



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

618^a seduta pubblica (antimeridiana)
giovedì 6 ottobre 2011

Presidenza del vice presidente Nania,
indi della vice presidente Bonino

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	Pag. V-XIV
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-44
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	45-73
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)</i>	75-111

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO Pag. 1

MOZIONI

Seguito della discussione delle mozioni **1-00320** (Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento), **1-00473** e **1-00475** sul morbo di Alzheimer

Approvazione delle mozioni **1-00320** (testo 2), **1-00473** (testo 2) e **1-00475** (testo 2):

SOLIANI (PD)	2
PEDICA (IdV)	2, 3
GIACHINO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti	2
D'AMBROSIO LETTIERI (PdL)	2
GUSTAVINO (UDC-SVP-AUT: UV-MAIE-VN-MRE-PLI)	3
RIZZI (LNP)	4
BASSOLI (PD)	5
RIZZOTTI (PdL)	6

Discussione e approvazione delle mozioni **1-00466**, **1-00474** e **1-00476** sulle etichettature dei prodotti alimentari per celiaci:

BAIO (Per il Terzo Polo: ApI-FLI)	7
D'AMBROSIO LETTIERI (PdL)	10
ADERENTI (LNP)	12, 18
FAZIO, ministro della salute	14
MASCITELLI (IdV)	14
GUSTAVINO (UDC-SVP-AUT: UV-MAIE-VN-MRE-PLI)	17
BIONDELLI (PD)	19
CALABRÒ (PdL)	20

Discussione delle mozioni **1-00451** e **1-00477** sulla crisi del settore dell'autotrasporto:

FILIPPI Marco (PD)	Pag. 22
DE TONI (IdV)	25
SIRCANA (PD)	28
MURA (LNP)	29
SANGALLI (PD)	32
CICOLANI (PdL)	35
GIACHINO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti	37

DISEGNI DI LEGGE

Disegno di legge (2611) fatto proprio da Gruppo parlamentare:

PRESIDENTE	42
INCOSTANTE (PD)	42

SULLA STRETTA CREDITIZIA DELLE BANCHE

LANNUTTI (IdV)	43
----------------------	----

ALLEGATO A

MOZIONI

Mozioni 1-00320 (testo 2), 1-00473 (testo 2) e 1-00475 (testo 2) sul morbo di Alzheimer ..	45
Mozioni 1-00466, 1-00474 e 1-00476 sulle etichettature dei prodotti alimentari per celiaci	60
Mozioni 1-00451 e 1-00477 sulla crisi del settore dell'autotrasporto	66

ALLEGATO B

INTERVENTI

Dichiarazione di voto del senatore Pedica sulle mozioni 1-00320, 1-00473 e 1-00475 ..	75
Dichiarazione di voto del senatore Rizzotti sulle mozioni 1-00320, 1-00473 e 1-00475 ..	76

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale-Io Sud-Forza del Sud: CN-Io Sud-FS; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo (ApI-FLI); Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Documenti allegati all'intervento del sottosegretario Giachino nella discussione delle mozioni 1-00451 e 1-00477	Pag. 79		
Grafico allegato all'intervento del sottosegretario Giachino nella discussione delle mozioni 1-00451 e 1-00477	84		
CONGEDI E MISSIONI	85		
COMMISSIONI PERMANENTI			
Trasmissione di documenti	85		
Presentazione di relazioni	86		
DISEGNI DI LEGGE			
Assegnazione	86		
		GOVERNO	
		Trasmissione di atti	Pag. 86
		MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI	
		Apposizione di nuove firme a mozioni	87
		Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni	87
		Mozioni	87
		Interpellanze	90
		Interrogazioni	92
		Interrogazioni con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento	92
		AVVISO DI RETTIFICA	111

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente NANIA

La seduta inizia alle ore 9,33.

Il Senato approva il processo verbale della seduta antimeridiana 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 ai Resoconti della seduta.

Avverte che dalle ore 9,36 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Seguito della discussione delle mozioni nn. 320 (*Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento*), **473 e 475 sul morbo di Alzheimer**

Approvazione delle mozioni n. 320 (testo 2), 473 (testo 2) e 475 (testo 2)

PRESIDENTE. Ricorda che nella seduta pomeridiana di ieri il rappresentante del Governo ha avanzato alcune proposte di modifica alle mozioni presentate.

SOLIANI (*PD*). Accoglie le proposte di modifica alla mozione n. 320 (*v. testo 2 nell'Allegato A*).

PEDICA (*IdV*). Le proposte di modifica alla mozione n. 473 sono condivisibili (*v. testo 2 nell'Allegato A*), atteso che nella nuova formulazione del testo è implicito l'impegno del Governo a reperire le risorse necessarie per un adeguato funzionamento dei servizi per la cura della malattia e la costante verifica della loro adeguatezza.

D'AMBROSIO LETTIERI (*PdL*). Accoglie le proposte di modifica alla mozione n. 475 (*v. testo 2 nell'Allegato A*), esprimendo apprezzamento per l'impegno assunto dal ministro Fazio per una maggiore assistenza ai malati di Alzheimer, che sembrerebbe addirittura andare oltre quanto richiesto nelle mozioni presentate.

PRESIDENTE. Passa alla votazione delle mozioni.

PEDICA (*IdV*). Consegna il testo della dichiarazione di voto favorevole del Gruppo affinché sia pubblicato in allegato ai Resoconti della seduta (*v. Allegato B*).

GUSTAVINO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Preannuncia il voto favorevole del Gruppo, esprimendo piena condivisione agli obiettivi contenuti nei documenti, a cominciare da quello di una specifica formazione dei medici di base, così da garantire un valido sostegno e un chiaro punto di accesso alle cure ai malati di Alzheimer. Le misure auspiccate nelle mozioni, le quali richiedono uno sforzo finanziario contenuto, appaiono efficaci e tali da qualificare il Servizio sanitario nazionale. (*Applausi dai Gruppi PD e LNP*).

RIZZI (*LNP*). Il voto del Gruppo della Lega Nord alle mozioni presentate sarà convintamente favorevole, dal momento che il morbo di Alzheimer è una malattia grave e assai diffusa, la quale merita la massima attenzione. È auspicabile che il momento di crisi economica non comprometta lo stanziamento delle risorse finanziarie necessarie per apprestare adeguati meccanismi di sostegno e di protezione a favore di tale categoria di malati. (*Applausi dai Gruppi LNP e PD e del senatore Tomassini*).

BASSOLI (*PD*). Il morbo di Alzheimer è una malattia che richiede un elevato grado di vigilanza in quanto determina un costante deterioramento delle capacità cognitive, con pesanti ricadute sulla qualità della vita del malato e dei suoi familiari. La disponibilità espressa dal ministro Fazio ad adoperarsi per favorire maggiori investimenti nella cura e nell'assistenza dei malati è senz'altro lodevole, pur ponendosi in netto contrasto con i pesanti tagli lineari disposti dal Governo negli ultimi mesi, i quali, colpendo indiscriminatamente il settore della sanità, non consentono di circoscrivere gli obiettivi prioritari su cui investire e di ridefinire i livelli essenziali di assistenza. Preannuncia quindi il voto favorevole alle mozioni presentate. (*Applausi dal Gruppo PD*).

RIZZOTTI (*PdL*). Nel preannunciare il voto favorevole del proprio Gruppo, chiede di consegnare il testo dell'intervento affinché sia pubblicato in allegato ai Resoconti della seduta (*v. Allegato B*). Esprime inoltre plauso per la recente iniziativa assunta dalla Presidenza del Senato, la

quale ha organizzato la proiezione di un film nella sala Zuccari per sensibilizzare l'opinione pubblica su tale grave malattia. (*Applausi dai Gruppi PdL e PD*).

