio 2006, dopo, la necessità di procedere alla riorganizzazione del CRT. Dopo il primo riassetto, si rese necessario pensare ad un nuovo modello organizzativo, divenuto operativo dal 26 dicembre 2010 con decreto dell'assessore per la salute n. 2719 del 10 novembre 2010, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana n. 52 del 26 novembre 2010, in ottemperanza alla legge regionale 6 aprile 1996, n. 25, ed alla legge nazionale 1° aprile 1999, n. 91;

il centro regionale per i trapianti di organi e tessuti, organo tecnico dell'Assessorato per la salute, con sede presso l'azienda ospedaliera "Civico-Di Cristina-Benfratelli" di Palermo, ha reso noto, attraverso gli esiti di un apposito *report*, che nel 2018 la Sicilia ha fatto registrare un calo delle donazioni d'organo rispetto al 2017. L'analisi dei dati diffusi dal centro ha evidenziato che l'attività di accertamento delle morti encefaliche è ridotta circa

del 10 per cento rispetto a quella del 2017, mentre la riduzione dei donatori è pari al 40 per cento, e le opposizioni hanno raggiunto il 50 per cento;

i dati dell'anno 2018 appaiono senza alcun dubbio sconcertanti, come evidenziato dal CRT, nonostante l'organizzazione della rete trapiantologica siciliana sia sovrapponibile a quella degli anni precedenti, mantenendo le eccellenti professionalità della rete, e sebbene vi sia una costante collaborazione con l'Assessorato regionale e con le aziende. Si ravvisano, pertanto, difficoltà organizzative e logistiche. Un elemento saliente sul quale porre doverosamente l'attenzione è la disomogeneità di distribuzione delle attività registrate nelle varie aziende, poiché alcune hanno mantenuto gli *standard* degli anni precedenti, mentre altre no. Dall'analisi dei dati disaggregati per azienda emerge che alcune hanno conservato gli *standard* dell'anno precedente, mentre altre hanno subito un forte declino, attestato dal CRT;

la drastica riduzione dei donatori d'organo ha determinato una riduzione del 35 per cento circa del numero di trapianti effettuati: dei 221 trapianti eseguiti dai centri siciliani 97 sono stati effettuati grazie a organi provenienti da altre regioni, 28 da donatore vivente, e 96 da donatori deceduti in Sicilia;

per quanto riguarda i tessuti, risultano essere state prelevate 108 cornee, numero che non consente di garantire il fabbisogno della Sicilia. Il numero dei trapianti non ha subito flessioni negative soltanto per via dell'acquisto delle cornee presso la banca degli occhi di Mestre o altre banche nazionali, e, infatti, nel 2018 sono stati eseguiti 117 trapianti di tessuto corneale. In controtendenza, invece, si sono dimostrati i dati del registro di midollo, che nel 2018 ha visto un aumento dei donatori con 1.035 nuovi iscritti;

non può che emergere un quadro preoccupante per il funzionamento delle attività di prelievo e di trapianto di organi in regione, alla luce del netto calo di donatori, con i relativi rischi per le persone che necessiteranno di trapianti già nei prossimi mesi. Pertanto appare fondamentale che il Ministero della salute si faccia carico immediatamente di questa emergenza, ponendo in essere, di concerto con la Regione Siciliana e a sostegno della stessa, tutte le opportune soluzioni e i necessari strumenti in grado di scongiurare ulteriori gravi ripercussioni sulla rete trapiantologica regionale,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda convocare con urgenza un tavolo tecnico alla presenza della Regione, e dei rappresentanti del centro regionale per i trapianti di organi e tessuti, per la concertazione strategica delle idonee iniziative da attuare al fine di ovviare alla preoccupante riduzione del numero di donatori e per ridurre i relativi rischi che ad oggi sussistono per i pazienti bisognosi di trapianto, anche attraverso l'eventuale previsione di nuove campagne pubbliche di sensibilizzazione alla donazione degli organi.

(4-02102)

PAPATHEU - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo.* - Premesso che:

il Consiglio di Stato ha accolto l'appello presentato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) nei confronti del portale di

recensioni *on line* "Tripadvisor", che è stato censurato per aver diffuso informazioni ingannevoli sulle fonti dei commenti postati dagli utenti;

il giudizio ha riguardato, in particolare, alcuni *spot* di "Tripadvisor", che sono stati ritenuti "idonei a ingenerare in un utente medio di internet il falso convincimento dell'attendibilità e della genuinità delle recensioni pubblicate";

"Tripadvisor" dovrà pagare una multa di 100.000 euro, pertanto, non garantisce autenticità e veridicità e troppi commenti "*fake*" costituiscono un danno alla reputazione di alberghi e ristoranti;

la pratica commerciale scorretta era già stata sanzionata dall'Antitrust nel 2014 in seguito alle segnalazioni formulate dall'Unione nazionale consumatori, da Federalberghi e da alcuni consumatori;

l'apporto totale del turismo all'economia italiana supera i 223,2 miliardi di euro, pari al 13 per cento del Pil. Il nostro Paese è stato, nel 2018, il quarto più visitato al mondo con 94 milioni di visitatori stranieri, pari a 113,4 milioni di presenze straniere (fonte Enit) nelle sole città d'arte e 216,5 milioni di presenze totali;

in questo contesto appare, quindi, fondamentale bonificare i sistemi informatici di settore "inquinati" dalle *fake review*, al fine di contrastare i fenomeni di concorrenza sleale ed abusivismo;

il Tribunale penale di Lecce, di recente, ha definito un crimine il fatto di scrivere recensioni false sotto falso nome ed ha inflitto 9 mesi di carcere a un soggetto autore di *fake review*, che scriveva e vendeva recensioni false utilizzando un'identità falsa;

l'azione della magistratura, pur meritoria, non è sufficiente a mettere ordine in un mercato movimentato. È stato, infatti, necessario attendere 4 anni per ottenere un giudizio definitivo del Consiglio di Stato su un singolo episodio contestato,

si chiede di sapere quali opportune azioni il Ministro in indirizzo abbia intrapreso a tutela degli operatori economici del turismo in Italia sinora danneggiati dal fenomeno delle *fake review*.

