



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

156^a seduta pubblica (pomeridiana)
giovedì 19 febbraio 2009

Presidenza del vice presidente Nania

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-XI

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-25

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) 27-33

I N D I C E

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

INTERROGAZIONI

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, sulle condizioni di rischio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria; sulla privatizzazione della società Tirrenia e sui collegamenti con le isole minori; sulla disciplina del servizio di noleggio con conducente:

CICOLANI (<i>PdL</i>)	Pag. 2, 7, 9 e <i>passim</i>
RANUCCI (<i>PD</i>)	2, 7
MURA (<i>LNP</i>)	3, 8, 11 e <i>passim</i>
LI GOTTI (<i>IdV</i>)	4, 8
D'ALIA (<i>UDC-SVP-Aut</i>)	4, 9, 12
MATTEOLI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	5, 14
FILIPPI Marco (<i>PD</i>)	10, 17
LANNUTTI (<i>IdV</i>)	11, 18, 21
PISTORIO (<i>Misto-MPA</i>)	13, 19
RIZZOTTI (<i>PdL</i>)	19
MILANA (<i>PD</i>)	20

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE	21
----------------------	----

INTERROGAZIONI

Ripresa dello svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento:

MATTEOLI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	Pag. 22
RIZZOTTI (<i>PdL</i>)	22
MILANA (<i>PD</i>)	22
LANNUTTI (<i>IdV</i>)	24

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 24 FEBBRAIO 2009

ALLEGATO B

CONGEDI E MISSIONI	27
------------------------------	----

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione	27
-------------------------------------	----

GOVERNO

Trasmissione di atti per il parere	28
--	----

INTERROGAZIONI

Annunzio	24
Interrogazioni	28

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente NANIA

La seduta inizia alle ore 16.

Il Senato approva il processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

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.

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, sulle condizioni di rischio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria; sulla privatizzazione della società Tirrenia e sui collegamenti con le isole minori; sulla disciplina del servizio di noleggio con conducente

PRESIDENTE. Saranno formulate per prime le domande sulle condizioni di rischio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

CICOLANI (*PdL*). Gli smottamenti e le frane sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria seguite al maltempo dei giorni scorsi hanno ulteriormente aggravato i problemi di viabilità verso il Sud. Chiede perciò se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sia a conoscenza di un piano dell'ANAS per garantire la sicurezza e la regolarità dei flussi di traffico verso il Meridione (particolarmente importante alla vigilia della stagione estiva) e quali autorità abbiano partecipato all'elaborazione del progetto.

RANUCCI (*PD*). Sebbene il progetto di ammodernamento e di messa in sicurezza dell'autostrada A3 costituisca una priorità strategica della politica infrastrutturale del Paese, lo svolgimento dei lavori procede molto lentamente non solo a causa dei rischi idrogeologici ma anche per le ri-

chieste estorsive e le intimidazioni di cui sono oggetto le ditte impegnate nei lavori. Chiede quindi al Governo quali iniziative intenda adottare per realizzare un piano organico di prevenzione ambientale e per prevenire il rischio di infiltrazioni criminali nelle opere infrastrutturali del Mezzogiorno.

MURA (*LNP*). In un momento di crisi economica e di scarsità di risorse pubbliche cresce l'importanza del ricorso al *project financing* per realizzare infrastrutture viarie. Chiede al ministro Matteoli se non ritenga di assoggettare anche l'autostrada Salerno-Reggio Calabria al pagamento del pedaggio: ciò renderebbe possibile l'apertura ai finanziamenti privati che potrebbero spezzare il circolo vizioso tra appalti pubblici e infiltrazioni mafiose.

LI GOTTI (*IdV*). Il pagamento di un pedaggio non costituisce di per sé garanzia di sicurezza. Considerato che il rischio idrogeologico riguarda più della metà del territorio calabrese, chiede al Governo se intende affrontare il problema in modo razionale per porre fine ad una situazione di eccezione permanente.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). L'ammodernamento dell'autostrada A3 procede a rilento a causa degli attentati e delle intimidazioni criminali che subiscono le ditte impegnate nei lavori; la situazione si è ulteriormente aggravata a seguito dei recenti eventi franosi che hanno provocato la chiusura di un tratto di autostrada. Chiede al Governo se sussistano le risorse finanziarie per completare i lavori e se sia possibile prevedere i tempi per realizzazione di un'opera infrastrutturale che riveste interesse nazionale.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lo scorso 30 gennaio il Consiglio dei Ministri ha dichiarato lo stato di emergenza in Calabria: un'ordinanza della Protezione civile ha stanziato risorse straordinarie e ha affidato al Presidente della Regione l'elaborazione di un piano di interventi. L'ANAS, nel frattempo, ha adottato misure per fronteggiare l'emergenza. Il problema del rischio idrogeologico e della messa in sicurezza del territorio nazionale è molto vasto e richiede risorse ingentissime: per questa ragione gli interventi più che natura preventiva hanno sempre avuto un carattere emergenziale. Esistono comunque le risorse finanziarie per completare l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e i tempi preventivati potranno essere rispettati anche perché, a seguito di un colloquio con il Ministro per l'interno, sono stati intensificati i controlli per contrastare le interferenze criminali. Il pagamento del pedaggio, a cui è già assoggettata l'autostrada in Sicilia, potrà essere introdotto sulla Salerno-Reggio Calabria soltanto dopo che sia stata completata l'opera di ammodernamento dell'infrastruttura.

CICOLANI (*PdL*). È soddisfatto per le risposte fornite dal Ministro, condividendo in particolare l'esigenza di imporre i pedaggi sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria solo dopo la completa realizzazione delle infrastrutture.

RANUCCI (*PD*). Non è soddisfatto della risposta fornita e dei parziali interventi svolti dal Ministero dell'interno per garantire il celere completamento dei lavori e la sicurezza dei cantieri: occorre dunque una politica infrastrutturale più coraggiosa e un maggior controllo statale sulla realizzazione delle opere pubbliche.

MURA (*LNP*). In attesa di assistere al completamento degli interventi previsti, si dichiara soddisfatto della risposta del Governo e dell'annunciata volontà di imporre un pedaggio agli utenti della A3, a seguito del completamento degli interventi.

LI GOTTI (*IdV*). Non è soddisfatto della risposta del Ministro, che pure ha correttamente rappresentato le difficoltà esistenti e la necessità di somme ingenti per fronteggiare i rischi connessi al dissesto idrogeologico. Il Governo dovrebbe però proporre un'azione più incisiva per rilanciare lo sviluppo del Paese attraverso una migliore infrastrutturazione, la prevenzione dei rischi e la difesa del territorio.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Prende atto del rafforzamento dell'attività di vigilanza e di presidio delle Forze dell'ordine sui cantieri dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed evidenzia la necessità di un controllo mirato sulla regolarità dei subappalti e dei noli. Destano inoltre preoccupazione il possibile allungamento dei tempi effettivi di completamento dei lavori e il fatto che nella delibera CIPE di fine anno l'ammodernamento e la messa in sicurezza dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria non siano stati considerati la più stringente delle priorità.

PRESIDENTE. Passa alle interrogazioni riguardanti la privatizzazione della società Tirrenia e i collegamenti con le isole minori.

CICOLANI (*PdL*). Chiede come intende agire il Governo a proposito della privatizzazione della società di navigazione Tirrenia, al fine di garantire l'attuale livello occupazionale, i collegamenti con le isole minori e la permanenza del servizio sulle tratte economicamente meno sostenibili, ma comunque importanti per la vita e lo sviluppo dei territori coinvolti.

FILIPPI Marco (*PD*). Considerando il rischio che la privatizzazione di un soggetto economico che opera in condizione di monopolio, ove non accompagnata dalla liberalizzazione del mercato, porti degli svantaggi alla collettività, chiede come il Governo intenda agire per assicurare il mantenimento dei collegamenti e dei servizi, in particolare con le isole

minori, e quale sia il suo parere sulla condivisibile ipotesi di divisione della Tirrenia in diverse società regionali.

MURA (*LNP*). Chiede quali siano le intenzioni del Governo a proposito della gestione della privatizzazione della Tirrenia e cosa intenda fare per contrastare i crescenti disservizi, verificatisi specialmente sulle rotte minori, che hanno recentemente portato la Lega Nord a proporre il commissariamento della società.

LANNUTTI (*IdV*). Nonostante le enormi perdite di gestione della società Tirrenia, ripianate a carico del bilancio statale, la sua dirigenza continua a percepire emolumenti crescenti ed appare inamovibile. Teme dunque il possibile taglio delle rotte verso le isole minori e la diminuzione della qualità dei servizi ed auspica che per la privatizzazione della Tirrenia non si scelga un modello simile a quello utilizzato per l'Alitalia, con la creazione di una *bad company* su cui concentrare tutte le passività, da porre a carico dei bilanci regionali, e di una società virtuosa, da affidare ad una cordata di imprenditori vicini al Governo.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Pur essendo favorevole alla privatizzazione della Tirrenia, chiede al Governo che siano garantite le rotte e i collegamenti, in particolare con le isole minori, per assicurare appieno il diritto costituzionale dei cittadini a spostarsi su tutto il territorio nazionale. Chiede inoltre informazioni sul mantenimento dell'importante collegamento tra Napoli e le isole Eolie e sull'eventuale scorporo della società Siremar dalla Tirrenia, per dare maggiore impulso a tale società regionale.

PISTORIO (*Misto-MPA*). Sebbene la privatizzazione di Tirrenia risponda ad una prescrizione dell'Unione europea, non può sfuggire come i collegamenti con le isole minori abbiano importanti riflessi di tipo economico ed influiscano sul diritto alla mobilità dei cittadini residenti. Esprimendo apprezzamento per lo stile con cui il Ministro ha seguito la vicenda, chiede se i problemi inerenti l'integrazione della dotazione finanziaria per assicurare anche nel 2009 i collegamenti con le isole minori possono dirsi risolti.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Ministero non ha disposto tagli di risorse, né la soppressione dei collegamenti con le isole minori, ma al contrario sono state date precise direttive per il mantenimento degli stessi. L'Unione europea prescrive che la privatizzazione di Tirrenia avvenga entro il 31 dicembre 2009 e con una gara unica, il che impedisce al Governo di frammentare l'offerta. La proposta italiana presentata alla Commissione dell'Unione europea prevede di procedere alla privatizzazione del gruppo entro il 31 dicembre 2009 per avviare al 1 gennaio 2010 le nuove convenzioni e consentire alla nuova proprietà del gruppo di assestarsi e rendere competitivo il servizio offerto: successivamente si procederebbe alla liberazione dell'intero settore. Nel frattempo,

il decreto-legge n. 112, convertito con la legge n. 133 del 2008, ha assegnato alle Regioni interessate le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi di cabotaggio marittimo di interesse pubblico da svolgere all'interno di una singola Regione e previsto il passaggio a titolo gratuito di pacchetti azionari delle società locali del gruppo Tirrenia alle Regioni che ne facciano espressa richiesta. Fino ad ora Sicilia e Sardegna si sono dimostrate interessate, la Campania sta interloquendo con il Governo, la Toscana ha dichiarato di non essere interessata. Il Governo ha reperito risorse aggiuntive per la dotazione di bilancio destinata alla società e per la realizzazione del processo di privatizzazione. È altresì aperto un tavolo di consultazione per il reperimento dei 46 milioni di euro necessari a garantire i collegamenti con le isole minori: sarà comunque cura del Ministero predisporre gli strumenti per evitare che la privatizzazione di Tirrenia abbia riflessi negativi in termini di erogazione del servizio, con particolare riguardo ai collegamenti con le isole minori. Esclude che la vicenda Tirrenia possa essere assimilata a quella dell'Alitalia. Per poter trattare in maniera più esauriente il tema in discussione, esprime la disponibilità a svolgere un'audizione nella Commissione di merito.