Il Senato approva le mozioni nn. 320 (testo 2), 473 (testo 2) e 475 (testo 2).

Discussione e approvazione delle mozioni nn. 466, 474 e 476 sulle etichettature dei prodotti alimentari per celiaci

BAIO (*Per il Terzo Polo:ApI-FLI*). La mozione n. 466 è volta ad impegnare il Governo a promuovere, nelle sedi comunitarie e nell'ambito delle rispettive competenze, tutte le iniziative necessarie al fine di tutelare i celiaci dai rischi connessi all'abrogazione del regolamento CE 41/2009, per effetto della quale la dicitura «senza glutine» verrebbe ridotta ad un'etichetta generica dei prodotti alimentari, con ciò compromettendo la salute e la sicurezza dei circa 60.000 celiaci diagnosticati presenti in Italia. La celiachia è una patologia largamente diffusa in tutto il mondo e riconosciuta come malattia sociale da una legge nazionale, la quale prevede altresì che i prodotti dietetici senza glutine vengano erogati gratuitamente dal Servizio sanitario nazionale, in quanto gli unici atti a garantire la totale sicurezza per il consumatore celiaco. Le Commissioni sanità e politiche comunitarie del Senato hanno espresso un parere convintamente contrario all'abrogazione in oggetto, ravvisando una violazione del principio di proporzionalità e di sussidiarietà di matrice comunitaria e rilevando che essa andrebbe ad intaccare l'attuale normativa che soddisfa pienamente le esigenze dei pazienti. (*Applausi dai Gruppi Per il Terzo Polo:ApI-FLI, PD e PdL*).

D'AMBROSIO LETTIERI (*PdL*). La mozione n. 474 impegna il Governo a promuovere in sede comunitaria tutte le iniziative necessarie per tutelare i celiaci dai rischi alla salute derivanti dall'abrogazione del regolamento comunitario n. 41 del 2009. Lo scorso mese di giugno, infatti, la Commissione europea ha adottato una proposta finalizzata alla revisione delle disposizioni in materia di prodotti alimentari destinati a un'alimentazione particolare, con l'obiettivo di armonizzare, semplificare e aggiornare le norme sull'etichettatura. Ispirata all'ideologia mercatista che contrasta con esigenze di tutela sociale, la proposta comporta un arretramento sostanziale nella protezione delle persone affette da celiachia, provocando un terremoto nella legislazione nazionale, che è una delle più avanzate a livello mondiale. Si prevede infatti l'abrogazione delle norme riguardanti l'etichettatura di prodotti alimentari adatti a persone intolleranti al glutine e la soppressione del registro nazionale dei prodotti dietetici senza glutine, istituito dalla legge n. 123 del 2005. Conseguentemente, diminuiranno i controlli sui prodotti e non sarà più possibile il loro rimborso a carico del Servizio sanitario nazionale. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

ADERENTI (*LNP*). Illustra la mozione n. 476. La Commissione europea intende rivedere le disposizioni contenute nella direttiva quadro sui prodotti dietetici e ha avanzato una proposta di regolamento che abolisce il concetto di alimenti dietetici, comportando la cancellazione per gli alimenti senza glutine della definizione di «prodotto dietetico» e la riduzione della dicitura «senza glutine» ad etichetta generica. L'intervento della Commissione, volto a semplificare la vita al consumatore generico, rischia di complicarla ad alcune categorie vulnerabili di cittadini, come i celiaci e gli obesi: per questa ragione le Commissioni sanità e politiche per l'Unione europea del Senato hanno espresso un motivato parere contrario e la mozione impegna il Governo a sostenere nelle sedi comunitarie la contrarietà al contenuto della proposta di regolamento. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

FAZIO, *ministro della salute*. Accoglie tutte le mozioni e garantisce il massimo impegno del Governo per raggiungere un obiettivo condiviso. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Passa alla votazione delle mozioni.

MASCITELLI (*IdV*). Nell'annunciare il voto favorevole dell'Italia dei Valori alle mozioni, sottolinea che è compito del Parlamento nazionale e non solo del Governo impegnarsi nelle rispettive sedi di competenza affinché il Consiglio e il Parlamento europeo revochino la vergognosa proposta della Commissione. Quest'ultima abroga norme fondamentali di tutela per i celiaci, segnando un regresso non solo rispetto alla legislazione nazionale ma anche all'articolo 168 del Trattato sul funzionamento dell'Unione che fa riferimento a livelli elevati di tutela della salute. Dai dati contenuti nelle relazioni annuali del Ministro della salute sullo stato della malattia celiaca si evince che i potenziali celiaci sarebbero 600.000 a fronte dei 60.000 diagnosticati e che tra la comparsa dei sintomi e la diagnosi della malattia intercorre mediamente un periodo di sei anni. Per garantire un'adeguata diagnosi della malattia occorre dunque intervenire sul versante della formazione degli operatori sanitari, ma è essenziale che i celiaci possano usufruire di alimenti privi di glutine e come tali chiaramente etichettati. Infine, la legge n. 123 del 2005, per la quale nell'ultima manovra finanziaria sono stati appostati soltanto tre milioni di euro, merita una copertura più adeguata. (*Applausi dai Gruppi IdV e PdL*).

GUSTAVINO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). L'Italia dimostra di avere maggiore attenzione alla tutela della salute dei cittadini rispetto alle istituzioni europee. In virtù di esigenze di semplificazione, non è possibile far venire meno uno strumento essenziale di difesa dei più fragili, qual è l'etichettatura dei prodotti per celiaci. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Molinari*).

ADERENTI (*LNP*). Sulla proposta di regolamento della Commissione europea che abroga il regolamento n. 41 del 2009, relativo all'etichettatura dei prodotti alimentari adatti alle persone intolleranti al glutine, la 14ª Commissione ha espresso all'unanimità un parere contrario. L'adozione dell'atto comunitario, infatti, comporterebbe un evidente arretramento nella tutela delle persone affette da celiachia, anche rispetto agli elevati standard di salvaguardia previsti dall'ordinamento italiano. Oltre alle motivazioni legate alla tutela della salute, bisognerebbe poi considerare le ricadute economiche della deregolamentazione proposta dalla Commissione europea: da un lato, si vanificherebbero gli elevati investimenti effettuati in Europa per la ricerca sui cosiddetti prodotti dietetici; dall'altro, risulterebbero particolarmente penalizzate le aziende italiane, che sono tenute ad osservare una disciplina molto stringente sotto il profilo dei requisiti nutrizionali e dei relativi controlli. Il Governo italiano saprà sicuramente farsi portavoce della posizione dell'Italia presso le competenti sedi comunitarie. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL. Congratulazioni*).

BIONDELLI (*PD*). Il Gruppo PD voterà a favore delle mozioni, presentate con l'obiettivo di evitare che la legislazione nazionale in materia di prodotti dietetici senza glutine sia ridimensionata per esigenze di semplificazione della normativa europea. L'introduzione dell'etichetta di «prodotto dietetico» ha permesso finora di tutelare la salute delle persone affette da celiachia, una malattia sociale curabile solo con l'astensione dal glutine. Il recepimento dell'atto comunitario, tra l'altro, causerebbe l'abrogazione del decreto legislativo n. 111 del 1992, che prescrive l'erogazione gratuita, da parte del Servizio sanitario nazionale, dei prodotti per celiaci. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Mascitelli*).