(4-02103)

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

il 20 marzo 2019 il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (cosiddetto decreto sblocca cantieri), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e recante "Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici e misure per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali";

tale provvedimento, che avrebbe dovuto determinare un'accelerazione negli interventi infrastrutturali e la semplificazione dell'attività edilizia nel Paese, non ha però prodotto la svolta auspicata dal Governo e si è rivelata, già all'atto della stesura del provvedimento, una misura caratterizzata da errori, vizi di forma ed incongruenze che vanificano il fine e l'efficacia dell'iniziativa;

in tutto ciò, il quadro delle opere pubbliche del Paese è a dir poco allarmante, con infrastrutture mai realizzate ed in molti casi bloccate dal Governo Conte;

si susseguono occasioni mancate, ritardi e progetti lasciati dormienti ed un numero imprecisato di opere incompiute;

sembrerebbe in tutto 12 miliardi di euro il valore delle opere ancora bloccate e dopo il crollo del ponte Morandi a Genova si riscontrano ben 1.900 "punti di criticità" rilevati nei viadotti;

sulla rete siciliana dei trasporti pende un'autentica "spada di Damocle", così come l'ha definita di recente il libro bianco della Cisl, e cioè 12 miliardi di opere che, se non affidate mediante gare nel giro di due anni, svaniranno nel nulla aggravate dalla revoca, per inadempienza o noncuranza, degli stanziamenti di Bruxelles;

buona parte di queste opere sono di competenza di Anas e Rete ferroviaria italiana, che hanno fin qui accumulato ritardi che soprattutto il Sud e la Sicilia non possono più permettersi;

i collegamenti su binario in Sicilia sono molto lontani dallo stato dell'arte del trasporto ferroviario nel Nord Italia e nel resto dell'Europa;

quanto al sistema della viabilità, gran parte delle strade dell'isola sono state concepite quando i trasporti avvenivano su *camion* di piccole dimensioni e il traffico era in misura notevolmente inferiore rispetto all'attuale. Permane, dunque, un problema di manutenzione, ma anche di "adeguamento e riprogettazione in funzione dei nuovi volumi di traffico";

per quanto concerne le strade si contano 268 opere bloccate o in difficoltà a vario titolo, per un valore di 4,7 miliardi e, riguardo poi ai collegamenti autostradali, si rileva come l'attuale sistema di autostrade in Sicilia sia gestito da due enti: il Cas e l'Anas. La vicenda del Consorzio per le autostrade siciliane è assai singolare, perché il Cas è un ente pubblico non economico, che produce ricchezza grazie agli incassi dei pedaggi che riscuote per i 222 chilometri di autostrade che tiene in portafoglio ma chiude da sempre in passivo i propri bilanci, né riesce a destinare risorse alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle arterie autostradali che formalmente cura;

quegli assi versano in condizione di abbandono con evidente pregiudizio per la sicurezza degli utenti. Analogo disastro si ravvisa nello stato odierno delle strade provinciali, che nelle nove province dell'isola si estendono per 14.717 chilometri: in gran parte si tratta di percorsi precari e dissestati. Sulla carta esiste un piano d'interventi straordinario per rimettere in sesto 70 strade, che può giovare di 100 milioni di euro messi a disposizione dal patto per il Sud e l'accordo di programma quadro, ma le procedure ad oggi risultano incompiute;

in merito alla rete ferroviaria si prospetta il raddoppio della tratta Messina-Catania da realizzare tra il 2020 e il 2028, ma rimangono nodi irrisolti nella pianificazione delle opere con gli enti locali. Inoltre, occorrerebbe ripristinare il collegamento ferroviario interrotto, dal 2011, tra Palermo e Trapani via Milo, e a mezz'aria restano pure le *vexate quaestio* dell'anello ferroviario di Palermo e del passante ferroviario di Palermo e Catania. Risulta all'interrogante che non sia stato avviato alcun progetto per la velociz-

zazione e raddoppio del binario della ferrovia Palermo-Catania, ad eccezione del tratto Bicocca-Catenanuova. Ma lo stallo e i ritardi sembrano essere una peculiarità di tutte le tratte siciliane, stradali, autostradali e ferroviarie, nonché portuali,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover relazionare sullo stato delle opere al momento bloccate in Sicilia e a tal proposito se non ritenga opportuno che per affrontare la grave crisi infrastrutturale ed il persistere di molteplici ritardi debba essere attivata con urgenza una cabina di regia permanente interistituzionale Stato-Regione, aperta anche alle forze sociali.

(4-02104)

PAPATHEU - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

in Italia le stazioni ferroviarie e le stazioni dei *pullman* rappresentano delle aree di riferimento per il trasporto di milioni di cittadini italiani e stranieri, che ricorrono all'utilizzo dei mezzi pubblici per i loro spostamenti sul territorio. Molte di queste aree, sia all'interno ed esterno delle stazioni delle Ferrovie dello Stato che allo stesso modo negli spazi esterni di attesa e sosta dei *bus*, presentano problematiche riguardanti la carenza o l'assenza di adeguate misure di sicurezza a tutela degli utenti;

in particolar modo l'interrogante, nella qualità di normale cittadino che utilizza i mezzi pubblici, ha avuto modo di ravvisare una preoccupante situazione tra Taormina e Catania, nel territorio del primo polo turistico siciliano e tra le zone dunque di maggiore afflusso turistico dell'intero Sud Italia;

i treni e le stazioni FS e *bus* (come nello specifico quella in zona Villagonia, tra Taormina e Giardini Naxos) sono molto frequentati nel periodo estivo e si può notare una significativa presenza di cittadini extracomunitari, in diversi casi, presumibilmente, non in possesso di documento d'identità e forse nemmeno di permesso di soggiorno o in alcuni casi già soggetti a decreti prefettizi e provvedimenti dell'autorità giudiziaria, cui non è stata data esecuzione. Soprattutto sui treni si verificano situazioni di *caos*, che mettono a repentaglio l'incolumità del personale addetto e dei viaggiatori. Viene da chiedersi perché cittadini che pagano le tasse non possano avere condizioni di adeguata sicurezza su mezzi pubblici che lo Stato e la Regione mettono a disposizione;

sui treni c'è chi viaggia senza documenti, chi vende tovaglie o collane ed anche massaggiatrici che si spostano fra treni e *bus* come gli ambulanti, protagonisti e vittime loro stessi del *racket* del commercio abusivo di prodotti o marchi contraffatti. Chi viaggia, ed attende il treno in stazione o il *bus* per strada, ad esempio, negli spazi antistanti alla stazione stessa, specie nelle ore serali, si trova in aree prive di controlli e talvolta degradate, poco illuminate o isolate, pertanto alla mercé di potenziali aggressori e malintenzionati ed il pericolo concerne soprattutto i più deboli, come donne, bambini e anziani. Si tratta, insomma, di una situazione insostenibile e sempre più preoccupante,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno assicurare la presenza continuativa di personale di sicurezza a bordo dei tre-

ni, nelle stazioni dei treni e sui *bus*, mediante l'istituzione di un servizio fisso di presidio con pattuglie delle forze dell'ordine ed incrementando, ove possibile, l'organico a disposizione della Polizia ferroviaria, ponendo così in essere le opportune misure atte a consentire all'utenza di viaggiare in condizioni di maggiore sicurezza, con un efficace controllo del territorio, sia nelle aree interne che esterne in cui si effettua il trasporto pubblico.