CICOLANI (*PdL*). Ritenendosi soddisfatto per l'esauriente risposta del Ministro, accoglie la proposta di una sua audizione in Commissione.

FILIPPI Marco (*PD*). Pur riconoscendo l'onestà intellettuale e la sensibilità politica del Ministro, la sua risposta non è soddisfacente soprattutto per gli aspetti che sono stati omessi, in particolare rispetto alle risorse mancanti. Infatti, se non si trovano fondi aggiuntivi si dovrà procedere ad una razionalizzazione delle rotte.

MURA (*LNP*). Dichiarandosi soddisfatto della risposta del Ministro auspica che la privatizzazione di Tirrenia tenga conto delle esigenze connesse all'erogazione del servizio.

LANNUTTI (*IdV*). Auspica che la privatizzazione di Tirrenia non sia assimilabile alla vicenda Alitalia. La risposta del Ministro non può considerarsi soddisfacente rispetto alle questioni poste dal Gruppo Italia dei Valori circa la gestione degli amministratori della società.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Il ministro Matteoli nella sua risposta ha fornito degli elementi di certezza in merito ad alcuni aspetti della privatizzazione di Tirrenia. In particolare, ha chiarito che è stata ottenuta una proroga del servizio per tutto il 2009, che vi è la possibilità di reperire fondi per garantire il servizio, che non vi è intenzione di procedere allo scorporo di SIREMAR da Tirrenia, né si intendono assumere iniziative comunitarie in tal senso. Tuttavia, anche a fronte di queste affermazioni si ritiene necessario un pronunciamento del Parlamento sull'intera vicenda.

PISTORIO (*Misto-MPA*). Pur nel rispetto delle prescrizioni dell'Unione europea che, specie con la clausola della gara unica, irrigidiscono il procedimento di privatizzazione, si ritiene opportuno un approfondimento che possa consentire di ravvisare per la Sicilia soluzioni più avanzate.

PRESIDENTE. Passa alle interrogazioni riguardanti la disciplina del servizio di noleggio con conducente.

RIZZOTTI (*PdL*). Nel decreto-legge n. 207 del 2008 (cosiddetto milleproroghe) sono state introdotte nel corso dell'*iter* parlamentare delle modifiche alla disciplina del servizio di noleggio con conducente che penalizzano sostanzialmente tale attività ed hanno creato grande preoccupazione tra gli operatori. Chiede pertanto al Ministro se intende intervenire in tempi brevissimi per porre rimedio a tale situazione, anche a seguito di un confronto con le associazioni di categoria.

MILANA (*PD*). Il decreto-legge milleproroghe è stato convertito in legge dal Senato con un voto di fiducia, senza possibilità di discussione; sono state introdotte nel testo delle modifiche alla disciplina del servizio di noleggio con conducente che hanno allarmato gravemente tale comparto. Chiede al Ministro se reputa corretto tale modo di legiferare e come e quando intenda intervenire per non aggravare la situazione della categoria.

LANNUTTI (*IdV*). In considerazione del grave allarme e delle proteste sorte tra gli addetti al servizio di noleggio con conducente a seguito dell'introduzione di modifiche alla normativa che regola il comparto, chiede al Ministro se intende trovare una soluzione al problema, possibilmente avviando un dialogo con le associazioni di categoria.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Rivolge un saluto ad una rappresentanza di studenti del liceo scientifico statale «Giovanni Marinelli» di Udine, presenti in tribuna. (*Applausi*).

Ripresa dello svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Comunica di aver avuto un incontro nella giornata di ieri con rappresentanti sindacali delle categorie dei noleggiatori con conducente e dei tassisti e di aver avviato con essi un tavolo tecnico per individuare possibili correttivi alla normativa che disciplina il settore. Si impegna ad intervenire tempestiva-

mente con gli strumenti più idonei per correggere le norme inserite nel testo del decreto-legge n. 207 del 2008 (milleproroghe) che modificano la disciplina del servizio di noleggio con conducente, non appena tali norme saranno entrate in vigore. Osserva in proposito che tali modifiche alla normativa vigente appaiono eccessivamente restrittive e rischiano di porsi in contrasto con la normativa comunitaria; si tratta peraltro di materia a legislazione concorrente tra Stato e Regioni ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione. L'intervento annunciato terrà anche in considerazione il parere espresso dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati sul decreto-legge milleproroghe, in cui si formulavano dei rilievi proprio sulle norme in discussione.

RIZZOTTI (*PdL*). Nell'apprezzare le parole del Ministro, si dichiara fiduciosa in un rapido annullamento delle norme in discussione.

MILANA (*PD*). Nel prendere atto dell'impegno assunto dal Governo, sottolinea la necessità di un intervento quanto mai tempestivo in materia e stigmatizza il comportamento del sindaco di Roma Alemanno, che persegue una politica che rischia di mettere a repentaglio il lavoro dei noleggiatori con conducente.

LANNUTTI (*IdV*). Prende atto dell'impegno assunto dal Governo ed auspica l'adozione di atti concreti che pongano riparo al gravissimo errore commesso, onde non danneggiare un'ampia categoria di lavoratori in un delicato momento di crisi economica.

PRESIDENTE. Dà annuncio degli atti di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno della seduta del 24 febbraio.

La seduta termina alle ore 17,22.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente NANIA (ore 16)

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16*).
Si dia lettura del processo verbale.

MONGIELLO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana 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.

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, sulle condizioni di rischio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria; sulla privatizzazione della società Tirrenia e sui collegamenti con le isole minori; sulla disciplina del servizio di noleggio con conducente (ore 16,05)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (cosiddetto *question time*) su questioni concernenti tre argomenti: le condizioni di rischio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria; la privatizzazione della società Tirrenia e i collegamenti con le isole minori; la disciplina del servizio di noleggio con conducente, cui risponderà il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senatore Matteoli.

Si fa presente che è in corso la diretta televisiva della RAI, che avrà la durata di un'ora e si esaurirà con i primi due argomenti.

Passiamo alle interrogazioni sulle condizioni di rischio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

I senatori hanno facoltà di rivolgere le loro domande al Ministro per due minuti ciascuno.

CICOLANI (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, onorevole Ministro, considerato che l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è l'unica arteria di collegamento da e per la Calabria, la Sicilia e il resto d'Italia; considerato che, a seguito dei fenomeni di maltempo, è stata recentemente colpita da frane e smottamenti che hanno causato anche la morte di due persone e peggiorato lo stato di grave precarietà nel quale versa da decenni; considerato tra l'altro che il sottosegretario di Stato per la Protezione civile Bertolaso ha definito «totalmente inadeguata» la struttura calabrese per fronteggiare le emergenze e che ormai da tempo immemorabile tale arteria attende un completamento che renda più sicuro e regolare il traffico di merci e di persone; considerato, infine, che per superare le oggettive difficoltà occorrerebbe un coordinamento tra Ministero, ANAS, prefettura, Polizia stradale e Protezione civile, si chiede di sapere se risulti al Ministro un piano dell'ANAS finalizzato a garantire la sicurezza della circolazione stradale, gravemente compromessa, e la regolarità dei flussi di traffico turistico e commerciale di merci, mezzi e persone da e per la Calabria e la Sicilia, particolarmente importante alla vigilia, tra l'altro, della stagione primaverile ed estiva.

Si chiede di sapere, inoltre, se l'eventuale predisposizione di questo piano sia stata fatta coinvolgendo tutte le autorità e, del caso, quali.

RANUCCI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, onorevole Ministro, il progetto di ammodernamento e messa in sicurezza dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria costituisce una priorità di assoluta valenza strategica nella politica infrastrutturale del Paese; ciò nonostante lo svolgimento dei lavori continua a registrare grande lentezza, con continui rinvii e forti ritardi nell'effettivo inizio delle opere e nei finanziamenti.

Da molto tempo, come ha sottolineato il mio collega, vengono segnalati rischi idrogeologici sulla Salerno-Reggio Calabria; è stato proprio uno smottamento a causare il crollo di un muro di sostegno sulla carreggiata sud, nei pressi dello svincolo di Rogliano-Grimaldi, la notte del 25 gennaio 2009, provocando l'ennesima tragedia: un furgone è stato travolto da una frana, con il pesante bilancio di due morti e cinque feriti.

Inoltre, come si evince anche dai contenuti dell'ultimo rapporto della Commissione antimafia e dalle denunce dei sindacati e delle imprese, le richieste di estorsioni, le frequenti frodi d'identità e le intimidazioni delle

organizzazioni criminali sono diventate soffocanti, al punto che molte ditte impegnate nei lavori sull'A3 e in altre grandi opere pubbliche hanno manifestato l'intenzione di interrompere i lavori ed abbandonare i cantieri.

Chiedo quindi al Governo quali provvedimenti saranno adottati al fine di realizzare un piano organico di prevenzione ambientale, teso alla corretta e tempestiva realizzazione delle opere relative all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria; chiedo inoltre quali provvedimenti di carattere eccezionale intende adottare al fine di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali nelle grandi opere infrastrutturali di interesse nazionale in corso di realizzazione nel Mezzogiorno, con specifico riferimento all'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

MURA (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURA (*LNP*). Signor Presidente, onorevole Ministro, nell'attuale momento di crisi economica e di limitazione delle risorse pubbliche, l'applicazione delle procedure di *project financing* per la realizzazione delle infrastrutture viarie rappresenta una risorsa importante per l'ammodernamento della dotazione infrastrutturale del Paese e per la copertura finanziaria delle dovute operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete viaria, indispensabili ai fini della sicurezza stradale.

Al Nord, grandi opere e intere autostrade sono state finanziate dai privati. Vedi, ad esempio, la BreBeMi, finanziata interamente dai privati senza appesantire il bilancio dello Stato e nell'interesse della collettività. Autostrade come la Salerno-Reggio Calabria sono state finanziate non solo con le ordinarie risorse dell'ANAS, ma anche con finanziamenti straordinari per fronteggiare periodici problemi di mobilità e sicurezza. Ciò perché l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, la Catania-Palermo ed altre autostrade meridionali non sono sottoposte a pedaggio e pertanto i costi di realizzazione, gestione e manutenzione di tali autostrade sono interamente a carico dell'ANAS e delle risorse statali, non potendo applicare su tali strade le procedure innovative del *project financing*.

La prima domanda che rivolgo al Ministro è se non ritenga opportuno assoggettare a pedaggio l'autostrada Salerno-Reggio Calabria per garantire le occorrenti risorse finanziarie per una gestione moderna e coerente agli avanzati schemi di sicurezza e mobilità già adottati per le autostrade del Nord.

In secondo luogo, l'apertura ai privati, quando è correttamente disciplinata dalla legge, a garanzia della trasparenza e della concorrenzialità, offre un'implementazione degli investimenti per la realizzazione di opere di interesse collettivo senza accrescere i rischi di infiltrazioni mafiose negli appalti. La lunga storia della Salerno-Reggio Calabria e i sequestri dei cantieri avvenuti nel corso degli ultimi anni testimoniano il contrario.

Come emerso dalla relazione annuale sulla 'ndrangheta della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della criminalità organiz-

zata mafiosa o similare, la costruzione della strada «fu segnata, fin dalle prime fasi, dalla presenza delle organizzazioni mafiose e dal loro intervento, che ne hanno accompagnato la storia infinita fino ai nostri giorni»; e ancora «le imprese settentrionali vincitrici degli appalti erano costrette a rivolgersi agli esponenti mafiosi prima ancora di aprire i cantieri».

Quali sono le iniziative che il Ministro intende intraprendere per porre fine al circolo perverso tra finanziamento pubblico e infiltrazione mafiosa, al fine di permettere l'affidamento dell'Autostrada ad un soggetto privato che possa garantire una gestione più trasparente, più efficace e quindi più sicura.