CALABRÒ (*PdL*). Le modifiche alle norme vigenti dovrebbero favorire il progresso della società e non causare una regressione nella tutela dei diritti dei cittadini più vulnerabili. La disciplina attualmente vigente in Italia ha consentito di tutelare i celiaci, introducendo sul mercato un numero crescente di prodotti senza glutine, che peraltro sono erogati gratuitamente dal Servizio sanitario nazionale. Per tali motivi, la modifica al regolamento comunitario sull'etichettatura dei prodotti alimentari va fermamente respinta. Il Gruppo PdL voterà a favore delle mozioni, cui certamente il Governo saprà dare seguito in sede europea, continuando ad adottare tutte le iniziative necessarie per la difesa della salute dei cittadini italiani. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Mascitelli*).

Il Senato approva le mozioni nn. 466, 474 e 476.

Discussione delle mozioni nn. 451 e 477 sulla crisi del settore dell'autotrasporto

FILIPPI Marco (*PD*). Pur essendo un settore essenziale per il Paese, l'autotrasporto mostra sempre più la sua fragilità, dovuta essenzialmente

all'assenza di una strategia di politica industriale. Ciò ha portato, negli anni, all'erogazione di grandi flussi di incentivi, concessi però senza una finalità precisa, alla proliferazione di imprese di piccole dimensioni e alla riduzione dei controlli sulle condizioni di lavoro. La competizione tra le imprese è diventata via via più aggressiva, a scapito della sicurezza e del rispetto delle norme ambientali, mentre la liberalizzazione si è tradotta in una sostanziale deregolamentazione del comparto. Occorre pertanto intervenire secondo le linee guida indicate nella mozione n. 451: l'integrazione modale fra il trasporto su gomma e quello su rotaia per un migliore impiego dei finanziamenti erogati, l'aggregazione delle attuali imprese di trasporto per la formazione di entità di dimensioni industriali e l'attuazione di una politica logistica per la distribuzione dei prodotti. Tra le misure più urgenti, vi sono anche la cancellazione dall'albo degli autotrasportatori delle tante imprese fittizie e l'inasprimento dei controlli nei confronti delle ditte che violano il codice della strada o le norme in tema di sicurezza e di condizioni di lavoro. Si tratta di interventi onerosi, il cui costo sarà comunque inferiore alle somme erogate a pioggia negli ultimi anni, che però potrebbero fare uscire il comparto dalla situazione di crisi in cui versa. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Astore. Congratulazioni*).

DE TONI (*IdV*). La scarsa competitività del settore dell'autotrasporto deriva dall'applicazione di politiche che hanno mirato alla concessione di enormi incentivi statali per evitare crisi contingenti, senza una pianificazione che arrecasse reali benefici. Piuttosto che considerare il comparto come un bacino di consenso elettorale, il Governo dovrebbe agire secondo una visione d'insieme e legiferare fissando una scala di priorità, cui legare l'assegnazione di congrue risorse economiche. Nella mozione n. 477 sono state elencate alcune misure che il Governo dovrebbe impegnarsi ad assumere, tra cui l'elaborazione di norme che favoriscano l'aggregazione tra imprese di trasporto, la cancellazione dagli albi degli autotrasportatori delle imprese che non possiedono alcun veicolo, la sottrazione alle Province delle competenze in materia di tenuta degli albi, la concessione di incentivi tramite sgravi fiscali e contributivi, l'assegnazione di contributi alle imprese che investono sulla intermodalità e sull'innovazione tecnologica, l'adozione in sede comunitaria di misure contro il *dumping* per evitare la concorrenza sleale di vettori provenienti dai Paesi che sono recentemente entrati nell'Unione europea, la previsione di controlli più stringenti ed efficaci. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD*).

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione.

SIRCANA (*PD*). Per risolvere le criticità di un settore tanto importante per l'economia del Paese, il Governo deve rinunciare ad erogare in modo estemporaneo incentivi a pioggia, assegnati solo per scongiurare agitazioni del comparto, e pretendere in cambio il rispetto delle regole. Nonostante il lungo elenco di stanziamenti effettuati, le imprese di tra-

sporto continuano a vivere una crisi drammatica, che cercano di superare comprimendo il costo del lavoro, a scapito della sicurezza dei lavoratori e di quella stradale. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore De Toni*).

MURA (*LNP*). La morfologia del territorio italiano e la carenza di infrastrutture stradali e ferroviarie fanno delle 90000 aziende dell'autotrasporto un soggetto di primaria importanza nell'economia nazionale. Per questo il Governo ha posto in essere interventi massicci di difesa del comparto dalla crisi economica in atto, stanziando 200 milioni di euro all'anno e mettendo a punto un nuovo piano della logistica per favorire la competitività del settore, promuovere nuovi traffici e consentire l'adozione di modelli ottimali per il raggiungimento di standard operativi di qualità. L'obiettivo del piano è prioritariamente quello di tagliare le inefficienze logistiche che hanno una pesante ricaduta economica per l'intero sistema economico, favorendo il ricorso alle tecnologie Intelligent Transportation Systems (ITS), riducendo i tempi di attraversamento dei porti, razionalizzando le operazioni di carico e scarico delle merci, finanziando la sperimentazione. Viene inoltre effettuata un'attività regolare di controllo sul rispetto delle norme sui tempi di guida e di riposo da parte dei conducenti di mezzi pesanti, al fine di garantire la sicurezza sulle strade e per garantire il rispetto della concorrenza. Tuttavia l'80 per cento dei controlli avviene in Italia su autisti nazionali, al contrario di quanto avviene negli altri Paesi: sarebbero pertanto più fruttuosi controlli congiunti fra Paesi confinanti. È attivo un tavolo permanente fra le associazioni dei vettori e la committenza per la definizione di un sistema comune dei trasporti competitivo e trasparente, caratterizzato da trasparenza e correttezza dei rapporti fra le parti, dall'equilibrio commerciale tra vettori e committenti e dalla corresponsabilità in caso di violazione delle norme. Più di qualsiasi finanziamento, tale cooperazione sarà la ricetta migliore per rilanciare l'efficienza e la competitività del settore. (*Applausi del senatore Rizzi*).

SANGALLI (*PD*). Le azioni per il sostegno all'autotrasporto, che è il settore più inefficiente del sistema economico italiano, si concentrano sulla logistica e sulla committenza, ma dovrebbero puntare su un aumento della qualità del servizio e sull'aggregazione della miriade di piccolissime imprese in cui è polverizzato il comparto. Le misure fin qui adottate favoriscono la committenza, operano sulla compressione dei costi, facendo sì che l'autotrasporto italiano sia quello con i prezzi più bassi in Europa ma violando le regole del mercato e della competitività, che favorisce efficienza e qualità; nulla è stato fatto per incoraggiare l'intermodalità, soprattutto con il trasporto su rotaia, né per sburocratizzare i passaggi societari che sarebbero fondamentali per favorire l'aggregazione di imprese. L'azione governativa non si basa su una politica industriale organica, ma risponde di volta in volta alle minacce di fermo che costituiscono ad oggi l'unica forma di lotta possibile per gli operatori del comparto, sottoposti a condizioni e ritmi di lavoro usuranti ed inaccettabili. L'assenza di una politica industriale seria che favorisca la competitività finisce per

favorire i monopolisti del settore e impedisce il rilancio di un comparto che è fondamentale per l'economia del Paese. Per tali motivi la mozione presentata si incentra sulla necessità di investimenti favoriscano la modernizzazione e lo sviluppo dell'autotrasporto. (*Applausi dal Gruppo PD e dei senatori De Toni, Fistarol e Molinari. Congratulazioni.*)