(4-02105)

PAPATHEU - *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo.* - Premesso che:

nel 2018 sono stati spesi in Italia 41,7 miliardi di euro dai visitatori internazionali e il turismo si è confermato un comparto economico di prima grandezza. A fronte di ciò risulta, tuttavia, il fenomeno del *dumping* contrattuale soprattutto nei confronti dei lavoratori del turismo e commercio;

si riscontra in termini preoccupanti l'incremento dell'applicazione da parte di molti datori di lavoro di "contratti pirata", siglati da associazioni datoriali minoritarie e organizzazioni sindacali poco rappresentative con condizioni economiche e normative peggiorative rispetto ai contratti di settore. Si rischia, pertanto, una corsa al massimo ribasso sul costo del lavoro in termini di retribuzioni e diritti dei lavoratori, e anche sulla loro salute e sulla sicurezza;

si verificano molteplici casi di concorrenza sleale verso le imprese che rispettano le regole e applicano la contrattazione nazionale delle organizzazioni sindacali più rappresentative. Tale situazione concorre al determinarsi di una condizione intollerabile, perché il lavoratore spesso è costretto ad accettare un accordo al ribasso pur di non perdere il posto di lavoro, essendo così penalizzato con uno stipendio ridotto e con successive ricadute negative non solo sul piano retributivo, ma anche su quello contributivo e pensionistico. Ciò, inoltre, produce minori entrate per il Comune in termini di oneri e tasse;

in Sicilia, nelle principali realtà turistiche come Taormina e Giardini Naxos (che accolgono circa 2 milioni di pernottamenti turistici annui), la Fisascat Cisl ha invitato i Comuni ad applicare la normativa prevista dal decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 (cosiddetto decreto crescita), convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, secondo cui gli enti locali competenti al rilascio di licenze, concessioni e relativi rinnovi siano subordinati al regolare pagamento dei tributi locali, evidenziando anche la richiamata problematica per gli enti locali del rischio concreto di un minor gettito per l'addizionale comunale,

si chiede di sapere quali misure siano state adottate dai Ministri in indirizzo per contrastare il fenomeno del *dumping* contrattuale e se siano stati effettuati appositi controlli anche dall'Ispettorato del lavoro per accertare le eventuali situazioni di irregolarità.

(4-02106)

PAPATHEU - *Ai Ministri dell'istruzione, dell'università e della ricerca e per il Sud.* - Premesso che:

il Ministro per il Sud aveva reso noto a mezzo stampa, nel mese di marzo 2019, la previsione di stanziamento in occasione della cabina di regia del Fondo sviluppo e coesione di 21 milioni di euro per un "piano straordinario asili nido", con provvedimento destinato a 7 città metropolitane nel Sud Italia, ed inoltre ha comunicato un ulteriore impegno dal bilancio statale di 80 milioni di euro per un "piano straordinario di messa in sicurezza delle strade", rivolto ai Comuni con meno di 2.000 abitanti delle aree interne del Mezzogiorno;

in entrambi i casi gli stanziamenti sarebbero andati a valere sulle risorse del FSC, assegnati con la legge di bilancio per il 2019. È stato, inoltre, precisato che l'assegnazione delle risorse per gli asili nido sarebbe stato pari a 3 milioni di euro per ciascuna città metropolitana Bari, Cagliari, Catania, Messina, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, a valere sull'area tematica "Occupazione, inclusione sociale e lotta alla povertà, istruzione e formazione". Il tutto avrebbe dovuto essere ratificato nel corso di una riunione del Cipe, prevista ad inizio aprile 2019;

ritenendo condivisibile misure di intervento per carenze inerenti alla sicurezza delle strade e agli asili nido, si ritiene tuttavia che tale provvedimento sia da considerarsi incompleto e privo della necessaria attenzione in termini strategici e sociali, ancor prima che economici, poiché non comprendente la previsione di fondi per l'auspicabile, ed ormai anzi necessaria, installazione di sistemi di videosorveglianza nei locali di asilo e scuole di tutto il territorio italiano per il contrasto dei sempre più frequenti episodi di violenze e maltrattamenti ai danni di bambini. Tale problematica è stata evidenziata di recente anche dal Garante per l'infanzia e l'adolescenza e dal Codacons, che hanno sollecitato la collocazione di impianti di videocontrollo delle strutture scolastiche;

l'iniziativa di cui spesso si è parlato è rimasta ad oggi incompiuta e, di fatto, nulla si è mosso nell'ottica di un incremento dei livelli di sicurezza per i minori. Sempre più spesso si è costretti a registrare violenze psicologiche o fisiche a danno degli alunni in tutta Italia, eppure non si riesce a conferire ad esso la priorità dovuta, limitandosi ad un approccio meramente verbale al tema. Si ravvisa, pertanto, l'urgenza di affrontare in termini fattivi un'emergenza che si fa sempre più incalzante e che rischia di normalizzare comportamenti non accettabili. Per questo, si chiede un impegno concreto del Governo, perché ogni genitore ha il diritto di sapere che i propri figli sono in un luogo sicuro ed affidati a persone responsabili e senza che permanga il pericolo di reiterazione di ulteriori episodi di violenza,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano adeguare e rimodulare la previsione di tale stanziamento di fondi inerente al "piano straordinario asili nido", verificando l'opportunità di convocare un tavolo tecnico al fine di prevedere ad integrazione dell'iniziativa l'avvio di misure atte a garantire la sicurezza dei bambini nei locali scolastici con l'installazione di impianti di videosorveglianza per la prevenzione di episodi di violenza e maltrattamenti ai danni di minori.

(4-02107)

PAPATHEU - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

il Servizio sanitario nazionale, nell'ordinamento giuridico italiano, identifica il complesso delle funzioni, delle attività e dei servizi assistenziali gestiti ed erogati dallo Stato italiano. Il SSN è costituito sostanzialmente dai vari servizi sanitari regionali, dagli enti e dalle istituzioni di rilievo nazionale e dallo Stato, volti a garantire l'assistenza sanitaria, ovvero la tutela o la salvaguardia della salute dei cittadini, qualificato dalla Costituzione italiana come diritto fondamentale dell'individuo ed interesse della collettività, nel rispetto della dignità e della libertà della persona umana;

le risultanze di un apposito studio elaborato dalla Federazione medici di medicina generale (Fimmg) e dal sindacato dei medici dirigenti Anaa hanno evidenziato di recente la grave problematica della perdita di 45.000 medici che rischia di determinarsi in Italia entro i prossimi 5 anni;

desta preoccupazione il quadro che si prospetta per effetto dei pensionamenti, che riguarderà sia i medici di famiglia sia i medici del Servizio sanitario nazionale. Una condizione di emergenza destinata ad acuirsi in termini ancora più ampi nell'arco di 10 anni se si pensa che al 2028 saranno andati in pensione 33.392 medici di base e 47.284 medici ospedalieri, per un totale di 80.676 unità;

il dato grave, rilevato dalle organizzazioni sindacali di categoria, concerne inoltre le uscite stimate per effetto dei pensionamenti che non saranno comunque bilanciate dalle presumibili nuove assunzioni. Per i medici di base, infatti, le borse per il corso di formazione in medicina generale messe a disposizione sono oggi circa 1.100 all'anno e se il numero rimarrà costante, secondo la Fimmg, ad essere sostituiti al 2028 saranno non più di 11.000 medici, mantenendo un saldo in negativo a quella data di oltre 22.000 unità;

per i medici del SSN invece, stando a quanto rilevato dall'Anaa, è molto difficile fare un calcolo di quanti potranno essere i nuovi medici assunti a fronte delle uscite per pensionamento: da un lato, infatti, non si conoscono tempi e modalità in cui saranno banditi i concorsi da parte delle Regioni e per quali numeri, e dall'altro va ricordato che in varie regioni è ancora in atto il blocco del *turnover* parziale o totale;