LI GOTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LI GOTTI (*IdV*). Signor Presidente, signor Ministro, come accade quasi ogni anno, affrontiamo un argomento cosiddetto eccezionale, ma è evidente che quando un evento del genere si verifica puntualmente ogni anno, vuol dire che è diventato ordinario e non è più eccezionale. Sappiamo peraltro benissimo che, secondo la scienza e le attuali conoscenze, gli eventi possono considerarsi eccezionali quando hanno un indice di possibile reiterazione superiore ai cento anni.

Quello che sta accadendo e che è accaduto in Calabria è un fatto che invece accade regolarmente: le piogge torrenziali sono un fatto normale; ciò che non è normale è la conseguenza di questi eventi torrenziali che, sia pur ingenti, appartengono alla normalità. Sappiamo anche che il 68 per cento dei Comuni calabresi è considerato a rischio idrogeologico.

Questo evento eccezionale – che eccezionale non è – non è uno smottamento o una frana in aperta campagna, ma colpisce una delle principali arterie, se non la principale, di viabilità della Regione. Si dice che le condizioni di quell'arteria sono tali perché non si paga il pedaggio; ora noi non vorremmo che il pagamento del pedaggio sia equivalente di sicurezza; che, laddove non si paga il pedaggio, vi sia minore sicurezza; che un costone di una montagna possa franare su un'arteria e che questo possa essere ritenuto accettabile soltanto perché non si paga il pedaggio.

Io chiedo quando queste situazioni eccezionali possono rientrare nell'alveo della normalità ed essere affrontate, quindi, con razionalità e con un programma che riguardi il territorio ed il rischio idrologico, che sicuramente affligge la Calabria.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Signor Presidente, signor Ministro, la vicenda dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria torna ciclicamente agli onori della cronaca, anche recentemente per le tragiche vicende delle

morti dovute all'ultima frana. Credo che queste evenienze, al di là della circostanza che ovviamente la competenza del ministro Matteoli non attiene alla materia della Protezione civile, comunque sollevino almeno tre quesiti che mi sembrano utili a fare chiarezza, si spera una volta per tutte, su questa grande opera.

La prima questione, che anche altri colleghi hanno sollevato, riguarda la circostanza che – sono dati che provengono da una relazione dell'ANAS alla Commissione parlamentare antimafia, così come emersa dai giornali – almeno due volte al mese le imprese che lavorano sulla Salerno-Reggio Calabria subiscono attentati ed intimidazioni. Gli eventi franosi degli ultimi mesi hanno determinato e determinano, oltre alla chiusura, ad esempio, di 60 chilometri del tracciato, scaricando sulla viabilità secondaria tutta la viabilità per il Sud, rallentamenti nei lavori e nella esecuzione del contratto dei lavori.

L'ultima questione che emerge, sulla quale chiediamo una risposta, riguarda la copertura finanziaria di quest'opera e i suoi tempi di ultimazione. Il CIPE, nel mese di dicembre, ha deliberato un piano di grandi infrastrutture ma, nell'ambito delle priorità che sono state definite, vorremmo capire qual è il posto che ha quest'opera importante per l'Italia intera – vorrei correggere il collega della Lega – e non solo per il Sud.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere congiuntamente agli interroganti il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senatore Matteoli.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, i colleghi senatori che sono intervenuti hanno posto una serie di quesiti cui spero di poter rispondere esaurientemente.

Come è a tutti noto, il 30 gennaio 2009, il Consiglio dei ministri ha adottato, su impulso del Presidente del Consiglio, la dichiarazione dello stato di emergenza. La Protezione civile ha inviato alla Regione Calabria, per la necessaria intesa, il testo dell'ordinanza che regola tutte le attività finalizzate alla rimozione delle situazioni di pericolo legate agli eventi delle ultime settimane. L'ordinanza prevede la nomina del Presidente della Regione Calabria a commissario delegato per l'emergenza, con il compito, tra l'altro, di predisporre un piano generale di interventi.

Inoltre, c'è stato un primo stanziamento di 15 milioni di euro per gli interventi urgenti a carico del Fondo della protezione civile, che sarà integrato dal Ministero dell'economia e delle finanze. Tale stanziamento si va a sommare alla quota parte di 100 milioni di euro destinati alla Calabria per gli eventi atmosferici dello scorso mese di dicembre. L'ordinanza, tra l'altro, si propone la promozione di un processo virtuoso di mitigazione della vulnerabilità e del rischio già presenti sui territori regionali e solo aggravati o resi manifesti dai recenti eventi meteorologici.

L'ANAS ha posto un rimedio per il ricorso ad interventi di somma urgenza, ai quali seguiranno gli altri interventi urgenti di completamento. In altri tratti, in numero peraltro esiguo, le interruzioni sono state causate dallo slittamento di scarpate sul piano viabile. Tre sono le arterie di com-

petenza statale coinvolte: la strada statale n. 18, la strada statale n. 107 e la strada statale n. 106.

L'emergenza è stata fronteggiata dall'ANAS nella seguente maniera: sono stati attivati nove interventi di somma urgenza, finalizzati alla riapertura dell'autostrada, sia pure con limitazioni e scambi di carreggiata. Gli interventi hanno consentito l'apertura dell'autostrada in due fasi: nella notte tra il 2 e il 3 febbraio, per la tratta Rogliano-Cosenza e, nella notte tra il 9 e il 10 febbraio, in doppio senso di circolazione sulla carreggiata nord, per il restante tratto San Mango-Rogliano. Sono state mobilitate dieci imprese con turni di lavoratori anche notturni; sono stati individuati interventi urgenti di completamento delle somme urgenze con la redazione di perizie di completamento per la bonifica; è stata infine effettuata un'analisi globale delle criticità con la programmazione di eventuali ulteriori interventi di più ampia portata.

Gli interventi da effettuarsi lungo l'autostrada e le altre strade statali, al fine di completare quanto già avviato in somma urgenza e provvedere al ripristino definitivo dei danni, risultano complessi e di notevole proporzione: il loro ammontare economico si aggira intorno ai 5 milioni di euro.

Per quanto concerne la programmazione di interventi di difesa del territorio, la situazione di rischio idrologico nella Regione Calabria può essere riassunta con dati riportati dal piano stralcio per l'assetto idrogeologico della Regione Calabria, che individua e perimetra il rischio geomorfologico e idraulico nel territorio della stessa Regione.

Desidero rispondere al senatore Li Gotti, che ha posto un'importante questione: il problema dell'assetto idrogeologico nel nostro Paese è molto serio; ci sono poi alcune Regioni dove il fenomeno è ancora più marcato, come la Calabria. Ricordo che in un'altra veste istituzionale, da Ministro dell'ambiente, feci fare uno studio dagli uffici del Ministero che allora presiedevo e emerse una cifra incredibile. Per mettere in sicurezza il nostro Paese, sotto il profilo dell'assetto idrogeologico, occorre dai 70.000 ai 100.000 miliardi di lire. Si tratta di cifre che rappresentano quattro o cinque finanziarie.

Voglio inoltre ricordare che nel decennio 1991-2001, l'Italia ha speso una cifra pari a 70.000 miliardi per intervenire laddove l'assetto idrogeologico causava frane e quant'altro. Sono sempre stati interventi, però, posti in essere dallo Stato dopo l'insorgere delle emergenze, perché non c'è alcuna disponibilità di risorse destinate a quel fine.

Per quanto riguarda la copertura finanziaria dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, la delibera CIPE del 18 dicembre 2008 ha assegnato le risorse per il completamento dell'opera. Ci sono tuttavia i problemi, ricordati dal senatore Ranucci, che non vengono sottovalutati perché effettivamente l'infiltrazione della criminalità organizzata, soprattutto nelle attività legate all'ultimo tratto dell'autostrada, è fortemente marcata.

A questo proposito, desidero ricordare che il ministro Maroni, dopo un colloquio avuto con me, si è diligentemente e immediatamente recato in Calabria per potenziare i controlli. Ciò ha permesso, sia pure nelle difficoltà che non voglio sottovalutare, la prosecuzione dei lavori. Sono certo

che saremo in grado di rispettare i tempi previsti per la chiusura dei lavori.

Voglio dire al senatore Mura che anche nel Meridione c'è la necessità di sottoporre a pedaggio. Nel corso di questi nove mesi al Ministero, ho parlato con molti Presidenti di Regione, anche del Meridione, che hanno dichiarato di essere d'accordo; però, prima realizziamo le opere perchè non possiamo sottoporre a pedaggio opere stradali che non esistono. Una volta finita l'autostrada, possiamo riparlare. Personalmente sono favorevole, perché il pagamento del pedaggio consente di ottenere risorse per realizzare altre infrastrutture.

Vorrei ricordare che in Sicilia le infrastrutture esistenti in parte sono già a pedaggio e quindi non siamo in difficoltà da questo punto di vista.

Le questioni poste dai senatori Cicolani e D'Alia mi sembrano ricomprese nella risposta da me fornita. Per il modo in cui le domande sono state poste, il mio intervento, che può essere considerato a *flash*, ha cercato di rispondere, seppur sinteticamente, alle questioni sollevate dai cinque colleghi senatori.

PRESIDENTE. Hanno ora facoltà di replicare gli interroganti per un minuto ciascuno.

CICOLANI (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, mi ritengo soddisfatto della risposta del Ministro, in particolare relativamente all'esigenza del pedaggiamento a valle di un completamento complessivo delle opere di cui oggi iniziamo ragionevolmente a vedere il traguardo.

Non ho nulla da aggiungere, ritenendo la risposta del Ministro complessivamente esauriente delle questioni poste.

RANUCCI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per la risposta, della quale però non siamo soddisfatti, in quanto parziale.

È vero, c'è stato un intervento del ministro Maroni, ma purtroppo dobbiamo ancora constatare ritardi nell'aggiudicazione dell'appalto e dell'avvio dei lavori (mediamente di 24 mesi), continui attentati a mezzi meccanici e alla logistica di molti cantieri e difficoltà di approvvigionamento di forniture di materiali nei cantieri stessi.

Riteniamo che le infrastrutture possano e debbano essere un veicolo di rilancio della nostra economia in un momento così difficile. Pensiamo, quindi, che investire nelle infrastrutture sia importante, anche perché que-

ste costituiscono un volano ulteriore per lo sviluppo del Paese, quindi per il turismo, lo spostamento delle merci e il commercio.

Credo che si debba fare di più affinché queste opere vengano realizzate. Quando poi si parla di rischio idrogeologico, Ministro, spesso si deve affrontare il problema che alcune opere sono state realizzate male sia in quanto progettate in un modo e poi realizzate in modo diverso, sia perché sono state utilizzati materiali, quali il calcestruzzo, non pienamente conformi agli standard.

Pertanto, mi auguro che vi sia un controllo ancora maggiore da parte del Ministero dell'interno, che ci sia un progetto speciale al riguardo. Vorrei che la Salerno-Reggio Calabria diventasse un tracciato della legalità rispetto al quale si possa dire di essere riusciti a sconfiggere veramente la criminalità organizzata.

MURA (LNP). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURA (LNP). Signor Presidente, signor Ministro, a nome del Gruppo Lega Nord, esprimo soddisfazione per le risposte fornite dal Governo, con particolare riferimento al pedaggiamento delle prossime opere di realizzazione, come nel caso della Salerno-Reggio Calabria. Non posso che concordare pienamente sul fatto che il pedaggiamento dovrà riguardare opere esistenti e funzionanti.

Sono altresì convinto che il grado di soddisfazione della Lega Nord aumenterà con il passare del tempo non appena saranno compiutamente realizzate tutte le opere previste, rilevando al riguardo la massima collaborazione con il Ministro. Sono certo pertanto che, al di là della soddisfazione che esprimo nell'ambito del *question time* per le risposte fornite, altrettanta soddisfazione potrà essere dimostrata nel momento in cui saranno realizzate tutte le opere *in itinere* nel Paese per colmare un *gap* infrastrutturale ormai insostenibile.