Presidenza della vice presidente BONINO

CICOLANI (*PdL*). Quello dell'autotrasporto è un settore industrialmente maturo e pertanto meno ricettivo agli effetti dell'innovazione tecnologica, quindi più soggetto a fenomeni di *dumping*. Vi sono stati però interventi nel passato, come il coraggioso decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sulla liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore, che presupponeva la correttezza nei comportamenti degli attori della filiera e la corresponsabilità in caso di malfunzionamento fra committenti ed imprese, adottava un sistema di controlli che effettivamente ha funzionato. La legge sulla sicurezza stradale ha puntato sui comportamenti individuali, imponendo ai trasportatori professionali la totale esenzione da rischi derivanti dall'assunzione di alcol e droghe ed adottando regole rigide sui tempi di guida e di riposo. Nel 2008, preso atto che il mutato contesto internazionale, soprattutto all'indomani dell'allargamento a 27 dell'Unione europea e della libera circolazione delle merci, avrebbe comportato sperequazioni ai danni degli autotrasportatori italiani, sono state introdotte misure sui costi minimi del trasporto, a garanzia del sistema industriale nazionale e per evitare che il mercato alterasse le condizioni minime di sicurezza. Questo contesto normativo fa sì che il settore sia vitale e collaborativo con il sistema industriale nonostante la difficile congiuntura economica. Un tema ampio e delicato come quello del settore dell'autotrasporto richiede un approccio meditato ed organico, pertanto chiede ai presentatori della mozione n. 451 di rivedere alcuni punti che destano perplessità per gli aspetti eccessivamente vessatori, come quello relativo all'immediata cancellazione d'ufficio delle imprese iscritte all'albo dei trasportatori che non dispongono di veicoli, per profili di eccessivo dirigismo, come quello relativo alla correlazione più stringente fra ricavi delle aziende per operazioni di autotrasporto e capacità trasportistica, di incentivazione alle imprese che chiudono, contro il ricorso alla subvensione. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Le mozioni hanno dato la possibilità di affrontare le problematiche di un settore sensibile per l'economia italiana come quello dell'autotra-

sporto che, nonostante le misure assunte nel corso degli anni, sconta difficoltà dovute alla mancanza di politiche per l'intermodalità, alla carenza di infrastrutture, ad un eccesso di offerta per la frammentazione del settore ma anche ad un eccesso di domanda per la difficoltà di sintetizzare l'azione della committenza. Il danno economico determinato nel 2007 dal blocco di tre giorni dell'autotrasporto ha dimostrato l'inefficacia di un approccio rigido al problema, anche per il mancato recepimento da parte del Parlamento degli impegni che allora assunse il Governo. È evidente che occorre concordare con i trasportatori azioni condivise: sarebbe pertanto opportuno che l'esame delle mozioni fosse rinviato per svolgere un esame più approfondito. Il Governo attuale ha dovuto gestire un settore di per sé problematico per aspetti infrastrutturali e morfologici nella congiuntura economica più difficile dal dopoguerra: se in passato, anche in tempeste politiche e sociali particolarmente turbolente, i Governi poterono pervenire ad accordi soddisfacenti con le parti sociali, fu grazie alla disponibilità di risorse economiche, un *atout* su cui il Governo attuale non può certamente contare. Eppure, grazie all'approccio fattivo dell'Esecutivo, nonostante il settore sia stato il più colpito dalla crisi, non si è avuto un solo giorno di fermo, come è invece avvenuto in altri Paesi europei, e si è anzi giunti alla chiusura della prima vertenza nel 2008 senza che si producessero danni all'economia. Il Governo ha agito anche sul fronte dell'intermodalità, incentivando il ricorso al trasporto merci ferroviario, ma soprattutto con l'ecobonus per le autostrade del mare, e nell'ultimo anno ha lavorato al Piano nazionale della logistica. È stato diminuito il costo del lavoro per evitare la delocalizzazione delle imprese dovuta alla competizione dei nuovi Paesi entrati nell'Unione europea. Al Governo va ascritto come successo l'accordo del 17 giugno 2010 con le associazioni di categoria che ha poi prodotto la legge n. 127 che riguarda anche i costi minimi della sicurezza, fondamentali per tutelare gli autotrasportatori e la sicurezza sulle strade. Consegna agli atti la documentazione relativa al dato EUROSTAT sulla sicurezza, in cui risulta l'ottimo posizionamento dell'Italia in questo senso, nonché il testo dell'ultimo accordo firmato il 17 giugno 2010 (*v. Allegato B*). Auspica che nella fase finale della legislatura, già a partire dal decreto sviluppo sulle infrastrutture, si possano definire norme utili a progredire ulteriormente in questo settore. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Mura*).

PRESIDENTE. Non facendosi obiezioni, la richiesta del Governo si intende accolta. Rinvia quindi il seguito della discussione delle mozioni ad altra seduta.

Disegno di legge (2611) fatto proprio da Gruppo parlamentare

INCOSTANTE (*PD*). A nome del proprio Gruppo, chiede di far proprio l'atto Senato n. 2611: «Piano nazionale per l'autonomia e la libertà delle nuove generazioni. Delega al Governo per l'unificazione delle ali-

quote contributive e l'incremento della copertura previdenziale a favore dei giovani lavoratori».

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto agli effetti regolamentari.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

LANNUTTI (*IdV*). In un momento di crisi finanziaria, è inaccettabile che le banche continuino ad erogare ingentissimi prestiti ad amici e sodali, disinteressandosi delle condizioni di tutti gli altri cittadini, gravati dai costi eccessivi dei conti correnti, da tassi a condizioni capestro e da una stretta creditizia che impedisce qualsiasi tentativo di rilancio dell'economia da parte delle piccole e medie imprese. Preannuncia inoltre l'imminente presentazione di un disegno di legge per lo scioglimento della Banca d'Italia, la quale non controlla, come sarebbe suo dovere, l'operato dei banchieri ed anzi li agevola in pratiche di malaffare.

PRESIDENTE. Dà annunzio degli atti di indirizzo e di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e toglie la seduta.

La seduta termina alle ore 12,16.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente NANIA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,33*).
Si dia lettura del processo verbale.

BAIO, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta anti-meridiana 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.

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

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

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 9,36*).

Seguito della discussione delle mozioni nn. 320 (*Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento*), 473 e 475 sul morbo di Alzheimer (*ore 9,36*)

Approvazione delle mozioni nn. 320 (testo 2), 473 (testo 2) e 475 (testo 2)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle mozioni 1-00320, presentata dalla senatrice Soliani e da altri senatori, con procedimento abbreviato ai sensi dell'articolo 157, comma 3,

del Regolamento, 1-00473, presentata dalla senatrice Carlino e da altri senatori, e 1-00475, presentata dal senatore D'Ambrosio Lettieri e da altri senatori, sul morbo di Alzheimer.

Ricordo che nella seduta pomeridiana di ieri hanno avuto luogo l'illustrazione e la discussione delle mozioni ed il Governo ha espresso parere favorevole sugli atti di indirizzo, a condizione che fossero approvate alcune modifiche. Chiedo ai presentatori se intendono accogliere le proposte di modifica avanzate dal ministro della salute, professor Fazio.

SOLIANI (*PD*). Signor Presidente, in considerazione del fatto che è molto importante che ci sia un pronunciamento concorde dell'Aula su questa materia, accolgo le proposte del Ministro presentate ieri sera.

PEDICA (*IdV*). Signor Presidente, anche noi accettiamo il suggerimento dato dal Governo.

Mi limito solo a chiarire la differenza tra il concetto di funzionamento e di finanziamento con riferimento alla nostra mozione, tenuto conto che la modifica di questo termine voluto dal Governo può risultare sicuramente sostanziale, atteso che le parole funzionamento e finanziamento sembrano corrispondere a due concetti diversi.