si ravvisa la necessità ineludibile di coprire con urgenza le carenze che si determineranno. Nel 2028, dunque, verranno a mancare 33.392 medici di famiglia, mentre 14.908 in totale sono invece i pensionamenti da qui al 2022;

nel 2022 andranno in pensione 3.902 medici di base. Sicilia, Lombardia, Campania e Lazio sono le regioni che registreranno, sia nel breve sia nel lungo periodo, le maggiori sofferenze. Quanto ai medici del SSN nei prossimi 10 anni ne verranno a mancare per pensionamento 47.284;

si evince una situazione di assoluta gravità senza precedenti. Un Paese senza medici è un Paese senza sanità, ed appare anche opportuno ricordare che l'attuale sistema delle scuole di specializzazione in medicina non potrà garantire un numero sufficiente di specialisti per il prossimo futuro. Oggi, infatti, i posti resi disponibili per le scuole di specializzazione sono complessivamente circa 6.500 all'anno, ma secondo le stime di categoria ne sarebbero necessari almeno 8.500. A mancare nelle corsie, quindi, saranno a breve soprattutto pediatri, chirurghi, ginecologi e cardiologi,



si chiede di sapere se ed in quali termini il Ministro in indirizzo intenda affrontare la grave emergenza che si prospetta nel Servizio sanitario nazionale, con particolare riferimento all'esigenza di misure risolutive urgenti per affrontare il previsto pensionamento di medici di famiglia che nei prossimi 5-8 anni priveranno 14 milioni di cittadini italiani di questa essenziale figura professionale.

(4-02108)

PAPATHEU - *Ai Ministri per il Sud e delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

il Ministro per il Sud, in una recente intervista, come riportata da "la Gazzetta del Mezzogiorno" il 27 luglio 2019, ha proposto la realizzazione di "una Tav al Mezzogiorno". "Abbiamo sbloccato quasi 50 miliardi di euro che erano nelle sabbie mobili da decenni. Abbiamo finito di finanziare la Napoli-Bari, che interessa anche Brindisi e Lecce. Ma l'alta velocità è assente in Sicilia, in Calabria, manca una rete ferroviaria che colleghi i nostri porti, Gioia Tauro, Taranto, Salerno. Quindi tanti investimenti al Sud dovrebbero avere la priorità rispetto ad un'opera che in realtà vede la maggior parte dei vantaggi in un altro paese. Il nostro interesse, invece, è quello di pensare prima ad efficientare tutte le infrastrutture, soprattutto nei territori finora trascurati";

in Sicilia si registra un grave ed irrisolto *gap* infrastrutturale e logistico con il permanere di molteplici problematiche nei sistemi di trasporto e mobilità; al momento l'unica opera di rilievo prevista, ed in fase di conferenza dei servizi, è il raddoppio ferroviario i cui lavori tra il 2021 e il 2028 dovranno interessare i 42 chilometri della tratta da Giampilieri, alle porte di Messina, a Fiumefreddo, vicino a Catania (da lì a Catania il doppio binario esiste già). Si tratta di un intervento dal valore stimato di 2,3 miliardi di euro;

a giudizio dell'interrogante, a fronte delle dichiarazioni di questo Governo di voler incentivare lo sviluppo del Sud e delle parole del Ministro che prospetta una "fantomatica" Tav al Sud, permane invece silenzio ed immobilismo sul progetto già esistente del ponte sullo stretto, opera che ha il gradimento di una larga maggioranza dei siciliani e sulla quale non a caso anche il 26 luglio 2019 si sono contati soli 300 partecipanti ad una manifestazione a Torre Faro (Messina) contro la costruzione dell'opera. Il ponte tra Sicilia e Calabria può dare uno straordinario impulso a questi territori e all'intero Sud, perciò si ritiene che, come sollecitato dalla Regione Siciliana, l'opera debba essere rivalutata in ogni suo aspetto in termini obiettivi, ai fini di un riconoscimento dei molteplici effetti positivi che determinerebbe sui territori;

nel 2012, il Governo Monti (non legittimato dal voto sovrano degli italiani) stanziò 300 milioni di euro per il pagamento delle penali riguardanti l'appalto, per la definitiva chiusura del progetto del ponte sullo stretto di Messina. Eurolink, il consorzio costituito per realizzare il ponte ha intentato un'azione (ad oggi con ricorso in appello) per un *maxi* risarcimento da 700 milioni di euro, oltre a rivalutazioni e interessi, chiesti dopo il fermo dell'opera imposto dal Governo Monti,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano fare chiarezza sulle affermazioni di una "Tav al Sud" e se intendano per quanto di competenza avviare un tavolo di confronto con la Regione per il progetto sul ponte sullo stretto, riconsiderando l'utilità di un'infrastruttura strategica per il Sud ed anche al fine di evitare le possibili ingenti spese a carico del bilancio dello Stato, e quindi dei cittadini, per i risvolti ancora incerti della richiamata azione legale in atto.

(4-02109)

PAPATHEU - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

l'articolo 41 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze", convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, ha introdotto disposizioni urgenti sulla gestione dei fanghi di depurazione;

si enunciano espressamente nuovi parametri da applicare "nelle more di una revisione organica della normativa di settore". Tuttavia, sono stati alzati i limiti degli inquinanti dannosi per la salute tra cui PCB, toluene, selenio, berillio, arsenico e cromo, in contrasto con il principio di precauzione di derivazione comunitaria;

il Governo risulta aver inserito elementi che se da un lato hanno poca attinenza con l'emergenza oggetto del decreto, dall'altro ove regolamentati in termini errati, a giudizio dell'interrogante come in questo caso, rischiano di arrecare un grave danno alla salute pubblica. L'argomento è stato trattato il 26 marzo 2019 in un servizio del programma televisivo "Le Iene", nel corso del quale è stato intervistato il Ministro in indirizzo, che di fatto ha ammesso l'esistenza di una problematica derivante da errori contenuti nel testo del decreto, riguardo alla quale lo stesso Ministro ha asserito di aver "costituito un gruppo di lavoro per cambiare la norma" poiché "l'articolo 41 va rivisitato immediatamente";

idrocarburi, arsenico e cromo sono alcune sostanze tossiche contenute nei fanghi che possono essere utilizzati in agricoltura, stando a quanto consente il "decreto Genova" ma i fanghi sono il risultato degli scarichi che partono da case e industrie, finiscono negli impianti di depurazione per finire poi nei fiumi. Quello che rimane di questo processo sono fanghi contenenti talvolta anche sostanze inquinanti che devono essere smaltite in discarica oppure sparse sui terreni agricoli come fertilizzanti;

a giudizio dell'interrogante a dir poco preoccupante appare che il Governo abbia trattato con superficialità un tema di tale rilevanza per la salute dei cittadini, dei consumatori e del *made in Italy*. I limiti precauzionali di concentrazione dei fanghi di depurazione usati come concimi venivano già regolamentati dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che ha posto una soglia di 50 milligrammi per chilo di sostanza secca. Peraltro, mentre l'Italia con l'articolo 41 citato ammette l'utilizzo dei fanghi in agricoltura, anche se contaminati da sostanze tipicamente industriali, in altri Stati europei (fra cui la Svizzera, la Germania e l'Austria) "l'uso dei fanghi in agricol-