LI GOTTI (IdV). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LI GOTTI (IdV). Signor Presidente, la risposta del signor Ministro rappresenta oggettivamente un quadro di grande difficoltà: è un fatto oggettivo.

Dichiararmi insoddisfatto del fatto che ci vogliono tanti soldi per ripristinare il nostro Paese e per difenderlo da un rischio idrologico è di tutta evidenza. Mi rendo conto delle enormi difficoltà da affrontare, però mi rendo anche conto di come, nel corso degli anni, i costi sopportati per sopperire ai danni determinati dai disastri o dagli eventi alluvionali sono stati spesso maggiori di quelli che sarebbero stati necessari per realizzare interventi preventivi.

La sfida che si dovrebbe lanciare oggi – voglio porla a lei, signor Ministro, nel rispetto di quanto da lei affermato – è con riferimento al rilancio del nostro Paese che deve necessariamente passare attraverso le infrastrutture. La tutela dell'ambiente e quindi la difesa dal rischio idrogeologico non dovrebbe essere il primo intervento strutturale sul quale il nostro Paese è chiamato a scommettere? Investire su questo non significa forse investire sul futuro? Le pongo tali domande nella speranza che negli atti del suo Ministero si possa porre attenzione anche a questi problemi.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Signor Presidente, signor Ministro, prendiamo atto di quanto lei ha affermato oggi in questa sede, cioè che vi è un rafforzamento dei poteri delle forze dell'ordine nel controllo dei cantieri. In questo senso, vi è, da un lato, la necessità di assicurare un uso più intelligente dei militari che, anziché passeggiare per le vie di alcune città del nostro Paese, potrebbero presidiare i cantieri, soprattutto quelli oggetto di particolare attentati ed interventi da parte della *ndrangheta*; dall'altro lato, la necessità di fare controlli mirati soprattutto sui subappalti e sui noli, che rappresentano la parte più delicata dello snodo del rapporto promiscuo con le organizzazioni criminali.

Prendiamo atto di ciò che lei ha detto con riferimento agli interventi di Protezione civile, anche se si rappresenta una preoccupazione sostanziale sui tempi complessivi di esecuzione dell'opera, considerato che, comunque, queste frane incidono sull'appalto in corso e sull'esecuzione dei lavori, aspetti sui quali esprimiamo particolare preoccupazione, così come si è preoccupati della circostanza che, al di là della priorità che riguarda il MOSE, nella famosa delibera CIPE di fine anno la Salerno-Reggio Calabria rientra tra gli interventi, ma non è la seconda priorità.

PRESIDENTE. Passiamo ora alle interrogazioni riguardanti la privatizzazione della società Tirrenia e i collegamenti con le isole minori, cui risponderà il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senatore Matteoli.

CICOLANI (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, signor Ministro, il decreto anti-crisi ha previsto 65 milioni di euro di intervento per gli anni 2009, 2010 e 2011 per accompagnare le procedure di privatizzazione della società Tirrenia e consentire la stipula della nuova convenzione che assicura i collegamenti marittimi essenziali.

La Tirrenia è uno dei patrimoni importanti di questo Paese, che ha assicurato i servizi di continuità territoriale e di collegamento anche in

condizioni difficili, di debolezza strutturale, delle isole minori e di altri collegamenti con alcune aree delle isole maggiori, così consentendone in qualche modo lo sviluppo. Nello stesso tempo, essa ha garantito una quantità di occupazione piuttosto importante. Sotto questo profilo, quindi, la Tirrenia è stata nella storia di questo Paese un patrimonio importante.

La procedura di privatizzazione rischia, all'interno delle regole in cui occorre muoversi e se non opportunamente gestita, di creare un momento di difficoltà proprio alle situazioni più deboli, cioè a quei collegamenti più difficili da sostenere sotto il profilo economico e, in generale, alla capacità di garantire i livelli occupazionali attuali.

Come intende il Governo seguire queste procedure in maniera tale da riuscire poi, alla fine, a difendere questi aspetti che, da un lato, sono gli aspetti più qualificanti dell'intervento della società e, dall'altro, sono le situazioni economicamente meno sostenibili?

Questo è il punto di preoccupazione che è emerso nel dibattito sulla privatizzazione della Tirrenia. Credo che su questo problema il Governo debba maggiormente concentrare la propria attenzione e la propria azione.

FILIPPI Marco (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, onorevole ministro Matteoli, il problema che il Governo ha di fronte, ormai da dieci mesi, con la compagnia di navigazione Tirrenia è noto e semplice nella sua rappresentazione; lo è molto meno per come affrontarlo e condurlo a soluzione.

Il tema è quello della liberalizzazione del comparto del cabotaggio marittimo e della privatizzazione della compagnia di navigazione statale Tirrenia. La privatizzazione della compagnia senza la liberalizzazione del settore comporta, come ben evidente, rilevanti fattori di rischio per la collettività.

Contrariamente alle dichiarazioni di principio, che in questi casi si sprecano, spesso privatizzare senza liberalizzare significa sostituire un monopolio pubblico con un monopolio privato, con la differenza che con il primo si può avere almeno l'illusione, ogni tanto, di cambiare le cose cambiandone i vertici; con il secondo tipo di monopolio, invece, spesso non si riesce neppure ad avere un interlocutore di riferimento per reclamare per i disservizi.

La compagnia Tirrenia, come veniva ricordato, è una compagnia statale con società regionali ad essa collegate, avente condizioni e caratteristiche di servizio tra loro differenziate. Ciascuna, però, è accomunata dalla necessità di garantire il mantenimento dei servizi universali di continuità territoriale, costituiti da collegamenti con le piccole isole: dall'arcipelago delle Eolie, dove proprio nei giorni scorsi abbiamo assistito a vibranti manifestazioni di protesta, ai collegamenti con la nostra piccola isola di Capraia.

Da tempo le è stato presentato, signor Ministro, il piano industriale da parte della compagnia Tirrenia che prevede, con l'accordo di tutte le organizzazioni sindacali, la riduzione dei costi di gestione, nell'ordine del 23 per cento, unitamente alla privatizzazione della stessa compagnia.

Le chiediamo, signor Ministro, quali sono le sue valutazioni circa l'auspicabile spaccettamento della Tirrenia in società regionali: secondo lei, è da realizzare nella fase di privatizzazione o successivamente ad essa? Oppure non è da farne niente?

Signor Ministro, quali garanzie, inoltre, il suo Ministero e il Governo intendono offrire alla conoscenza del Parlamento e dei cittadini sul mantenimento dei servizi universali di collegamento territoriale con le piccole isole? Si tratta di servizi per i quali (è bene ricordarlo ed è noto), indipendentemente dalla natura del soggetto gestore, occorrono contributi di sostegno da parte dello Stato.

MURA (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURA (*LNP*). Signor Presidente, onorevole Ministro, la Tirrenia è un patrimonio importante del nostro Paese, ma sicuramente da troppi anni rappresenta un elemento di forte criticità per la sua gestione.

Nel decreto anticrisi avevamo presentato, come Lega Nord, un emendamento che, in sintesi, chiedeva la possibilità di commissariare la società Tirrenia per arrivare a creare un elemento di discontinuità rispetto a una gestione che ormai da venticinque anni è nelle mani dello stesso timoniere. In questa occasione vorremmo sapere quali sono le idee del Ministro rispetto alla gestione della privatizzazione della società Tirrenia.

Un aspetto importante della crisi riguarda sicuramente le rotte minori: pur ricevendo contributi dallo Stato, la Tirrenia ha recentemente ridotto o cancellato molte tratte, con gravissimi danni per i cittadini.

Vi è poi la questione dell'utilizzo di navi moderne, le più nuove, che sono costate cifre molto alte, ma che sono ferme alla fonda, con un grave danno per il patrimonio della società.

Sintetizzando, gradiremmo quindi sapere qual è la posizione del Ministro rispetto alle procedure per quanto riguarda la privatizzazione della società e anche ai disservizi che si stanno verificando a danno dei cittadini interessati all'utilizzo delle navi della Tirrenia per tratte minori.

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signor Presidente, signor Ministro, la Tirrenia, che gestisce altre quattro società (la Caremar per la Campania, la Saremar per la Sardegna, la Siremar per la Sicilia e la Toremar per la Toscana) ed

è controllata al cento per cento da Fintecna e, quindi, dal Ministero dell'economia, è stata definita «l'Alitalia del mare».

Sia la Corte dei conti che alcune inchieste hanno documentato che ad ogni vendita di biglietto tutti gli italiani ci rimettono 15 euro. La Tirrenia sembra una barca piena di falle che perde 200 milioni l'anno, ma i compensi dei consiglieri e dei sindaci si sarebbero addirittura triplicati con un aumento da 320.000 euro nel 2003 a 973.531 nel 2007, senza considerare fior di consulenze da 400 a 600.000 euro.

Il gruppo ha ricevuto dal 2003 al 2007 contributi statali in conto esercizio per 1,24 miliardi di euro. L'amministratore delegato Franco Pecorini è alla guida della compagnia dal 1984, un *manager* inamovibile che ha resistito a diciassette Governi.

Il decreto-legge n. 185 del 2008 autorizza la spesa di 65 milioni di euro nel triennio 2009-2011 per consentire la privatizzazione. Questa avverrà forse con gli stessi metodi di Alitalia, utilizzando, cioè, la socializzazione delle perdite e la privatizzazione dei profitti? Forse, come per Alitalia, le passività potranno confluire in una *bad company* e le attività in una *good company*.

L'Italia dei Valori è molto preoccupata sia per il taglio alle rotte, per la qualità dei servizi erogati soprattutto nelle piccole isole e per i loro collegamenti, sia per una privatizzazione molto discutibile che potrebbe, signor Ministro, portare a costituire una *bad company* a carico dei contribuenti italiani, in quanto verrebbe gestita dalle Regioni con fondi statali (la Campania gestirebbe la Caremar, la Toscana la Toremar e così via) e una *good company* che verrebbe privatizzata e venduta ad una cordata di imprenditori amici. Ci auguriamo che non si replichi il caso Alitalia.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Signor Presidente, signor Ministro, dal 6 novembre 2008 si è avviata in maniera più concreta, con una deliberazione del Consiglio dei ministri, la procedura di privatizzazione della società Tirrenia.

Voglio fare innanzitutto una premessa. Siamo assolutamente favorevoli alla circostanza che la Tirrenia venga privatizzata e che si operi finalmente una razionalizzazione economica e finanziaria di questa società, che la collochi sul libero mercato, in condizioni diverse, quindi, da quelle in cui è avvenuta l'operazione riguardante Alitalia. Tuttavia, un conto è la privatizzazione della società Tirrenia, altro è la garanzia di un diritto costituzionalmente tutelato come quello alla continuità territoriale che, con riferimento ad esempio ai collegamenti con le isole minori, significa garanzia della parità di trattamento tra cittadini, indipendentemente dal territorio nel quale si trovino.

Pertanto, la continuità territoriale non può essere interpretata in senso minimalistico in una procedura di privatizzazione: in particolare, poi, con

riferimento alle isole minori a vocazione turistica (come ad esempio quelle eoliane, siciliane o di altre parti del nostro Paese), assicurare quel diritto significa anche garantire la fruizione turistica di quelle isole nei periodi estivi e destagionalizzati. Tutto ciò non sembra essere avvenuto. Da allora c'è un *can-can* di polemiche, contropolemiche, interventi del Governo e della Regione; c'è addirittura un sindaco che ha deciso di mettersi a dieta, e così via.

Riteniamo che sia necessario invece rispondere a tre domande specifiche. Innanzitutto occorre conoscere che cosa si intende fare e qual è la copertura finanziaria destinata al mantenimento, ad esempio, delle tratte affidate alla Siremar per tutto il 2009, e se questo garantisce anche il collegamento Eolie-Napoli, che è una linea fortemente produttiva per il territorio eoliano.