Per far funzionare ciò che noi abbiamo chiesto, è necessario che il Governo, nel cambiare questa parola, si impegni a far funzionare quanto da noi proposto nella nostra mozione. Noi chiediamo l'adeguato finanziamento dei servizi per la cura della malattia e la costante verifica dell'adeguatezza di tali servizi.

Se il Governo modifica la parola «finanziamento» con l'altra «funzionamento», il suo impegno a far funzionare i servizi deve tener conto di risorse che troverà oppure che si impegnerà a trovare per farli appunto funzionare.

Chiedo al rappresentante del Governo se la mia interpretazione della proposta di modifica è esatta.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. La proposta di modifica parla appunto di adeguato funzionamento.

PEDICA (*IdV*). In tal caso, signor Presidente, noi accettiamo volentieri. Desideravo solo spiegare che per noi, e ritengo anche per il Governo, la modifica di questa parola va intesa come un impegno ancora maggiore per far funzionare i servizi diretti all'aiuto dei familiari, per favorire la ricerca contro la malattia. Dovrà essere assicurato tutto l'impegno sia da parte nostra, come Gruppo dell'Italia dei Valori, sia da parte Governo, che ha accettato di apportare delle modifiche senza per questo modificare l'impegno. E di questo noi lo ringraziamo.

D'AMBROSIO LETTIERI (*PdL*). Signor Presidente, sono senz'altro condivisibili le richieste di modifica e di integrazione presentate ieri dal Governo attraverso l'intervento del ministro Fazio, ma la motivazione di

questa totale adesione a tale richiesta è determinata dal fatto che dalle dichiarazioni del Ministro emerge addirittura una rinnovata volontà del Governo di andare oltre, per alcuni versi, rispetto alla richiesta formulata nella mozione, anzi, nelle mozioni che, a una voce, hanno sottoposto la necessità di fare un passo in avanti.

Il Governo in quella direzione si è già mosso e intende muoversi con maggiore e più incisiva determinazione. Questo è apprezzabile e, pertanto, la condivisione è solidamente appoggiata su questa considerazione.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione delle mozioni.

PEDICA (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDICA (*IdV*). Signor Presidente, chiedo di poter allegare al Resoconto il testo scritto della mia dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza in tal senso.

GUSTAVINO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUSTAVINO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, è stato detto tutto ieri, in una discussione effettivamente molto ricca.

Io sono grato alla senatrice Soliani, che ha consentito che io apponessi la mia firma alla sua mozione e ai colleghi che hanno presentato le altre, tutte meritorie dell'attenzione che il Ministro ha voluto dedicare loro, nell'ottica di un'approvazione all'unanimità.

Votiamo quindi volentieri a favore di un documento che pretenderebbe anche di fare abitare qualche preoccupazione nel futuro. Abbiamo visto, infatti, come il morbo di Alzheimer sia, in qualche modo, un problema delle famiglie, che oggi rispondono a molte delle incertezze che il sistema rivela intorno a questa patologia.

La demografia ci sta dicendo che tra qualche tempo queste famiglie non saranno più così come noi le immaginiamo. Saranno moltissimi gli anziani soli e, a quel punto, il sistema dovrà dare una risposta, che soltanto se viene preparata oggi potrà essere adeguata.

Per questo motivo, in quelle mozioni si chiede una tensione educativa, soprattutto nei confronti dei medici di famiglia, che per primi oggi, e forse unici domani, potranno cogliere gli scricchiolii di quella memoria che va via e che ci rende interessanti, perché ci fa unici.

Se i medici cogliessero in questo modello l'opportunità di una passione nuova per il loro antico mestiere, quello della relazione con la per-

sona, questo tempo di discussione dentro un'Aula parlamentare avrebbe avuto anche un suo significato.

Così come servirebbe dare da subito una risposta integrata tra il sanitario e il sociale per creare un punto di accesso che non renda il familiare un vagabondo tra le diverse strutture e per capire quel che deve fare. Quelli che si richiedono sono interventi che costano poco, ma proprio per questo qualificherebbero come civile il nostro sforzo.

Sappiamo che le emozioni qualche volta valgono un battito d'ali: speriamo che queste aiutino. Come diceva molto bene il senatore Bosone ieri, se l'Alzheimer non è una sconfinata giovinezza, almeno cerchiamo di fare in modo che non sia uno sconfinato dolore. (*Applausi dai Gruppi PD e LNP*).

RIZZI (*LNP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZI (*LNP*). Signor Presidente, vorrei innanzitutto ringraziare la senatrice Soliani di aver portato all'evidenza dell'Aula questo problema attraverso la mozione da lei presentata e tutti i colleghi che hanno presentato le altre consentendo un dibattito su una malattia, come il morbo di Alzheimer, molto diffusa nel nostro Paese, ma fondamentale ancora misconosciuta nella sua eziopatogenesi e, soprattutto, estremamente preoccupante per la grande diffusione, poiché, se inizialmente colpiva soprattutto la terza età, ora sta preoccupantemente riguardando anche soggetti più giovani.

È una malattia che, tutto sommato, ci vede assolutamente inermi, perché, come è emerso molto chiaramente nel dibattito di ieri, la terapia è molto aleatoria ed anche la prevenzione è assolutamente inefficace. L'unica soluzione per combattere adeguatamente questa malattia è non abbassare la guardia e, soprattutto, mettere in atto un cordone di protezione nei confronti dei soggetti malati, delle famiglie e di questa fragilità che, pur se riferita all'ambito sanitario, si trasmette poi all'ambito sociale.

Annuncio quindi il convinto voto favorevole del Gruppo della Lega Nord alle tre mozioni presentate, ringraziando il Governo, nella persona del ministro Fazio, per la consueta sensibilità che dimostra nei confronti di questa problematica ed auspicando che i periodi di crisi, a cui ormai siamo abituati – come hanno ricordato anche i relatori prima di me – non vadano ad inficiare o a compromettere gli stanziamenti necessari per combattere adeguatamente questa malattia.

Sono convinto che, facendo bene il conto della spesa e mettendo sul piatto della bilancia il rapporto costi-benefici, il minimo investimento che dovrà essere stanziato a protezione di questa malattia farà risparmiare sicuramente ingenti fondi oggi utilizzati per garantire metodologie assistenziali sicuramente meno efficaci ma più costose.

Ringraziando l'Assemblea, confermo quindi il voto assolutamente favorevole del Gruppo Lega Nord Padania. (*Applausi dai Gruppi LNP e PD e del senatore Tomassini*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASSOLI (*PD*). Anch'io, signor Presidente, esprimo apprezzamento per il dibattito che si è svolto in quest'Aula: un dibattito appassionato, commosso – come ricordava anche la senatrice Garavaglia – perché molti di noi hanno visto da vicino, in famiglia o tra gli amici, cosa significa essere ammalati di Alzheimer.

Vorrei ricordare la definizione che il Rapporto sulla demenza in Europa del 2006 dà della demenza. Si afferma che questa malattia è un processo degenerativo che distrugge progressivamente le cellule cerebrali, determinando nel malato un lento e graduale deterioramento delle capacità cognitive: la memoria, l'attenzione, il linguaggio, il pensiero e quindi la personalità e la vita di relazione del malato vengono fortemente colpite. Ricordo, inoltre, che purtroppo tale deterioramento dura dai sei ai dieci anni, a seconda dell'età del paziente; in tutti questi anni il malato si trova spesso solo, in una famiglia estremamente ridotta (perché spesso è assistito solo dal coniuge anziano), perché mancano i servizi e un'attenzione più generale della comunità.