tura è molto limitato, se non inesistente" proprio per il rischio connesso alla possibile presenza di sostanze pericolose, come si legge nella relazione della Commissione europea del 27 febbraio 2017 sull'attuazione della normativa UE in materia di rifiuti;

si richiama, inoltre, l'esistenza di una recente sentenza (n. 4238 del 29 gennaio 2019) in cui la Cassazione doveva decidere su un ricorso presentato da alcuni soggetti imputati di traffico illecito di rifiuti per aver gestito ingenti quantitativi di fanghi da depurazione destinati al compostaggio, che superavano abbondantemente i limiti. Tra i motivi del ricorso spiccava quello secondo cui non si possono applicare ai fanghi i limiti previsti dalla legge per i suoli da bonificare. A tal proposito la Cassazione mette in evidenza che i nuovi limiti contenuti nell'articolo 41 valgono solo al momento dell'utilizzo di questi fanghi perché, prima, si deve verificare che, come dice la legge, essi abbiano caratteristiche e provenienza "civili" e non "industriali". Insomma, è essenziale verificare se questi fanghi possiedano "sin dall'origine" i requisiti per essere recuperati come *compost*. Il che significa "sterilizzare" di fatto l'articolo 41, in quanto le sostanze pericolose da esso consentite non possono essere contenute in un fango "civile",

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo abbia intrapreso le necessarie azioni volte alla regolamentazione del trattamento dei fanghi di depurazione in agricoltura ed in particolare la necessaria revisione immediata dell'articolo 41 onde eliminare qualsiasi problema per l'ambiente e per la salute.

(4-02110)

PAPATHEU - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

vi è l'obbligo di assunzione dei disabili per le aziende con più di 14 dipendenti, adempimento previsto da uno dei decreti attuativi della riforma del lavoro del Governo Renzi, il cosiddetto Jobs act (legge 10 dicembre 2014, n. 183), il quale è intervenuto a modificare la legge 12 marzo 1999, n. 68, con l'obiettivo di favorire ed incentivare l'inserimento nel mondo del lavoro delle persone affette da disabilità fisica o psichica;

in base a quanto previsto dal Jobs Act, pertanto, dal 1° gennaio 2019 vige per le aziende con più di 14 dipendenti l'obbligo di assumere una quota di lavoratori invalidi in modo da garantire loro la non esclusione dal mercato del lavoro. Di conseguenza non si può più utilizzare la finestra di tolleranza che permetteva ai datori di lavoro con 15 dipendenti di non effettuare l'assunzione di un lavoratore disabile fino al raggiungimento delle 16 unità, considerando che l'obbligo d'assunzione scatta in automatico nel momento in cui l'azienda raggiunge la quota di 15 dipendenti;

il Jobs Act ha istituito, altresì, il cosiddetto collocamento mirato disabili e invalidi nel quale devono confluire tutti i dati dei datori di lavoro pubblici e privati e dei lavoratori disabili beneficiari del collocamento obbligatorio;

gli invalidi da assumere obbligatoriamente sono quelli appartenenti ad una delle seguenti categorie: invalidi civili con percentuale di invalidità tra il 46 ed il 100 per cento; invalidi del lavoro con percentuale superiore al

33 per cento; invalidi per servizio; invalidi di guerra e civili di guerra con minorazioni dalla prima all'ottava categoria; non vedenti e sordomuti; le categorie protette ovvero profughi italiani, orfani e vedove o vedovi di deceduti per causa di lavoro, di guerra o di servizio ed equiparati, per cui anche vedove o vedovi, orfani, coniugi e figli di grandi invalidi del lavoro dichiarati incollocabili, dei grandi invalidi per servizio o di guerra con pensione di prima categoria; vittime del dovere, terrorismo e criminalità organizzata;

il numero di invalidi da assumere obbligatoriamente dall'azienda dipende da quanti sono i dipendenti che già lavorano all'interno dell'impresa stessa, per cui le aziende che hanno dai 15 ai 35 dipendenti hanno l'obbligo di assumere un disabile; quelle dai 36 ai 50 dipendenti hanno l'obbligo di assunzione di due disabili; quelle con oltre 50 dipendenti hanno l'obbligo di riservare il 7 per cento dei posti disponibili a favore dei disabili più l'1 per cento a favore dei familiari degli invalidi e dei profughi rimpatriati;

i datori di lavoro sono tenuti a presentare la richiesta di assunzione entro al massimo 60 giorni dal momento in cui scatta l'obbligo assunzione,

si chiede di sapere se i fatti esposti corrispondano al vero e quali iniziative il Ministro in indirizzo abbia posto in essere per verificare la corretta attuazione delle norme e come intenda procedere perché tale garanzia sia assicurata anche per il futuro.

(4-02111)

*PAPATHEU - Ai Ministri della giustizia e del lavoro e delle politiche sociali. - Premesso che:*

il 27 giugno 2019 i Carabinieri di Reggio Emilia, nell'ambito di indagini su presunte irregolarità che avrebbero caratterizzato la gestione di minori in affido nel Comune di Bibbiano (provincia di Reggio Emilia), hanno eseguito una serie di misure cautelari nell'ipotesi che vi sia un'organizzazione che, nel manipolare comportamenti e testimonianze di bambini, sottragga i piccoli a famiglie in difficoltà per assegnarli, dietro pagamento (si sospetta un giro d'affari di migliaia di euro), ad amici o conoscenti ritenuti ufficialmente più "idonei";

nell'indagine, denominata "Angeli e demoni", la Procura di Reggio, a vario titolo, ha formulato ipotesi di reato quali frode processuale, depistaggio, abuso d'ufficio, maltrattamenti su minori, falso in atto pubblico, violenza privata, tentata estorsione, peculato d'uso e lesioni gravissime. L'indagine interessa 18 persone, tra cui politici, medici, assistenti sociali, liberi professionisti, psicologi e psicoterapeuti;

in attesa degli opportuni accertamenti di carattere giudiziario nelle sedi competenti sulle responsabilità dei fatti, si è intanto appreso che i minori, tolti alle famiglie, venivano inseriti in un percorso di cura gestito dalla onlus "Hansel e Gretel";

in questo quadro le istituzioni, per quanto di loro competenza, dovranno tutelare i bambini ed intanto appurare in modo obiettivo e trasparente che non vi siano state e non vi siano condotte non idonee o rapporti di connivenza di alcun genere della politica e dei partiti, anche in riferimento ad aspetti da chiarire come i finanziamenti all'associazione interessata dalle indagini in corso;

in questo drammatico contesto, si evidenzia come l'affido, che dovrebbe costituire una misura temporanea di aiuto e protezione per i minori in difficoltà, funzionale al mantenimento della relazione con la famiglia d'origine, spesso si trasforma in una soluzione permanente, con proroghe in oltre il 60 per cento dei casi dopo i 24 mesi e la conseguenza che non si raggiunge mai una stabilità familiare fondamentale per lo sviluppo del bambino in difficoltà nell'ambito della propria famiglia;