In secondo luogo, si tratta di capire che cosa si intende fare dell'eventuale scorporo della società Siremar dalla Tirrenia per garantire impulso a questa società regionale, soprattutto per l'importanza che essa ha con riferimento alle isole minori.

Infine, vorremmo sapere se è stata affrontata seriamente, in sede europea, la questione della deroga per lo scorporo della Siremar dalla procedura di privatizzazione della Tirrenia.

PISTORIO (*Misto-MPA*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISTORIO (*Misto-MPA*). Signor Ministro, probabilmente alcuni degli argomenti che le sottoporro sono conseguenti a quanto è già stato detto e ribadiscono alcune delle preoccupazioni già espresse dai miei colleghi.

Comprendiamo che la privatizzazione della Tirrenia sia obbligata dalle prescrizioni comunitarie e che possa essere un'opportunità per garantire maggiore efficienza nei collegamenti. In modo particolare, il tema che mi impegna è quello dei collegamenti con le isole minori che, per la Regione Siciliana, sono molto rilevanti, non solo dal punto di vista sociale, ma anche per gli interessi economici che esse rappresentano e che possono essere ulteriormente sviluppati da una politica turistica che non può prescindere dall'efficienza dei collegamenti con queste isole, senza trascurare, peraltro, lo stesso diritto alla mobilità dei residenti: non si tratta, infatti, soltanto di assicurare collegamenti turistici, ma anche di garantire quella continuità territoriale che sostanzia un diritto di cittadinanza pieno.

Abbiamo poco tempo: la proroga concessa scade alla fine di quest'anno e rischiamo effetti gravissimi perché l'allarme è rilevantissimo.

Signor Ministro, avendo apprezzato molto il tono, l'attenzione e la cura con cui lei ha seguito questa vicenda (frutto di una sensibilità e anche di una conoscenza specifica del problema), le chiedo intanto se l'annosa questione dell'integrazione della dotazione finanziaria relativa al 2009 può dirsi risolta. In particolare, stante l'incertezza relativa ai 56 milioni di euro, che lei ha assicurato in uno dei tavoli tecnici e che si prevede

vengano attinti dalle risorse del FAS (si tratta quindi di risorse già di competenza regionale), vorrei capire se vi è piena condivisione anche da parte del Ministro dell'economia, che troppo spesso ha attinto a queste risorse per ragioni estranee alla loro destinazione: in un caso come questo sarebbe davvero incomprensibile che frapponesse ostacoli all'impiego necessario delle stesse risorse.

Ma il tema è più ampio e riguarda le società regionali. La Regione Siciliana non è contraria all'assunzione piena di responsabilità in capo alla Siremar, ma non riesce da tempo ad accedere ad una *due diligence* che consenta di verificare il patrimonio, la dotazione organica, i mezzi e i bilanci di questa società. È una condizione che rende impraticabile anche la più ampia buona volontà per corrispondere ad una indicazione del Governo che può trovare una soluzione positiva.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere congiuntamente agli interroganti il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senatore Matteoli.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, un elemento che accomuna certamente tutti gli interventi (a parte le domande che hanno seguito all'incirca tutte la stessa linea) è la preoccupazione che tutti i colleghi hanno manifestato e che rappresenta la preoccupazione anche del Ministro e di tutto il Governo.

Tuttavia, prima di ogni altra cosa, voglio fare una precisazione che riguarda i collegamenti con le isole minori in Sicilia, in risposta alle voci di presunti tagli che hanno avuto come conseguenza le giuste proteste dei residenti. Come già ho avuto modo di chiarire, non ho disposto alcun taglio di risorse, né alcuna soppressione dei collegamenti marittimi tra la Sicilia e le sue isole minori. In verità, in data 9 gennaio, dopo un incontro con l'assessore Bufardecì e i sindaci dei Comuni isolani interessati, ho inviato una lettera a Tirrenia e a Siremar dando precise direttive sul mantenimento dei collegamenti. Questa è la realtà.

Basta che un giornale scriva mezza frase e ci sono coloro che si mettono a dieta – come qualcuno in maniera ironica ha detto – e nascono proteste, ma la verità è questa che ho avuto modo di dire; non c'è nulla di diverso da questo.

Per quanto riguarda, invece, il processo di privatizzazione, ho avuto modo di incontrare più volte il presidente della Giunta regionale siciliana Lombardo, il quale ha manifestato l'interesse della Regione, ma io non sono in condizione di poter frammentare perché non me lo consente l'Unione europea, come ha pure ricordato il senatore Pistorio. Sono costretto ad indire una gara unica; poi vedremo se ci saranno Regioni che manifesteranno il proprio interesse e come poter procedere.

Ricordo che il processo di privatizzazione prende avvio con la legge n. 296 del 2006 (la finanziaria del 2007) e prevede, al fine di completare il processo di liberalizzazione del cabotaggio marittimo e di privatizzare le società esercenti i collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori,

la stipula di nuove convenzioni con dette società entro il 30 giugno 2007 con scadenza non anteriore al 31 dicembre 2012.

Voglio ricordare che al 31 dicembre del 2008 la Tirrenia, sostanzialmente, non esisteva più, perché erano scadute le convenzioni. E come ha ritenuto di comportarsi il Ministro? Si è recato più volte in Europa. I sindacati mi invitavano a chiedere una proroga di quattro anni; l'Europa ci offriva sei mesi di proroga in deroga. Insistendo, abbiamo ottenuto la proroga di un anno. Quindi quest'anno abbiamo la possibilità di privatizzare la Tirrenia fino al 31 dicembre 2009.

Aggiungo che con delibera del CIPE del 9 novembre 2007, n. 111, si è provveduto a determinare sia i criteri per l'individuazione delle rotte di servizio pubblico che quelli per individuare la giusta compensazione per tali servizi.

L'entrata in vigore del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito con la legge n. 133 dello stesso anno, ha modificato l'*iter* procedurale in quanto, al comma 1 dell'articolo 57, ha assegnato alle Regioni interessate le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi di cabotaggio marittimo di interesse pubblico da svolgere all'interno di una singola Regione e al successivo comma 3 ha previsto il passaggio a titolo gratuito dei pacchetti azionari delle società regionali dal gruppo Tirrenia alle Regioni che ne avrebbero fatto espressamente richiesta.

Delle quattro Regioni interessate, la Sicilia ha manifestato interesse (a certe condizioni, ovviamente), la Sardegna ha manifestato un interesse ancor più forte (ma mi riferisco agli incontri avuti con Soru, ora è cambiata la Giunta quindi non so dire), la Toscana ha affermato di non essere interessata a fare l'armatore, mentre con la Campania vi è stato un colloquio molto interlocutorio.

Inoltre, il successivo decreto-legge n. 185 del 2008 ha previsto l'erogazione di risorse aggiuntive e fissato per il corrente esercizio una dotazione di bilancio pari a 174 milioni di euro allo scopo di consentire l'attivazione della procedura di privatizzazione del gruppo Tirrenia. Rispetto a questa cifra, per poter mantenere i collegamenti con le isole minori, vi è la necessità di trovare 46 milioni di euro. Vi è un tavolo aperto di consultazione. Ci sono stati fino ad ora tavoli di consultazione tra il Ministero e le singole Regioni interessate. La prossima settimana ci sarà, invece, un tavolo dove saranno chiamate ovviamente le Regioni, sarà chiamata la Tirrenia e naturalmente, in quella occasione, cercheremo di trovare le soluzioni indispensabili.

Con riferimento a ciò che diceva il senatore Marco Filippi sul passaggio dal monopolio pubblico a quello privato, ricordo che noi abbiamo l'obbligo di fare la gara, come è stato ricordato peraltro da tutti i senatori. Essendo toscano come me, senatore Filippi, lei conosce il nostro arcipelago e sappiamo tutti, per esempio, che vi è un traghetto che tutti i sabato mattina parte da Capraia per arrivare a Livorno con un solo passeggero. È chiaro però che nel bando di gara che andremo a fare non potremo consentire che il privato che andrà a rilevare Tirrenia si prenda solo la parte buona e scarichi la parte meno buona, perché faremo un bando dove dob-

biamo garantire che anche le isole vengano raggiunte. Infatti, se è vero che durante il periodo invernale è un peso economico, durante il periodo estivo queste isole rappresentano una ricchezza per il Paese e quindi non possiamo certamente abbandonarle. E quando viene criticato l'accordo con le Regioni, faccio presente che non possiamo fare una trattativa con le Regioni ora, perché – a seguito dei colloqui avuti in Europa e a seguito dell'anno di proroga che a voce mi è stato concesso, ma non ho ancora ricevuto la lettera ufficiale, che considero già ricevuta perchè altrimenti dovrei alzare le mani – dobbiamo fare una gara. Poi starà alla nostra capacità di fare una gara che ci consenta di trattare con le rispettive Regioni eventualmente interessate.

La Commissione europea, in risposta a quanto richiesto dall'Italia, in data 19 dicembre 2008, ha chiesto elementi aggiuntivi in merito all'intera procedura di privatizzazione con particolare riferimento alla definizione delle rotte di continuità territoriale e alle fasi di privatizzazione, chiedendo sostanzialmente di poter condividere un percorso prestabilito con tempi e fasi definitive.

La Commissione, in particolare, nel sottolineare che la procedura di privatizzazione dovrà riguardare l'intera del gruppo, ha precisato che il futuro assetto dei servizi sovvenzionati dovrà essere razionalizzato. Nonostante questo, ho detto all'inizio come fino ad ora abbiamo proceduto.

La proposta italiana presentata alla Commissione dell'Unione europea, in linea con quanto previsto dall'articolo 26 del decreto-legge n. 207, è stata quella di procedere alla privatizzazione del gruppo entro il 31 dicembre 2009, per avviare dal 1° gennaio 2010 le nuove convenzioni per consentire alla nuova proprietà del gruppo di assestarsi e rendere competitivo il servizio offerto e successivamente procedere alla liberalizzazione dell'intero settore, così come previsto dal regolamento (CEE) n. 3577/92.

Mi rendo conto che in dieci minuti non posso rispondere esaurientemente alle domande che mi sono state poste dai colleghi intervenuti (i senatori Cicolani, Mura, Lannutti, D'Alia, Filippi e Pistorio), nemmeno Pico della Mirandola ci riuscirebbe.

Dichiaro però, in una sede autorevolissima come questa, di essere disponibile, se mi verrà richiesto dal Presidente dell'8ª Commissione, a partecipare ad un'audizione da dedicare interamente a sviscerare i problemi della Tirrenia. Confesso che in quella occasione, considerata l'autorevolezza della Commissione, spero di ricevere anche dei suggerimenti, perché il problema è molto delicato.

Non voglio assolutamente, senatore Lannutti, che venga fuori un'altra Alitalia, perché di *bad company* non si può certamente parlare per quanto riguarda la Tirrenia e però dobbiamo trovare una soluzione. Infatti, mentre parliamo dei servizi nelle isole minori, dobbiamo tener presente che si tratta della vita e del futuro di 3.800 dipendenti, che meritano da parte del Governo, e credo del Parlamento, un'attenzione particolare.

PRESIDENTE. Hanno ora facoltà di replicare gli interroganti per un minuto ciascuno.

CICOLANI (PdL). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI (PdL). Signor Presidente, credo che il signor Ministro abbia esaurito l'argomento. D'altra parte, la sua idea di approfondire in Commissione tutti gli aspetti di questa vicenda, che indubbiamente è ai suoi prodromi e che sarà di enorme complessità, mi sembra vada accolta. Quindi, accogliamo con soddisfazione l'idea di approfondire e di accompagnare l'iter di privatizzazione della Tirrenia attraverso un approfondimento nella sede competente, l'8ª Commissione permanente del Senato.