Pertanto, questa malattia diventa una graduale discesa all'inferno, non solo per il malato, ma anche per i familiari, che soffrono per il carico di fatica che l'assistenza comporta e soprattutto per il fatto che il malato via via si allontana dal contesto familiare, non riconosce più i propri familiari. Ciò rende ancora più pesante, dal punto di vista emotivo, il sostegno e l'aiuto al malato. Poiché tale malattia altera il ritmo sonno-veglia, spesso i malati non riescono neanche a riposare, e quindi di notte non dormono e rischiano di creare situazioni difficili o pericolose per loro stessi e per i familiari.

Purtroppo, in Italia non abbiamo tradizionalmente investito nei servizi dedicati alla lunga assistenza. Lo 0,8 del prodotto interno lordo è impegnato in questa direzione, contro il 2,3 per cento della Gran Bretagna e il 3,9 per cento della Svezia. Ieri il Ministro della salute ha manifestato una disponibilità e ha annunciato che sicuramente vi sarà un impegno ad affrontare il problema e ad investire in tale direzione. Temo, però, nonostante la buona volontà del ministro Fazio, che oggi sia difficile cambiare immediatamente la situazione, innanzitutto perché le manovre finanziarie attuate negli ultimi mesi hanno operato un taglio, che noi abbiamo criticato. Infatti, si tratta di un taglio lineare, che non sceglie gli obiettivi su cui investire e renderà difficile ridefinire i livelli essenziali di assistenza (come ha sottolineato qui anche lo stesso Ministro); sono ancora in vigore i LEA del 2001, perché quelli definiti nel 2008 sono stati poi bloccati dal Governo. Nei livelli essenziali di assistenza stabiliti nel

2008 ci si faceva maggiormente carico delle malattie rare, della cronicità e di tutte quelle malattie a lungo termine che richiedono un adeguamento del Servizio sanitario nazionale affinché esso non si basi sulla cura degli acuti, ma sia finalmente in grado di accogliere la nuova esigenza determinata dalle malattie croniche e dalla lunga assistenza.

In secondo luogo, temo sia difficile modificare la situazione perché nella recente manovra finanziaria è stata data una delega al Governo per modificare il nostro sistema assistenziale. Tale delega purtroppo azzerava tutte le leggi (a partire dalla legge 8 novembre 2000, n. 328, cioè da quella che ha in qualche modo organizzato il nostro sistema di *welfare*) e, nello stesso tempo, chiede di risparmiare 20 miliardi di euro. Noi non vorremmo che per risparmiare risorse si applicassero tagli alle indennità di accompagnamento o alle pensioni di invalidità, perché ciò sarebbe veramente un colpo per chi oggi invece ha bisogno di essere assistito e di vedere riconosciuta la propria malattia.

Per questo motivo, ringraziando la senatrice Soliani che si è fatta promotrice di questa iniziativa e di questo dibattito, e ringraziando anche il Ministro della salute per la volontà espressa, sottolineo che non possiamo scherzare su tale malattia. Dico anche al Ministro che saremo molto vigili e attenti perché gli impegni presi in quest'Aula vengano mantenuti, non tanto per rispetto a noi stessi – anche se lo chiediamo – quanto soprattutto per rispetto ai malati e alle loro famiglie. (*Applausi dal Gruppo PD*).

RIZZOTTI (*PdL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIZZOTTI (*PdL*). Signor Presidente, chiedo di poter consegnare agli atti il testo del mio intervento, che enuncia le ragioni sottese all'orientamento di voto favorevole del Popolo della Libertà sulle mozioni oggi all'esame dell'Assemblea.

Colgo l'occasione per ringraziare la Presidenza del Senato, che mesi or sono ha dimostrato una grande sensibilità nei confronti di questa patologia, permettendo, per la prima volta, in sala Zuccari, la proiezione di un film, dal titolo «Una sconfinata giovinezza», per sensibilizzare l'opinione pubblica verso i pazienti affetti da Alzheimer e i loro familiari. Tale proiezione, organizzata dal presidente Tomassini e dall'Associazione parlamentare per la salute e la promozione del diritto alla prevenzione, vide la commossa partecipazione del ministro Fazio, che voglio ringraziare per la sua esposizione, nella replica di ieri, dei 10 punti programmatici, nonché per il suo impegno personale nel reperimento dei fondi affinché tutta questa situazione possa migliorare. (*Applausi dai Gruppi PdL e PD*).

PRESIDENTE. Senatrice Rizzotti, la Presidenza l'autorizza a consegnare il testo del suo intervento affinché venga allegato al Resoconto della seduta odierna.

Onorevoli colleghi, prima di passare alla votazione, avverto che, in linea con una prassi consolidata, le mozioni saranno poste ai voti secondo l'ordine di presentazione e per le parti non precluse né assorbite da precedenti votazioni.

Metto ai voti la mozione n. 320 (testo 2), presentata dalla senatrice Soliani e da altri senatori.

È approvata.

Metto ai voti la mozione n. 473 (testo 2), presentata dalla senatrice Carlino e da altri senatori.

È approvata.

Metto ai voti la mozione n. 475 (testo 2), presentata dal senatore D'Ambrosio Lettieri e da altri senatori.

È approvata.

Discussione e approvazione delle mozioni nn. 466, 474 e 476 sulle etichettature dei prodotti alimentari per celiaci (ore 9,55)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00466, presentata dalla senatrice Baio e da altri senatori, 1-00474, presentata dal senatore D'Ambrosio Lettieri e da altri senatori, e 1-00476, presentata dalla senatrice Aderenti e da altri senatori, sulle etichettature dei prodotti alimentari per celiaci.

Ha facoltà di parlare la senatrice Baio per illustrare la mozione n. 466.

BAIO (*Per il Terzo Polo:ApI-FLI*). Signor Presidente, lo scorso 20 giugno la Commissione europea ha adottato la proposta COM 353, che ha dato avvio al procedimento di revisione delle disposizioni in materia di prodotti alimentari destinati ad una alimentazione particolare.

La proposta della Commissione, tra gli altri punti, prevede anche l'abrogazione del regolamento 41/2009/CE, relativo alla composizione e all'etichettatura dei prodotti alimentari adatti alle persone intolleranti al glutine, la cui applicazione è prevista a decorrere dal 1° gennaio 2012. Si tratta di una proposta che di fatto comporterebbe la cancellazione, dalle etichette dei prodotti alimentari, della definizione «prodotto dietetico», riducendo anche la dicitura «senza glutine» ad una etichetta generica. È questo il *punctum dolens* della suddetta proposta COM 353.

La mozione oggi all'esame dell'Assemblea, una mozione trasversale, intende porre di fronte al Governo le pesanti ripercussioni che l'abrogazione di tale normativa produrrebbe a carico dei tanti celiaci, che ad oggi nel nostro Paese possono invece contare su una legislazione che tutela la loro salute e li rende consapevoli della pericolosità di contaminazione.

L'intolleranza al glutine, infatti, causa gravi lesioni alla mucosa dell'intestino tenue, che regrediscono eliminando il glutine dalla dieta. La reversibilità della patologia è strettamente legata alla non assunzione da parte del soggetto celiaco di alimenti contenenti glutine o comunque da esso contaminati. Il soggetto celiaco è affetto da una malattia cronica, non guarisce purtroppo, ma rimane tale per tutta la sua vita. L'unica – ripeto l'unica – cura consiste nell'adozione di una dieta rigorosamente priva di glutine.

Siamo in presenza di una patologia largamente diffusa e non è certamente un caso che l'articolo 1 della legge n. 123 del 2005 la riconosca come una «malattia sociale». Tale legge – lo ricordo perché ero presente in quella legislatura – fu approvata all'unanimità dall'Aula e ha fatto sì che l'Italia adottasse un provvedimento di alta civiltà, che è stato anche di esempio per altri Paesi.