la lacunosità dei dati di attuazione dell'istituto dell'affido rende difficoltoso avere piena conoscenza dell'ampiezza del fenomeno, stante che anche la "Relazione sullo stato di attuazione della legge recante modifiche alla disciplina dell'adozione e dell'affidamento dei minori", presentata ogni 3 anni al Parlamento dai Ministri della giustizia e del lavoro e delle politiche sociali e trasmessa da ultimo nel gennaio 2018, contiene dati aggiornati solo al biennio 2014-2015;

per quanto concerne una corretta disciplina della materia un apposito disegno di legge è stato presentato al Senato dal Gruppo Forza Italia su iniziativa della senatrice Licia Ronzulli, avente ad oggetto "Disposizioni in materia di diritto di bambini e adolescenti ad una famiglia e di tutela dei minori in affidamento" (AS 1389),

si chiede di sapere quali urgenti iniziative di competenza siano state intraprese per contrastare tali condotte a danno dei più piccoli, dovendo fare il possibile affinché gravi vicende del genere non possano più verificarsi e a tutela, con ogni mezzo, dei bambini in affido.

(4-02112)

*PAPATHEU - Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico. - Premesso che:*

Atlantia SpA è una società del settore delle infrastrutture di trasporto autostradali ed aeroportuali con una presenza articolata in 23 Paesi. Il gruppo gestisce 3.000 chilometri di autostrade a pedaggio in Italia, gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e i tre aeroporti di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez in Francia;

la società è quotata alla borsa di Milano e ha avuto nel 2018 un fatturato aggregato superiore a 11 miliardi di euro oltre ad un margine operativo di oltre 7 miliardi di euro;

a partire dal 2002, a seguito di un'imponente riorganizzazione del gruppo, è stata costituita la società Autostrade per l'Italia SpA, controllata da Atlantia SpA;

Autostrade per l'Italia SpA ha come attività la gestione in concessione di tratte autostradali, nonché lo svolgimento della rispettiva manutenzione;

a seguito del crollo del ponte Morandi a Genova, nel quale il 14 agosto 2018 rimasero uccise 43 persone, il Governo Conte avrebbe deciso di revocare la concessione in atto ad Autostrade per l'Italia SpA, ravvisando presunte "gravi inadempienze" da parte del concessionario nella manutenzione del viadotto e dunque nelle dinamiche che ne avrebbero determinato il collasso. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha incaricato una

commissione di giuristi (esperti di concessioni e professionisti dell'Avvocatura dello Stato) per capire la praticabilità della procedura di revoca;

da notizie di stampa risulterebbe che il Ministro delle infrastrutture ed il Ministro dello sviluppo economico intendano andare avanti con la rescissione sino ad aver dichiarato (nel caso del ministro Di Maio) "Andiamo avanti, come un treno";

l'articolo 9-*bis* della convenzione prevede che il diritto a indennizzo o risarcimento del concessionario sussista "nel rispetto del principio dell'affidamento". Nell'ipotesi altresì di revoca, lo Stato dovrà effettuare il pagamento di un indennizzo che corrisponde al "giusto valore della concessione", secondo i criteri contrattualmente previsti;

nonostante i gravi fatti di Genova, desta, quindi, non poche perplessità la procedura intrapresa dal Governo e dunque l'*iter* di revoca di Atlantia, che rischia di esporre lo Stato italiano ad un esborso pesantissimo senza coperture nel bilancio e ad un contenzioso dalle imprevedibili conseguenze, non essendoci al momento nessuna sentenza che consenta di attestare sul piano giuridico e formale le contestazioni ad Autostrade per l'Italia;

lo Stato, qualora dovesse essere confermata la revoca della concessione, dovrà farsi carico di pagare elevate somme alla società per procedere alla rescissione del contratto, con tutto il peso finanziario delle relative penali e clausole;

la concessione è unica per tutti i 3.000 chilometri di rete autostradale italiana e gli analisti finanziari prevedono che il Governo dovrebbe sottoporre le casse dello Stato ad un esborso tra i 20 e i 25 miliardi di euro, a meno che non si voglia limitare il tutto ai soli 45 chilometri della A10 interessata dal crollo del ponte Morandi,

si chiede di sapere:

se ai Ministri in indirizzo le notizie di stampa di questi giorni risultino fondate e come intendano affrontare una vicenda che rischia di esporre lo Stato ad un contenzioso;

se esista un piano di copertura delle eventuali somme da riconoscere ad Atlantia SpA e se il Governo abbia valutato quanto costeranno ai cittadini la difesa e i legali, e quali saranno i criteri di scelta degli stessi.

(4-02113)

PAPATHEU - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

la Guardia di finanza, mediante il proprio dispositivo aeronavale, effettua ogni giorno in Sicilia attività di contrasto al fenomeno dell'immigrazione clandestina via mare e per la lotta ai traffici illeciti, procedendo inoltre al salvataggio di vite umane;

l'encomiabile impegno delle "fiamme gialle" rappresenta, soprattutto a Lampedusa, una presenza strategica essenziale per tutto ciò che concerne il controllo della fascia costiera e delle acque interne, al fine di una costante sorveglianza delle frontiere marittime, specie in occasione dei molteplici episodi di immigrazione clandestina, compreso l'esercizio delle attività connesse alle operazioni di cooperazione internazionale sotto l'egida dell'Euro-

pean border and coast guard agency "Frontex", nel cui ambito è assegnato alla Guardia di finanza il ruolo esclusivo di coordinamento tattico;

a Lampedusa, dove quotidianamente ormai da anni si registrano incessanti arrivi di imbarcazioni con migranti e conseguenti sbarchi di cittadini stranieri per lo più provenienti da alcuni Stati dell'Africa, il Corpo della Guardia di finanza risulta attualmente disporre soltanto di 14 unità operative in organico, un numero di militari evidentemente insufficiente e inadeguato ad affrontare le complesse procedure contro la tratta di esseri umani e per la salvaguardia della vita in mare, nonché per il contrasto di tutte le forme di illegalità, compreso il traffico di stupefacenti;

migliaia sono le persone salvate da situazioni di grave pericolo anche in occasione dei massicci e reiterati episodi di immigrazione clandestina con l'impegno del dispositivo aeronavale della Guardia di finanza, che necessita, tuttavia, di urgente dispiegamento di ulteriori risorse umane e il potenziamento dell'attuale organico,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda procedere all'invio di ulteriori unità operative da integrare al Corpo della Guardia di finanza a Lampedusa, al fine di garantire il controllo del territorio e per consentire al Corpo di adempiere nel miglior modo possibile alle molteplici attività di tutela della sicurezza e contrasto delle illegalità.