FILIPPI Marco (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, onestà intellettuale e sensibilità politica non sono mai un disvalore e, ancora una volta, sono disposto a riconoscerglielo, signor Ministro. La sua risposta, però, con dispiacere, non è soddisfacente, per quanto mi riguarda, soprattutto per gli aspetti che ella ha omesso, a partire dalle risorse ad oggi mancanti, che, come veniva ricordato, ammontano a 56 milioni di euro per il 2009 e ad 80 milioni di euro per il trascorso 2008.

Infatti, un conto sono le sue rassicuranti dichiarazioni su ciò che non ha fatto, cioè disposizione di tagli, altro ciò che purtroppo ha fatto il suo collega Tremonti non rifinanziando il dovuto. Le questioni sono due: o si mettono i soldi che mancano o si razionalizza, credo che *tertium non datur*.

Prendo atto delle intenzioni sulla privatizzazione e della sua volontà, signor Ministro, di non trasformare tale realtà in un monopolio privato. Per adesso, l'esempio di Alitalia non si può considerare edificante. La aspettiamo in Commissione.

MURA (LNP). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURA (LNP). Signor Presidente, direi che mi posso ritenere soddisfatto, compatibilmente, come giustamente diceva il Ministro, con i limiti posti da un'occasione come questa: è impossibile in dieci minuti sviscerare tutti gli aspetti di criticità legati ai vincoli europei, ai rapporti con le Regioni, ma soprattutto ad un'utenza difficile, che vive realtà come quelle delle nostre isole.

È stato spesso evocato anche in quest'Aula lo spettro di Alitalia; mi auguro che possano essere portate avanti tutte le iniziative necessarie per fare in modo che la vicenda Alitalia non si ripeta con la Tirrenia.

Per tale ragione anch'io, come il collega Cicolani, mi auguro di poter affrontare nella Commissione di cui mi onoro far parte, l'8ª Commissione, insieme al presidente Grillo e agli altri colleghi, i problemi legati alla privatizzazione della Tirrenia, tenendo conto delle criticità legate ad un servizio così importante.

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signor Ministro, noi la ringraziamo per la cortese disponibilità a riferire in Commissione sul futuro della Tirrenia e dei suoi 3.800 lavoratori. Tuttavia, non posso considerarmi soddisfatto su alcune precise domande che l'Italia dei Valori le ha rivolto in merito alla gestione molto disinvolta del *management* della Tirrenia, sulle consulenze e sui compensi.

Per questa ragione, ripeto, non possiamo considerarci soddisfatti; ci auguriamo però che Tirrenia non faccia la fine dell'Alitalia e che non sia privatizzata come quest'ultima: questo potrebbe già rassicurarci.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Signor Presidente, signor Ministro, anche noi, come lei, riteniamo che questo sia un tema che non possa esaurirsi in un *question time* di qualche minuto. Per la verità, noi abbiamo presentato una mozione, il 20 novembre 2008, proprio su questo tema e credo che, al di là dell'utile audizione che lei vorrà tenere nella competente Commissione, sarebbe bene che su di esso vi fosse un pronunciamento del Parlamento. Lei ha detto, però, alcune cose utili e pronunciato delle parole di verità.

La prima è che noi abbiamo ad oggi solo una certezza: la proroga comunitaria del servizio fino a tutto l'anno 2009; ha poi parlato della possibilità di reperire – perché ancora oggi non vi è certezza – i 46 milioni di euro che sono necessari per garantire il servizio in quest'anno; ha detto che non vi è alcuna intenzione di procedere allo scorporo della SIREMAR dalla Tirrenia e che non vi è alcuna intenzione di assumere un'iniziativa in sede europea perché questo possa avvenire ovvero vi possano essere delle deroghe rispetto al regime comunitario (il caso Alitalia *docet*). Ne prendiamo atto; riteniamo opportuno, però, che su questo tema si ritorni con parole di verità e con decisioni che si assumano nell'interesse di quelle comunità e dei lavoratori.

PISTORIO (*Misto-MPA*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISTORIO (*Misto-MPA*). Signor Presidente, signor Ministro, ribadisco volentieri il mio apprezzamento per lo stile e la sensibilità con la quale lei sta seguendo questa vicenda, che è delicata e rimane ovviamente aperta. I temi finanziari, come vede, allarmano non solo me.

Tuttavia, avendo lei riconosciuto di avere un'interlocuzione molto seria con la Regione Siciliana, credo che in una sede più attenta come la Commissione competente potremo approfondire alcune opportunità rispetto alle esperienze già fatte dalla Regione Siciliana, che ha provveduto per una parte ad assicurare servizi aggiuntivi a mezzo gara perché essa possa misurarsi, d'accordo con il Governo, con una gestione il più autonoma possibile del collegamento con le isole minori, che sono non solo una responsabilità che attiene al Governo regionale, ma anche una grande opportunità per quello che esse rappresentano.

Credo che una riflessione *bipartisan*, di tipo istituzionale, possa consentire di individuare quanto meno con la Regione Siciliana delle soluzioni più avanzate, certo rispettose delle prescrizioni europee che, come hanno imposto la privatizzazione, impongono anche una gara unica che indubbiamente irrigidisce il procedimento e rischia di non definire soluzioni più flessibili, come casi come questo forse richiederebbero, trattandosi di condizioni oggettivamente diverse nel territorio nazionale.

PRESIDENTE. Passiamo ora alle interrogazioni riguardanti la disciplina del servizio di noleggio con conducente, cui risponderà il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senatore Matteoli.

RIZZOTTI (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZOTTI (*PdL*). Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, lo scorso 11 febbraio il Senato della Repubblica ha licenziato con voto di fiducia il decreto-legge cosiddetto milleproroghe; tra le misure in esso contenute destano forte preoccupazione le nuove regole introdotte per il così detto noleggio con conducente. In particolare, dette nuove regole prevedono l'obbligo di rientro nella rimessa dopo ogni singolo servizio; il divieto di sosta in luogo pubblico anche durante il servizio; la compilazione di autocertificazione per ogni entrata. Tali nuove regole modificano di fatto le norme previste dalla legge n. 21 del 1992 («Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea») e penalizzano sostanzialmente l'attività di noleggio con conducente.

Preso atto che l'approvazione delle sopra riportate norme ha creato grande allarme e preoccupazione tra le associazioni di categoria, che vedono oltremodo penalizzata la propria attività lavorativa e minacciano

azioni di protesta, i cosiddetti NCC, migliaia di microaziende che globalmente rappresentano almeno 40.000 posti di lavoro, necessiterebbero di un intervento a sostegno della loro attività, sentendo gravemente minacciato il sostentamento personale e delle loro famiglie, stante il momento di crisi che attanaglia tutti i settori.

Chiedo, pertanto, al signor Ministro se ritenga di dover intervenire in tempi brevissimi, nei modi e con i mezzi che riterrà più opportuni, pur nella doverosa salvaguardia della distinzione degli NCC dal servizio taxi, al fine di riportare i cosiddetti NCC nell'alveo delle norme previste dalla legge n. 21 del 1992 o, in subordine, se ritenga di dover concordare eventuali modifiche alla predetta legge dopo un confronto con le associazioni di categoria.

MILANA (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MILANA (PD). Signor Presidente, signor Ministro, nel decreto milleproroghe recentemente approvato da questo ramo del Parlamento senza possibilità di discussione, con un voto di fiducia, con l'emendamento presentato dal Governo che lei qui rappresenta, su una materia per la quale lei è competente, si è introdotto – ripeto, senza alcuna discussione, con un emendamento del Governo dell'ultimo momento – una modificazione della legge n. 21 del 1992, che riguarda i conducenti di auto da noleggio. Ciò ha creato un allarme enorme nella categoria, che il 17 febbraio è scesa in piazza a Roma, con una rappresentanza delle 40.000 imprese, in nome dei circa 200.000 lavoratori di questo settore.

Nell'altro ramo del Parlamento, che invece ha potuto discuterne (ma anche lì è stato posto il voto di fiducia), la Commissione IX, competente in materia di trasporti, ha espresso un parere secondo cui con questa modifica di legge si introducono vincoli assai stringenti per quanto concerne, in particolare, l'accesso ai territori dei Comuni, segnalando che la disposizione interviene in modo dettagliato in una materia nella quale non è prevista una competenza legislativa statale, ostacolando il servizio delle imprese. Inoltre, la Commissione chiedeva al Governo di intervenire, anche abrogando tali norme, ed esprimeva un parere favorevole al provvedimento milleproroghe, chiedendo però di sopprimere il comma 1-*quater* dell'articolo 29, del quale stiamo discutendo.

Rivolgo quindi una domanda al signor Ministro: cosa intende fare il Governo per non allarmare e aggravare ulteriormente lo stato di difficoltà di questa categoria? Vorrei sapere se ritiene che questo sia il modo corretto per legiferare su una materia che riguarda 200.000 cittadini e poi, siccome abbiamo notizia che in un incontro con le categorie lei ha assicurato un intervento rapido del Governo per risolvere il problema, se questo intervento c'è, se sarà per decreto e cosa succederà nei prossimi giorni.

Le chiediamo in quest'Aula, che non ha potuto discutere questo provvedimento, di essere particolarmente preciso, in nome dei 200.000 lavora-

tori di questo settore, che sono in grave allarme in una situazione economica particolarmente difficile.

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signor Presidente, signor Ministro, per tanti aspetti non abbiamo potuto esaminare il decreto milleproroghe. Voglio ricordare che in Commissione il maxiemendamento è arrivato alle ore 20 e che il giorno successivo è stato approvato, neppure 12 ore dopo; esso conteneva una serie di disposizioni, come tra l'altro la mancata copertura sull'operazione delle cartolarizzazioni SCIP 1, 2 e 3, oltre a questo emendamento, che ha creato non solo difficoltà, ma anche un grave allarme per quanto riguarda gli NCC.

La regolamentazione degli NCC è stabilita dalla legge n. 21 del 1992, in base alla quale è consentito il servizio di noleggio con conducente a chiamata diretta, per un particolare servizio personalizzato, mentre il taxi è un servizio a chiamata numerica per il trasporto di persone abilitato a servizio pubblico.

Ci sono state proteste da parte di questi noleggiatori che possono essere condivise. Signor Ministro, non vorrei che l'attuale maggioranza fosse un po' allergica alle regole in merito a quei servizi che il decreto Bersani liberalizzava, mi riferisco ad esempio all'agente plurimandatario nel settore dell'RC auto. Credo che sarebbe necessario almeno instaurare un regime transitorio e dialogare con questa gente. (*Il microfono si disattiva automaticamente*).

PRESIDENTE. Continui pure, senatore Lannutti, adesso non ci sono più le esigenze della diretta televisiva.

LANNUTTI (*IdV*). Le chiedo scusa davvero, signor Presidente, ma in una fase come questa, in cui le famiglie tirano la cinghia, di perdita dei posti di lavoro, di una crisi che si deve ai banchieri e che arriva dall'America, creare un ulteriore problema è un motivo di grande allarme.

Confidiamo pertanto che il Governo possa trovare una soluzione.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Sono in tribuna alcuni studenti del Liceo scientifico statale «Giovanni Marinelli» di Udine, cui rivolgiamo un saluto con tanta simpatia. (*Applausi*).

**Ripresa dello svolgimento di interrogazioni a risposta immediata,
ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento (ore 17,13)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere congiuntamente agli interroganti il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senatore Matteoli.

MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Proprio ieri, 18 febbraio, ho tenuto un incontro con i rappresentanti sindacali di noleggiatori e tassisti, nel corso del quale è stato convenuto l'avvio di un tavolo tecnico aperto alle categorie interessate, per affrontare le problematiche relative alla legge n. 21 del 1992 e per individuare gli eventuali correttivi da applicare, in particolare alle norme che riguardano i noleggiatori.