Stime accreditate dimostrano come in Italia i potenziali celiaci siano circa 600.000, quelli diagnosticati circa 60.000 e, ogni anno, sono circa 2.800 i nuovi casi che vengono diagnosticati. Ma non è una situazione confinata al nostro Paese. La celiachia è considerata una patologia diffusa in maniera omogenea a livello mondiale, anche se presenta una più elevata incidenza proprio in Europa, nel Vecchio continente. Questi numeri fanno della celiachia la più frequente intolleranza alimentare a livello globale. Allo stato attuale i prodotti senza glutine vengono considerati prodotti dietetici e garantiscono totale sicurezza per il consumatore celiaco.

Nel nostro Paese, inoltre, tali prodotti sono elencati nel cosiddetto registro nazionale dei prodotti dietetici senza glutine (come da decreto legislativo n. 111 del 1992) e vengono erogati gratuitamente dal Servizio sanitario nazionale in forza della legge n. 123 del 2005.

È dunque un segnale importante e positivo la rapidissima calendarizzazione di questa mozione – di questo ringrazio il Presidente e la Conferenza dei Capigruppo – perché denota la presa di coscienza dell'urgenza di fornire un indirizzo politico al Governo prima che riprenda l'*iter* comunitario, un esito peraltro auspicato dalle tante associazioni dei pazienti presenti nel nostro Paese, che attendono con speranza il voto di oggi, ma anche dai produttori di prodotti per celiaci.

La mozione al nostro esame prende atto e recepisce l'ottimo lavoro svolto dalla Commissione sanità e dalla Commissione per le politiche dell'Unione europea. Entrambe le Commissioni hanno espresso netta contrarietà sia con riferimento alle norme applicabili ai prodotti per celiaci, sia con riguardo alla violazione del principio di proporzionalità e di sussidiarietà di matrice comunitaria.

In particolare, pur condividendo l'obiettivo di armonizzazione perseguito dalla Commissione europea, volto ad un ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri, si è convenuto che la proposta di abrogazione non tiene conto in maniera sufficiente delle «esigenze connesse con la tutela della salute umana», così come imposto dall'articolo 9 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Come è stato correttamente osservato dalle Commissioni 12ª e 14ª, la distinzione tra persone sane e persone che hanno problemi di salute impone per forza di cose la necessità di una regolamentazione differente. Per le prime può valere la disciplina generica di tutela del consumatore, senza che ciò comporti pregiudizi di sorta; per le seconde occorre, invece, una disciplina specifica che tuteli la loro condizione fisica.

Situazioni diverse devono essere disciplinate in modo differente in un'ottica di garanzie di parità di trattamento. Nel caso al nostro esame esiste già una disciplina specifica, quella di cui al citato regolamento della Comunità europea n. 41 del 2009, relativo alla composizione e all'etichettatura dei prodotti alimentari adatti alle persone intolleranti al glutine, che va dunque preservata da iniziative che potrebbero intaccarla.

La proposta COM 353 della Commissione europea appare debole anche da un punto di vista squisitamente giuridico e non sarebbe giustificata, né in un'ottica di proporzionalità, né in un'ottica di sussidiarietà. Come osservato dalle Commissioni 12ª e 14ª, non si ravvisa, infatti, la necessità di procedere all'abrogazione di un regolamento comunitario che reca, al contrario, una disciplina necessaria, che soddisfa pienamente le esigenze dei pazienti. L'eliminazione dal mondo giuridico di questa normativa implicherebbe, infatti, un evidente arretramento della tutela delle persone affette da celiachia, anche rispetto agli elevati *standard* di salvaguardia previsti dall'ordinamento italiano, che tutela i bambini e gli adulti come categoria di consumatori vulnerabili.

Vi è poi un altro aspetto da segnalare. L'abrogazione del concetto di «prodotto dietetico», e la conseguente equiparazione dei prodotti senza glutine ad alimenti di uso corrente (con l'indicazione «senza glutine», gestita come un'indicazione nutrizionale), comporterebbe l'impossibilità per i nostri pazienti celiaci di ottenere il rimborso di questi prodotti da parte del Servizio sanitario nazionale e la conseguente necessità di rivisitare – stante la prevalenza del diritto dell'Unione europea sul diritto interno – tutta la normativa di maggior tutela per le persone affette da celiachia o altra malattia socialmente rilevante. Allora, una domanda nasce spontanea: è davvero necessario tutto questo? Per ragioni giuridiche, oltre che di buon senso, la risposta è certamente negativa. L'esigenza di semplificazione perseguita dall'Unione Europea deve cedere il passo di fronte ai diritti fondamentali della persona che sono, per loro natura, incompressibili, soprattutto laddove – come nel caso che stiamo analizzando – ciò comporta l'indebolimento delle tutele fino ad oggi garantite ai soggetti celiaci, e in ordine alle quali si è già consolidato un legittimo affidamento.

La presenza di interessi sensibili di rango primario determina l'impraticabilità dei modelli di semplificazione. Si tratta di un principio consolidato ed è la bussola che guida l'azione dei pubblici poteri. Come è possibile parlare di diritto comunitario che lede il diritto della persona? Peraltro, la tanto auspicata semplificazione rischierebbe, di fatto, di sortire – le chiedo un minuto in più, Presidente – proprio l'effetto opposto, perché innescherebbe nel nostro ordinamento un procedimento di revisione della

normativa relativa alla commercializzazione dei prodotti senza glutine e al regime di rimborsabilità degli alimenti.

Concludendo, mi permetto di affermare che forse sono troppo i disagi che la proposta della Commissione europea introduce, sia per il nostro Paese che per gli altri Paesi europei.

L'impegno contenuto nella mozione è quello di promuovere, in sede comunitaria e nell'ambito delle rispettive competenze, tutte le iniziative necessarie al fine di tutelare una categoria di cittadini sensibili, come i celiaci, dai rischi alla salute connessi all'abrogazione del regolamento 41/2009/CE, secondo quanto previsto dall'articolo 17 della proposta della Commissione europea del 20 giugno 2011, anche alla luce della risoluzione approvata dal Senato, sia in 12ª che in 14ª Commissione.

Mi auguro, quindi, che le mozioni presentate, che mutuano in modo completo quello che ho cercato di illustrare, vengano approvate. Ho dedicato molte parole all'argomento perché è importante capire che cosa stiamo approvando e soprattutto è importante che il Governo, insieme al Parlamento, assuma l'impegno affinché non si provochi in Europa un danno sicuramente per i nostri cittadini celiaci, ma anche per tutti i cittadini celiaci europei.

Credo anche che un'Europa che non parte dalla tutela della salute sia un'Europa che facciamo fatica ad amare. (*Applausi dai Gruppi Per il Terzo Polo:ApI-FLL, PD e PdL*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Ambrosio Lettieri per illustrare la mozione n. 474.

D'AMBROSIO LETTIERI (*PdL*). Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, non sempre semplificazione, innovazione e armonizzazione fanno rima con garanzia e tutela, e il problema è proprio questo: la proposta di regolamento che stiamo esaminando attraverso questa mozione, la COM 353, difetta di coerenza e determina non marginali profili di pregiudizio per la tutela della salute pubblica.

Infatti, sostanzialmente il regolamento introduce disposizioni innovative in materia di alimenti destinati ai lattanti e ai bambini e di alimenti destinati a fini medici speciali. Esso propone altresì – ed è questo il punto di discussione, tra l'altro – l'abolizione del regolamento n. 41 del 2009, che sarebbe dovuto entrare in vigore il 1º gennaio 2012. Questo viene proposto dalla Commissione europea al fine di creare una procedura semplificata che – ritiene la stessa Commissione – interpreti l'esigenza di armonizzare le legislazioni dei Paesi membri e consenta la migliore e più adeguata circolazione delle merci garantendo maggiormente le esigenze del cittadino consumatore.