(4-02114)

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

il 19 marzo 2019 a Caracas è stato arbitrariamente arrestato il cittadino italiano Juan Carlos Marrufo Capozzi assieme alla consorte, cittadina spagnola Maria Auxiliadora Delgado, ed entrambi sono stati trasferiti nella prigione dei servizi di *intelligence* militare di "Boleita";

il 10 giugno il giudice ha emesso provvedimento di scarcerazione per il signor Marrufo e consorte, tuttavia per motivi ancora sconosciuti entrambi sono ancora agli arresti;

al momento egli è privo di libertà, sofferente, con precario stato di salute in evidente peggioramento a causa di incuria in quanto lo Stato venezuelano non gli garantisce in carcere assistenza medica ed alimentazione adeguata con negazione di cure e medicine;

i suoi familiari sono estremamente preoccupati per le sue condizioni psicofisiche in quanto a conoscenza di ripetuti attacchi di convulsioni, grave stato di denutrizione, mancate cure mediche, e ignorano l'insorgere di eventuali ulteriori malattie a causa del suo stato precario, aggravato dal totale isolamento;

la famiglia del signor Marrufo ha contattato più volte il consolato italiano in Venezuela, per lettera e per telefono, richiedendo assistenza urgente: alla data odierna alcuna azione è stata messa in atto, con totale assenza di risposta da parte del console o di altro rappresentante del consolato, nonostante la gravità della situazione, nonché in totale assenza di verifica delle reali condizioni di salute del detenuto, soprattutto alla luce del fatto che, in questo momento contingente, in Venezuela i diritti umani di tutte le persone in stato di detenzione non vengono in alcun modo garantiti;

i familiari del signor Marrufo chiedono che al proprio congiunto siano garantiti i diritti fondamentali sanciti dalla Costituzione della Repubblica italiana, dalla Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo e del cittadino, dalla Carta dei diritti dell'Unione europea e dalla Convenzione di Vienna, affinché gli siano subito garantite cure mediche adeguate data la sua precaria situazione di salute, e chiedono che la Repubblica Italiana si faccia carico del proprio concittadino aprendo una procedura di aiuto umanitario per il trasferimento sanitario in territorio italiano al fine di fornire cure adeguate;

i familiari del signor Marrufo hanno informato della situazione l'alto commissario ONU per i diritti umani Michelle Bachelet la quale l'11 luglio ha chiesto alla Commissione ONU di intercedere affinché il detenuto venga scarcerato,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia conoscenza dei fatti esposti, e quali provvedimenti intenda prendere a sostegno del concittadino.

(4-02115)

PESCO, CASTELLONE, NOCERINO, GUIDOLIN, BOTTO, LANNUTTI, LEONE, FENU, AGOSTINELLI, DELL'OLIO, DI NICOLA, RICCARDI, TRENTACOSTE, CROATTI, VACCARO, PARAGONE, PIRRO, EVANGELISTA, CRUCIOLI, ROMAGNOLI, PELLEGRINI Marco, ABATE, CORBETTA, VONO, MANTOVANI, GALLICCHIO, FEDE, FLORIDIA, CATALFO, GARRUTI, COLTORTI, L'ABBATE, PACIFICO, PETROCELLI, DI GIROLAMO, LUCIDI, AIROLA, CORRADO, FERRARA, URRARO, RICCIARDI, PIARULLI, ACCOTO, MORONESE, PRESUTTO, D'ANGELO, NATURALE, PUGLIA, LOMUTI, DRAGO, BOTTICI, GAUDIANO, ROMANO, DONNO - *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

l'università Statale di Milano il 29 luglio 2019 ha pubblicato il bando di gara inerente alla "Procedura aperta per l'affidamento del contratto di concessione avente ad oggetto la progettazione, realizzazione e gestione della nuova sede del Campus" dell'ateneo, "attraverso procedimento di finanza di progetto", per un valore totale stimato pari a 826,76 milioni di euro, IVA esclusa. Il capitolato e gli allegati tecnici non risultano in ogni modo accessibili a tutti. L'ultimo piano finanziario dell'operazione di trasferimento, già deliberata dal consiglio d'amministrazione il 25 settembre 2018, prevede oneri così ripartiti: "€ 179.458.552 a carico del privato; € 158.000.000 a carico dell'Ateneo di cui: € 135.000.000 provenienti dal finanziamento statale e € 23.000.000 coperto con fondi del bilancio universitario". A questi costi vanno aggiunti altri 50 milioni di euro per arredi e attrezzature. A fronte di un investimento privato da parte dell'aggiudicatario di soli 179 milioni di euro, indicati nella delibera, l'ateneo si impegnerebbe a versare 519,7 milioni complessivi, in 27 anni, suddivisi in due distinti canoni: uno per la disponibilità dell'opera, l'altro per un pacchetto di servizi gestionali. Questi canoni vengono ricompresi nel medesimo bando di gara, diventando vincolanti e funzionali alla realizzazione dell'opera infrastrutturale. L'emanazione di un unico bando di gara parrebbe una forzatura, essendo nei fatti la sommatoria di servizi eterogenei;



dalla documentazione disponibile sul sito dell'ateneo, l'università dovrebbe farsi carico di circa altri 15 milioni di euro per l'acquisto dei terreni di proprietà Arexpo (14,5 oltre a Iva) ed a concedere. Salvo ulteriori spese, probabili ma non quantificabili *a priori*, l'università si starebbe apprestando dunque a farsi carico, tramite fondi propri, di una spesa pari o superiore a 607,2 milioni di euro (più Iva), a fronte di 307 milioni (più 32 di Iva) circa di costo di messa in opera delle nuove infrastrutture (arredi esclusi) e di cui solo 179 milioni da parte del concessionario;

non risulterebbe disponibile alcuna analisi che giustifichi i maggiori oneri finanziari derivanti dalla scelta di una finanza di progetto rispetto ad un finanziamento tradizionale tramite mutuo. Non è stata rilevata alcuna stima riguardo al maggior costo sostenuto a *forfait* per più di 12 milioni all'anno (compresa IVA) relativo alle spese energetiche e di manutenzione ordinaria. Non sono nemmeno disponibili valutazioni in merito ai costi per un'eventuale ristrutturazione mirata del comparto immobiliare già di proprietà dell'università, che rivalorizzerebbe il quartiere e gli edifici di cui è proprietaria, che rischiano di dover essere messi in vendita deprezzati, in caso di necessità. Le operazioni in *project finance* sono molto complesse e diverse tra loro. La rappresentanza sindacale unitaria universitaria, con un comunicato del marzo 2019, ha parlato di un rischio originario a carico dell'ateneo pari al 90 per cento. Tale rischio, in seguito all'instaurarsi di un rapporto di "vigilanza collaborativa" con l'ANAC, pare ridotto, ma non è dato sapere in quale misura. Rimarrebbero, comunque, aperte altre questioni importanti, come l'ammontare del finanziamento e il beneficiario diretto; le garanzie fornite dal beneficiario o da terzi, e a quali condizioni; l'ammontare delle commissioni, e le condizioni contrattuali, comprese le garanzie a titolo oneroso; l'esistenza di un qualunque strumento di finanza derivata a supporto dell'operazione;