Durante l'incontro di ieri, ho potuto verificare un grande senso di responsabilità da parte dei rappresentanti dei sindacati, perché c'era in ogni intervento che ascoltavo una grande preoccupazione di evitare una guerra che sarebbe, tra l'altro, una guerra tra poveri, tra noleggiatori e tassisti. La prima riunione di questo tavolo tecnico si terrà martedì 3 marzo e, nel frattempo, mi sono impegnato, d'accordo anche con la Presidenza del Consiglio, ad intervenire con gli strumenti che si riterranno più idonei, come sollecitava la senatrice Rizzotti, sulla norma contenuta nel decreto milleproroghe. Ora non è possibile intervenire, perché non possiamo presentare un emendamento su una legge che non è ancora legge, non essendo stata ancora pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*; quando sarà pubblicata è chiaro che potremo intervenire individuando i punti e le modalità adeguate.

A titolo di chiarimento, occorre ricordare anche – qualcuno lo ha già detto – che la materia si qualifica come potestà concorrente ai sensi del titolo V della Costituzione, con la conseguenza che la legislazione statale può intervenire solo per dettare principi di carattere generale, ad esempio disciplina della concorrenza, che salvaguardino l'autonomia di regolamentazione del servizio di trasporto pubblico locale, tant'è che la legge n. 21 del 1992, su cui si va ad incidere, è una legge quadro.

È evidente che in tale ottica le modifiche introdotte dal comma 1-*quater* dell'articolo 29 del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207 parrebbero presentare alcune perplessità, in quanto verrebbero a limitare il diritto della libera circolazione, imponendo obblighi di carattere amministrativo per disciplinare l'esercizio del servizio nel proprio territorio, così come pure obblighi di stazionamento e di documentazione, che esulano dal mero esercizio della facoltà statale in tema di garanzia della libertà di concorrenza e di circolazione, di salvaguardia della sicurezza pubblica a cui deve limitarsi in tale materia.

La predetta normativa parrebbe inoltre porsi in contrasto con la direttiva 123 della Comunità europea del 2006, il cui termine di recepimento scade il 28 dicembre 2009. Quest'ultima prevede l'obbligo degli Stati membri di rispettare il diritto dei prestatori di servizio di operare in uno Stato membro diverso da quello in cui hanno sede e di assicurare il libero

accesso dell'attività di servizio sul proprio territorio. La predetta direttiva esclude dal proprio ambito di operatività i trasporti locali ed i taxi ma non il noleggio con conducente che, per le proprie caratteristiche, legate a una maggiore autonomia contrattuale rispetto al settore taxi, sarà oggetto della prescritta liberalizzazione.

È vero quanto è stato ricordato da un collega, ossia che il parere della Commissione trasporti della Camera, non potendo incidere sul provvedimento perché è stata posta la questione di fiducia (inoltre c'è anche un problema di approvazione), ha espresso un parere favorevole al decreto-legge milleproroghe, ma a condizione che si intervenga in un altro provvedimento per annullare l'emendamento che è stato presentato in Senato. Non possiamo non tenere conto di questa condizione posta dalla Commissione della Camera; come ho detto, interverremo per risolvere questo problema in tempi brevi, ma tecnicamente occorre che prima sia approvata la legge e che sia pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*.

PRESIDENTE. Hanno ora facoltà di replicare gli interroganti per un minuto ciascuno.

RIZZOTTI (PdL). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZOTTI (PdL). Signor Presidente, apprezzo molto la risposta del Ministro. Sono fiduciosa in un rapido annullamento della suddetta norma, per ridare sostegno e possibilità di operare a una categoria di migliaia di operatori che temono di non poter più provvedere alle loro famiglie, non potendo usufruire di alcun tipo di ammortizzatore sociale nel caso venisse ulteriormente penalizzata la loro attività lavorativa.

Spero altresì che il Ministro possa intervenire a livello europeo, in previsione delle future normative alle quali ci dovremo comunque adeguare.

MILANA (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MILANA (PD). Signor Presidente, prendo per buono l'impegno del Governo di intervenire rapidamente, non appena la legge sia stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*. Vorrei ricordare che, come Partito Democratico, avevamo dato la disponibilità a che la Camera intervenisse su questa materia per un'approvazione rapidissima del decreto-legge milleproroghe nelle Aule del Senato, che – lo voglio ricordare – scade il 1° marzo. Attendiamo pertanto un intervento veloce.

Vogliamo però ricordare che qualcuno nella città di Roma, nella fattispecie il sindaco Alemanno, su questa materia ha scatenato, in ossequio ad alcuni impegni elettorali, una guerra tra poveri che mette a repentaglio

40.000 imprese e 200.000 famiglie in tutta Italia. Pensiamo quindi che vadano rispettate le leggi, la Costituzione e il suo Titolo V e tutte le normative che ci permettono di costruire un processo legislativo più equo e meglio meditato.

È chiaro che un intervento tempestivo è necessario, perché se aspettiamo i tempi dei tavoli tecnici queste imprese, in una situazione difficile di mercato, nel frattempo rischiano di morire e, con loro, il lavoro di 200.000 persone.

Per tali ragioni, signor Ministro, vigileremo su questa vicenda perché si concluda nel modo più celere possibile.

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signor Presidente, signor Ministro, anche noi prendiamo atto del suo impegno, delle sue risposte e della necessità che non si scatenino, soprattutto in una fase delicata come questa, guerre tra poveri e tra lavoratori che vedono messo a repentaglio il loro posto di lavoro. Già si tira la cinghia e vogliamo proprio augurarci che da questo tavolo scaturiscano atti concreti, ossia che ciò che lei ha espresso si possa tradurre in realtà, ponendo così riparo a un errore gravissimo che è stato commesso.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata (*question time*) all'ordine del giorno è così esaurito.

Interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza interrogazioni con richiesta di risposta scritta, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno per la seduta di martedì 24 febbraio 2009

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì, alle ore 16, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione delle mozioni nn. 29, 32, 33, 35 e 36 sulla crisi dei mercati finanziari.

II. Discussione del disegno di legge:

Delega al Governo finalizzata all'ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e alla efficienza e trasparenza delle pubbli-

che amministrazioni nonché disposizioni integrative delle funzioni attribuite al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro e alla Corte dei conti (847-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Collegato alla manovra finanziaria*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (*ore 17,22*).

Allegato B

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Caliendo, Castelli, Ciampi, Davico, Giovanardi, Mantica, Mantovani, Martinat, Palma, Pera e Viespoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Cursi e Fioroni, per attività della 10^a Commissione permanente; Marino Ignazio Roberto Maria e Tomassini, per attività della 12^a Commissione permanente; Baldassarri e Legnini, per attività di rappresentanza del Senato; Nessa, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Allegrini, Compagna, Livi Bacci, Marcenaro, Marcucci, Randazzo e Vizzini, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa; FIRRARELLO, per attività del Comitato per le questioni degli italiani all'estero.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

Senatori Valditara Giuseppe, Asciutti Franco, De Eccher Cristiano, Bevilacqua Francesco, Sibilìa Cosimo, De Feo Diana, Serafini Giancarlo, FIRRARELLO Giuseppe

Delega al Governo per la riforma della governance di ateneo ed il riordino del reclutamento dei professori universitari di prima e seconda fascia e dei ricercatori (1387)

(presentato in data 18/2/2009);

senatrice Sbarbati Luciana

Norme per la tutela delle «città d'arte» (1388)

(presentato in data 18/2/2009);

senatore Zanetta Valter

Disposizioni per la semplificazione delle procedure di autenticazione di scritture contabili (1389)

(presentato in data 18/2/2009);

senatori Camber Giulio, Pittoni Mario, Saro Giuseppe, Collino Giovanni, Barelli Paolo, Scarpa Bonazza Buora Paolo, Latronico Cosimo, De Eccher Cristiano, Bevilacqua Francesco, Fluttero Andrea, Gallone Maria Alessandra, Saltamartini Filippo, De Angelis Candido, Piscitelli Salvatore, Cicolani Angelo Maria, Grillo Luigi, Totaro Achille, Esposito Giuseppe, Di

Stefano Fabrizio, Di Giacomo Ulisse, Giordano Basilio, Menardi Giuseppe, Vicari Simona, Serafini Giancarlo, Orsi Franco, Butti Alessio
Destinazione di una quota dell'otto per mille del gettito IRPEF, di cui all'articolo 47 della legge 20 maggio 1985, n. 222, in favore dell'indennizzo agli esuli istriani, fiumani e dalmati per i beni abbandonati nella ex Jugoslavia ed istituzione del Fondo indennizzi esuli istriani, fiumani e dalmati (1390)

(presentato in data 18/2/2009);

senatrice Incostante Maria Fortuna

Disposizioni per la promozione della piena partecipazione delle persone sorde alla vita collettiva (1391)

(presentato in data 19/2/2009);

senatrice Chiaromonte Franca

Disposizioni per la tutela degli animali (1392)

(presentato in data 19/2/2009);

senatori Donaggio Cecilia, Amati Silvana

Disposizioni fiscali per incentivare la figura dei «nonna e nonno vigile» (1393)

(presentato in data 19/2/2009).

Governo, trasmissione di atti per il parere

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 18 febbraio 2009, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi degli articoli 1, comma 3, e 26 della legge 25 febbraio 2008, n. 34 – lo schema di decreto legislativo recante: «Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 423/2007 concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran» (n. 63).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alle Commissioni riunite 2ª e 10ª, che esprimeranno il parere entro il 31 marzo 2009. Le Commissioni 1ª, 5ª e 14ª potranno formulare osservazioni alla Commissione di merito entro il 21 marzo 2009.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

D'ALIA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in data 24 gennaio 2009 nella strada statale 113 all'altezza del chilometro 14,100 in località Locanda del villaggio Gesso del comune di Messina, a causa delle abbondanti piogge si è verificato uno smottamento

della sede stradale che ha interessato la carreggiata direzione Palermo-Messina;

l'ANAS, a seguito di ciò, provvedeva al transennamento e alla chiusura del transito veicolare nella suddetta strada in entrambi i sensi di marcia, lasciando soltanto un passaggio pedonale della larghezza di 60 centimetri;

in data 25 gennaio 2009 l'ANAS inviava una ditta con operai e mezzi meccanici a sbarrare in modo assoluto la strada statale 113 sia a monte che a valle del chilometro 14,100 con la collocazione di *guard-rail*, recinzione metallica e dissuasori in cemento. Inoltre realizza, con l'utilizzo di un grosso mezzo d'opera (escavatore), uno scavo della lunghezza di circa 10 metri ed una profondità di 2,50 metri per tutta la carreggiata interessata dallo smottamento, depositando il materiale di risulta sull'altra carreggiata;

il tratto di strada in questione è il compluvio tra un chilometro di strada a valle e un chilometro a monte della statale 113, poiché a causa della mancata manutenzione ordinaria e straordinaria della stessa (pulizia cunette e canali di scolo ostruiti da terriccio e vegetazione) qui confluisce tutta l'acqua meteorica raccolta da due chilometri di strada;

il 31 gennaio, l'enorme buca riempitasi d'acqua meteorica proveniente sia dalla strada a valle che a monte, a causa delle ulteriori e abbondanti piogge, ha provocato lo scivolamento verso valle di tutta la strada in entrambi i sensi di marcia e del terreno a monte della stessa;

il 9 febbraio la comunità di Gesso e Locanda congiuntamente con il VI quartiere si è recata in Prefettura per chiedere la realizzazione di una bretella e/o di un *by-pass* per il transito di autovetture e mezzi di soccorso, ed è stata ricevuta dal Vice Prefetto dottor Contarino, il quale ha immediatamente interessato l'architetto Spanò responsabile della Protezione civile del Comune di Messina;

il 10 l'architetto Spanò in collaborazione con un geologo ha esplorato un sopralluogo sui luoghi, al fine di trovare una soluzione tecnica all'inconveniente e ai disagi lamentati dalla comunità;