a corredo si significa inoltre che l'opera è ricompresa nel patto per la Lombardia siglato tra la Regione e la Presidenza del Consiglio dei ministri nell'anno 2016, e che per l'operazione erano previsti 380 milioni di euro così ripartiti: 130 derivanti da risorse regionali-nazionali già stanziati, 130 milioni dal fondo nazionale di sviluppo e coesione, 120 milioni da valorizzazioni immobili dell'università. Ad oggi, all'appello, risulterebbero presenti e stanziati solo i 130 milioni del fondo di sviluppo e coesione,

si chiede di sapere:

se sia possibile avviare e ottenere un'analisi dettagliata del rapporto tra costi e benefici in merito allo spostamento delle facoltà, così come prospettato, che tenga conto non solo degli effettivi costi di costruzione dei nuovi edifici, ma anche di tutti quelli correlati a: costi generali di trasloco; smontaggio e revisione delle esistenti apparecchiature di laboratorio; costi di adeguamento alle norme di sicurezza degli attuali edifici, per tutta la durata di realizzazione dei nuovi; costi per la manutenzione e l'affitto degli attuali immobili che dovranno essere sostenuti fino all'effettiva conclusione della vendita da parte dell'università e trasloco nella nuova sede; costo degli arredi; valutazione di impatto sulla mobilità e sostenibilità ambientale attraverso la definizione di un PSCL per lavoratori e studenti;

se sia possibile eseguire un'analisi comparativa tra la quota di investimento affidata al privato in *project financing* e l'eventuale accensione di un mutuo trentennale di pari valore, al fine di valutare la reale convenienza finanziaria per l'ateneo;

se sia stata valutata l'effettiva sostenibilità economica dell'operazione, che, presentando un canone annuale per l'università di circa 20 milioni di euro, rischia di compromettere la possibilità per l'istituto di continuare a svolgere attività di ricerca;

se sia ritenuta congrua una spesa a *forfait* di 12 milioni di euro annui per 27 anni, dovuta per i servizi di manutenzione, energia, pulizia e portierato o se non sia finanziariamente conveniente realizzare tali servizi in proprio;

se sia prevista la sottoscrizione di contratti di finanza derivata che coinvolgano l'ateneo e a che titolo.

(4-02116)

GIARRUSSO, PRESUTTO, LANNUTTI, ROMAGNOLI, LOMUTTI, DONNO - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

in data 8 marzo 2019 il consigliere regionale toscano del Movimento 5 Stelle, Gabriele Bianchi, ha presentato un'interrogazione sulle diverse anomalie presenti all'interno della proposta di regolamento urbanistico, evidenziando violazioni ripetute e non motivate della legislazione urbanistica della Regione Toscana;

le osservazioni presentate non sarebbero state oggetto di istruttoria tecnica, in contrasto con l'art. 49, rubricato "Pareri dei responsabili dei servizi" (articolo così sostituito dall'art. 3, comma 1, lettera *b*), della legge n. 213 del 2012) del decreto legislativo n. 267 del 2000, comma 1, "Su ogni proposta di deliberazione sottoposta alla Giunta e al Consiglio che non sia mero atto di indirizzo deve essere richiesto il parere, in ordine alla sola regolarità tecnica, del responsabile del servizio interessato". Le proposte di controdeduzione sarebbero state elaborate nella commissione urbanistica, violando il principio della separazione delle competenze politiche da quelle tecniche previste dal decreto legislativo n. 267 del 2000 e successive modificazioni. Ne è prova il materiale consegnato dal presidente del Consiglio comunale di Viareggio, che avrebbe inviato ai consiglieri le votazioni fatte in commissione consiliare urbanistica. Così facendo la commissione avrebbe elaborato direttamente proposte di controdeduzioni sulle osservazioni presentate (senza adeguata istruttoria) in violazione dell'art. 44, comma 1, del decreto legislativo n. 267 del 2000: "Lo statuto prevede le forme di garanzia e di partecipazione delle minoranze attribuendo alle opposizioni la presidenza delle commissioni consiliari aventi funzioni di controllo o di garanzia, ove costituite", in quanto la Commissione si sarebbe attribuita una competenza istruttoria che non gli è propria. Inoltre si fa presente che tale violazione è in palese contrasto con l'art. 107 del medesimo decreto legislativo, dove viene sancita l'esclusiva competenza "dei dirigenti nella direzione degli uffici e dei servizi (...) e la gestione amministrativa, finanziaria e tec-

nica è attribuita ai dirigenti mediante autonomi poteri di spesa, di organizzazione delle risorse umane, strumentali e di controllo";

le osservazioni sarebbero state poste in votazione nelle varie sedute del Consiglio comunale di Viareggio solo con proposta della commissione consiliare urbanistica, impedendo la discussione su ogni singola osservazione e facendo venir meno il diritto dei consiglieri comunali di conoscere: le motivazioni, il soggetto proponente (mascherato dal numero di protocollo) e la possibilità di votare sulla base di dati certi, violando l'art. 43 del decreto legislativo n. 267 del 2000, comma 1: "I consiglieri comunali e provinciali hanno diritto di iniziativa su ogni questione sottoposta alla deliberazione del consiglio";

inoltre, il 4 febbraio 2019 sarebbero state votate 230 osservazioni senza una specifica delibera consiliare, mentre solo il 20 febbraio 2019, con sorpresa dei consiglieri, sarebbe stata pubblicata nell'albo pretorio la delibera di approvazione delle controdeduzioni, senza che il Consiglio comunale di Viareggio abbia proceduto in tal senso, producendo una grave e lesiva falsificazione dei lavori del Consiglio;

nella seduta del Consiglio comunale di Viareggio, svoltasi il 29 aprile 2019, sarebbe stata presentata precedentemente la bozza di delibera per l'approvazione delle restanti osservazioni, dimostrando l'erronea procedura tenuta il 4 febbraio 2019. La proposta di delibera di approvazione delle restanti osservazioni del 29 aprile 2019 conteneva anche la scelta della nuova adozione solo per tre aree, in cui l'amministrazione ha proceduto ad un aumento di volumetrie residenziali, facendo venir meno il principio della separazione dei due procedimenti: il primo, quello relativo alle controdeduzioni delle osservazioni e dell'approvazione finale del regolamento urbanistico (piano regolatore generale, legge n. 1150 del 1942) e l'altro dell'adozione dello strumento urbanistico. La nuova adozione risulta in contrasto con la legge n. 241 del 1990 e successive modifiche ed integrazioni;

considerato che si riscontrano evidenti violazioni del decreto legislativo n. 267 del 2000, nonché violazioni della legge n. 1150 del 1942,

si chiede di sapere:

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

quali iniziative intenda assumere per verificare se siano state rispettate tutte le procedure previste dalla legge e dai regolamenti.

(4-02117)

### **Interrogazioni, da svolgere in Commissione**

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

*8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazione):*

3-01128 del senatore Magorno, sui ritardi nella consegna della posta nei comuni in provincia di Cosenza;

*9ª Commissione permanente* (Agricoltura e produzione agroalimentare):

3-01131 del senatore Coltorti ed altri, sui criteri di riordino dei consorzi di bonifica;

*10ª Commissione permanente* (Industria, commercio, turismo):

3-01130 della senatrice Papatheu, sullo sviluppo del Sud.