i tecnici dell'ANAS-Compartimento di Catania hanno comunicato che è stata redatta una perizia di intervento ed è stata inoltrata alla Sede Centrale dell'ANAS di Roma per il relativo finanziamento, prospettando tempi lunghissimi poiché non si ipotizza autorizzare i lavori con la procedura di somma urgenza;

la contrada Locanda e il villaggio Gesso sono abitati da persone anziane, con una età media di circa 60 anni, che per raggiungere la città di Messina sono costretti a percorrere l'autostrada A20 Palermo-Messina, con elevati rischi di probabili incidenti (persone anziane che non percorrono l'autostrada da diversi anni) e mettendo a repentaglio la propria vita e quella degli altri oltre all'esoso pedaggio autostradale (pari a 1,10 euro a tratta);

la contrada Locanda è tagliata a metà, pertanto tutti i cittadini residenti a monte del chilometro 14,100 subiscono enormi disagi perché per reperire giornalmente medicine e cure mediche devono percorrere una im-

pervia strada per circa 30 chilometri per raggiungere la farmacia e il medico di famiglia nel vicino villaggio Gesso e/o Villafranca Tirrena (Colle S.Rizzo-Portella Castanea-Salice-Ortoliuzzo-Ponte Gallo-Gesso e/o Villafranca Tirrena);

inoltre, sono presenti, a monte del chilometro 14,100, delle attività artigianali e ditte edili che svolgono quotidianamente la loro attività nel vicino villaggio Gesso e a Villafranca Tirrena con conseguenti e ingenti danni economici a causa della chiusura della strada;

allo stato attuale nella parte a monte della strada statale 113 non avviene la raccolta dei rifiuti solidi urbani dai cassonetti, e risulta interrotto il servizio di recapito postale con la conseguenza di problemi di carattere igienico-sanitario e di morosità per la mancata consegna della bollette;

il mancato intervento tempestivo di mezzi di soccorso e/o ambulanze in caso di calamità e/o emergenza che potranno verificarsi a monte della chiusura della strada (si ricorda che è aperto un varco pedonale della larghezza di 60 centimetri) rende vulnerabili tutti i cittadini o chiunque si trova a monte del chilometro 14,100;

è ubicato a monte della statale 113 un centro medico di eccellenza «Centro neurolesi» dove giornalmente si recano per diagnosi ed esami specialistici cittadini da tutta la regione, e, inoltre, tutti coloro che provengono dall'autostrada A20 Palermo-Messina uscendo allo svincolo di Rometta per poi attraverso la statale 113 raggiungono la struttura ospedaliera, oggi sono costretti ad avventurarsi e a vagabondare su strade impervie e di fortuna con notevolissimi disagi e violazione del diritto alla salute sancito dalla Costituzione;

in ultimo, ma ancora più importante, l'ipotesi non troppo remota ma reale della chiusura per qualsiasi causa dell'Autostrada A20 nella direzione PA-ME (tratto tra Rometta e Messina Bocchetta), si avrebbe tutto il transito veicolare deviato sulla strada statale 113 chiusa al chilometro 14,100 e sulla statale 113 DIR con l'interruzione in località Calamona e vietata al transito di mezzi pesanti con la conseguente congestione e paralisi di tutto il transito veicolare della Sicilia orientale;

alla data odierna ed all'evidente responsabilità dell'ANAS, vista la gravissima situazione e disagi cui è sottoposta la cittadinanza, risulta un susseguirsi e un rimpallo di competenze tra i vari enti e istituzioni (ANAS, Regione Sicilia, Prefettura, Comune di Messina e Protezione civile) senza che però nessuno riesca e/o voglia trovare una soluzione,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire, con urgenza, adottando provvedimenti che pongano fine ad una situazione che, degenerando, rischia di mettere in ginocchio un'intera città o meglio la Sicilia orientale.

D'ALIA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

a seguito della decisione della Divisione navigazione delle Ferrovie dello Stato di Messina, dal 25 febbraio 2009 saranno soppresse le corse finora effettuate da una nave a quattro binari nella tratta tra Messina e Villa San Giovanni (Reggio Calabria);

i vertici nazionali dell'azienda hanno tenuto con i sindacati incontri per analizzare le rimodulazioni del Piano d'impresa a seguito della crisi industriale e della carenza di risorse economiche, valutando le ricadute sulle divisioni operative. Nell'ambito della riorganizzazione si prevede la «disabilitazione», ovvero la chiusura, di alcuni impianti;

le ricadute sul lavoro saranno gestite prevalentemente attraverso la mobilità territoriale e il ricorso al fondo di accompagnamento alla pensione. In definitiva, per Rete ferroviaria italiana (RFI), saranno ridotte le risorse per la manutenzione ordinaria della rete e, per Trenitalia, la riduzione delle risorse riguarda il servizio universale di trasporto viaggiatori a lunga percorrenza, il trasporto regionale e la Divisione cargo;

per il trasporto merci, oltre alla flessione di traffico in atto, si aggiungono le difficoltà per la riduzione dei trasferimenti nel contratto di servizio pubblico, particolarmente accentuata in Sicilia. Una situazione senza precedenti con conseguenze pesanti nelle aree del Mezzogiorno. A cedere per primo si teme sia la navigazione ferroviaria nello Stretto. Infatti, tenuto conto che il settore si sostiene attraverso il traghettamento di treni passeggeri e merci, la soppressione delle corse determinerà sicuramente un calo di produzione in questi settori;

un improvviso taglio al trasporto merci su rotaia lascia intuire un conseguente aumento del trasporto su gomma anche perché questo tipo di concorrenza ha potuto abbattere le tariffe da 1,20 euro a km/camion a 0,80-0,90 grazie agli incentivi che il Governo ha concesso di contro ai tagli al settore ferroviario;

la rimodulazione degli obiettivi nel settore navigazione è in atto da tempo. Il piano di produzione 2008-2009 e le linee di tendenza 2010-2011 prevedono navi ferroviarie in esercizio «Villa», «Scilla», «Rosalia», «Sibari», «Iginia» e «Logudoro» che, dopo adeguamenti tecnici, sarà trasferita a Messina;

per quanto riguarda le condizioni attuali, la nave Sibari è stata definitivamente disarmata e rappresenta solo una fonte di costi, oltre che una nave in meno in esercizio; la nave Rosalia è ferma per lavori; l'Iginia aranca con in suoi quasi 40 anni e non si ha nessuna notizia dell'avanzamento dei lavori di adattamento della Logudoro che nel rispetto delle previsioni dovrebbe essere quasi pronta per entrare in esercizio nello Stretto;

dopo la chiusura di Civitavecchia, prevista per marzo-aprile 2009, parte dei 94 marittimi laziali saranno trasferiti a Messina e si aggiungeranno agli esuberi locali dovuti ai citati cali di produzione. L'azienda prevede nel breve tempo l'eliminazione definitiva di una nave a quattro binari con conseguenti eccessi di organico che, considerando l'indotto, si aggireranno intorno alle 250 unità. Insomma, la realtà è esattamente in an-

titesi con il Piano di produzione. Ma c'è di più. Il Piano prevede un investimento di 60 milioni di euro per la costruzione di una nave a quattro binari e 100 milioni di euro per la costruzione di altre due nuove navi bivalenti (ferroviario/gommato). In questo modo la metropolitana del mare può regalare ossigeno. Tuttavia, per quanto riguarda il naviglio, i sindacati non hanno notizie di gare d'appalto per le nuove navi ma, di contro, hanno la certezza della dismissione definitiva delle vecchie unità a quattro binari;

la speranza che la vicenda vada a buon fine si alterna con dati contraddittori: RFI con Ustica Lines si è aggiudicata il servizio di metropolitana del mare, ma l'aliscafo Segesta non è stato ancora sostituito dopo la collisione costata quattro vite e le 55 assunzioni e l'istituzione di un turno particolare per la stabilizzazione dei precari, sottoscritta da RFI con i sindacati e l'ex ministro Bianchi, non c'è stata;

la decisione di RFI di sopprimere, quindi, le corse finora effettuate da una nave a quattro binari nella tratta tra Messina e Villa San Giovanni, comporterà il taglio di circa 300 posti di lavoro tra dipendenti FS ed addetti delle ditte che gestiscono i servizi di pulizia e ristorazione. Tutto ciò si va ad aggiungere ad una situazione sociale già molto difficile per la città di Messina;

in questo drammatico momento di crisi economica questa scelta delle Ferrovie rappresenta un vero e proprio disagio per i lavoratori e, più in generale, per tutte le popolazioni dei nostri territori. Il disegno della società Ferrovie dello Stato costituisce un abbandono dei servizi, anche essenziali, nel meridione del Paese e, in particolare, in Calabria e Sicilia, e l'abolizione del trasporto merci su ferrovia da e per la Sicilia comporta conseguenze gravi per l'economia regionale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire con urgenza, per quanto di propria competenza, presso la società Ferrovie dello Stato per bloccare la soppressione del servizio merci da e per la Sicilia;

se non intenda promuovere un confronto con le Ferrovie per garantire un impegno adeguato alle esigenze di sviluppo economico e sociale della Sicilia, per il quale risulta essenziale un moderno sistema dei trasporti su ferrovia.

(4-01167)

FAZZONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

è sempre più prossima la data in cui si terrà il G8 2009 presso la città di La Maddalena;

è indiscussa la volontà di caratterizzare dal punto di vista ambientale ed ecosostenibile l'evento, con particolare riferimento anche alla gestione del ciclo dei rifiuti; si rende dunque necessario riqualificare le attuali zone di raccolta, che presentano notevoli problematiche in termini di pulizia, igiene e impatto ambientale soprattutto nel periodo estivo, durante il quale tale situazione è fonte di disordine e degrado;

l'aspetto della sicurezza assume una grande importanza in un contesto in cui sono presenti grandi personalità politiche a livello mondiale; è quindi necessario che i rifiuti siano stoccati in siti sicuri, facilmente sorvegliabili, che non si prestino ad essere usati impropriamente causando situazioni di pericolo; è altresì importante che si riducano al minimo la presenza e il trasporto dei rifiuti stessi al fine di evitare possibili occasioni di disordine che impediscano il regolare svolgimento dei controlli legati alla sicurezza;

l'evento G8 del 2009 catalizzerà necessariamente l'attenzione dei *media*, delle personalità politiche che ne prendono parte e del mondo intero sull'isola della Maddalena, comportando l'opportunità di attuare progetti, funzionali all'evento, che migliorino il decoro e l'immagine; non si può dunque assolutamente prescindere dal risolvere la problematica dell'accumulo dei rifiuti nei pressi dei tradizionali cassonetti, che puntualmente si verifica nel periodo estivo di massimo carico antropico legato al flusso turistico, aggravato dalla temperatura calda e afosa che sviluppa odori e miasmi insopportabili;

il Sindaco di La Maddalena, nell'intervista riportata sulla testata «La Nuova Sardegna» del 12 agosto 2008, ha elencato una serie di eco-interventi da realizzare finanziati per il G8, tra cui l'installazione di 14 isole ecologiche interrato da posizionare nel percorso del centro;

il Comune di La Maddalena, con deliberazione della Giunta n. 62 del 6 agosto 2008, ha manifestato la volontà di dare soluzione alle problematiche suddette, comunicando la volontà di installare 35 isole ecologiche interrato per la raccolta dei rifiuti, dopo un attento sopralluogo tecnico da cui si è evinto che tale è il numero di isole interrato necessarie alla sistemazione dell'intera area, e sottoponendo detta iniziativa all'attenzione del Dipartimento della Protezione civile, affinché potesse contribuire con adeguate risorse economiche, essendosi il Comune impegnato a erogare la somma di 300.000 euro dedicata all'acquisto delle isole interrato,

si chiede di sapere quali siano le linee di intervento che si vorranno seguire in merito alle problematiche evidenziate, in considerazione dell'urgenza dovuta all'imminente svolgimento del richiamato *summit*.

(4-01168)