Non è assolutamente così, perché questo processo di presunta semplificazione arreca danno ad un principio di tutela della salute che peraltro è sancito dall'articolo 114 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, là dove si dice che il Parlamento europeo, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato, adotta

le misure relative al ravvicinamento delle disposizioni legislative e si conclude stabilendo che in particolare in materia di sanità e di protezione dei consumatori la Commissione europea nelle sue proposte si basa su un livello di protezione elevato, tenuto conto in particolare degli eventuali nuovi sviluppi fondati su riscontri scientifici.

Orbene, l'approvazione, così come vorrebbe la Commissione europea, di un regolamento che spazza via il regolamento n. 41 di fatto determina un terremoto nell'ambito della legislazione domestica, con particolare riferimento a quanto nel nostro Paese da oltre trent'anni e in modo assolutamente puntuale è stato fatto sul versante della tutela delle esigenze e dei diritti e della protezione non soltanto sanitaria del paziente celiaco: oltre trent'anni di legislazione domestica orientata in tale direzione, che trova riscontro in provvedimenti che partono dal 1953 e accompagnano un percorso che evolve con normative anche di rango europeo, in particolare quella del 1977, che approdano nella nota e più volte citata legge n. 123 del 2005 che porta il titolo «Norme per la protezione dei soggetti malati di celiachia», là dove si dice che gli interventi riferiti a questa legge, unitamente agli interventi generali di servizio sanitario, sono finalizzati a favorire l'inserimento nella vita sociale dei pazienti affetti da celiachia con oneri a carico del Servizio sanitario.

Signor Presidente, questa bozza è stata prima esaminata dalla 14ª Commissione per competenza e poi il parere da essa espresso è stato oggetto di discussione e valutazione in 12ª Commissione. Il pronunziamento complessivo e unanime è stato inequivocabile e incontrovertibile, senza se e senza ma: un no secco e deciso ad un momento di distrazione, chiamiamolo così, ma se vogliamo essere un po' più precisi forse dovremmo dire ad un maldestro tentativo di far prevalere, come talvolta accade, la cultura del mercato che viene propugnata dietro la bandiera del cosiddetto mercantismo dai profeti della primazia del *business* rispetto alla protezione sociale, valore quest'ultimo che ha trovato sentinelle attente e accorte nelle Commissioni. Oggi io credo che la stessa questione trovi sentinelle attente e accorte anche in quest'Aula, dove noi tutti, interpreti del nostro ruolo, ci schieriamo come paladini delle esigenze della comunità e in particolare di una fascia di soggetti deboli, che oggi trovano una normativa adeguata e che addirittura potrebbe ulteriormente progredire in termini di livelli di protezione ma che già oggi è sufficiente, che non è possibile fessurare in nessun punto e non è possibile vulnerare per tentare di aprirvi una scorciatoia per far entrare chissà quale principio non certamente condivisibile rispetto alle esigenze che vogliamo sostenere.

In Italia i prodotti per celiaci sono controllati; chi li fabbrica è vigilato dal Ministero della salute, che autorizza *ex ante* la produzione e vigila in corso d'opera: quindi si tratta di prodotti di altissimo livello. L'Italia è prima nel mondo non soltanto per la legislazione che garantisce un elevatissimo livello di protezione ma anche, per esempio, per la bassa percentuale di glutine negli alimenti per celiaci, cioè 20 parti per milione. L'alimento dietetico, cioè quello privo di glutine, per il paziente celiaco è farmaco, perché non esiste una terapia farmacologica per tale paziente. L'a-

limento stesso diventa farmaco e pertanto è necessario conferirgli la dignità e lo stesso livello di vigilanza previsti per un farmaco, per garantirne la qualità e conseguentemente conservare, attraverso la preservazione del regolamento n. 41 del 2009, quel famoso registro in cui sono indicati i pazienti affetti da celiachia, che hanno diritto ad avere i prodotti alimentari adatti alla loro dieta con oneri a carico del Servizio sanitario nazionale.

Se in Europa dovesse passare questa direttiva, indubbiamente noi faremmo un passo indietro. So che non lo vuol fare l'Italia; so che il Parlamento esprimerà anche oggi una rinnovata ed inequivocabile posizione in tal senso. So che il Ministro della salute, per l'autorevolezza personale, per l'impegno profuso ed anche per il ruolo di rappresentanza che in sede comunitaria svolge a nome del Governo, non soltanto ribadirà un secco no ma saprà creare momenti di aggregazione attorno a questo principio con altri Paesi dell'Unione, per ergere una diga che eviti di aprire un declino perverso e di grave pregiudizio per il lavoro che in tanti anni, in più legislature, Governi di tutti i colori hanno realizzato per dare una risposta ad una platea di soggetti fragili, che deve essere ancora tutelata e che non può essere esposta a rischi di alcun genere. Ringrazio il Ministro per il suo impegno e per quanto vorrà fare a sostegno delle tesi che anche oggi in quest'Aula sono state esposte. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare la senatrice Aderenti per illustrare la mozione n. 476.

ADERENTI (*LNP*). Signor Presidente, Ministro, colleghi senatori, la Commissione europea, il 20 giugno di quest'anno, ha presentato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli alimenti destinati ai lattanti e ai bambini e agli alimenti destinati ai fini medici speciali. Con questa proposta, essa intende rivedere le disposizioni in materia di prodotti alimentari destinati a un'alimentazione particolare contenute nella direttiva 2009/39/CE, designata come «Direttiva quadro sui prodotti dietetici».

Lo scopo di questa proposta di regolamento dal punto di vista della Commissione è quello di armonizzare, semplificare ed aggiornare le norme applicabili alla composizione e all'etichettatura di categorie specifiche di alimenti, con l'obiettivo di fornire ai consumatori prodotti adeguati sotto il profilo nutrizionale, nonché informazioni dettagliate. Tale obiettivo dovrebbe essere raggiunto, sempre secondo la Commissione europea, mediante l'abrogazione del Regolamento 41/2009/CE, la cui entrata in vigore era peraltro prevista a partire dal prossimo gennaio 2012, quale norma specifica sulla composizione e l'etichettatura dei prodotti alimentari adatti alle persone intolleranti al glutine, prospettando, «per ragioni di semplificazione», l'inclusione della disciplina dei prodotti senza glutine e con contenuto di glutine molto basso nell'ambito del regolamento 1924/2006/CE, relativo alla commercializzazione ed etichettatura dei prodotti alimentari ad uso corrente, con la conseguente equiparazione.

Tale intervento riguarderebbe un'ampia categoria di prodotti destinati a chi è affetto da celiachia e ha, quindi, la necessità di eliminare totalmente e per tutta la vita il glutine dalla propria dieta: i celiaci sono una categoria sensibile di consumatori poiché la celiachia è un'intolleranza permanente al glutine ed è riconosciuta come malattia sociale. Attualmente in Italia risulta affetta da celiachia una persona su 100, e l'intervento della Commissione europea, anche se volto a semplificare la vita al consumatore generico, rischia invece di complicarla ad alcune categorie vulnerabili di cittadini, come appunto i celiaci, riducendo le garanzie di sicurezza dei prodotti dietetici senza glutine, che attualmente sono sottoposti al regime di notifica su tutto il territorio europeo: attualmente i prodotti senza glutine godono di una specifica normativa che ne garantisce la sicurezza per il consumatore celiaco in termini di assenza di glutine.

Una delle principali conseguenze di questa proposta, se verrà adottata dalla Commissione e dall'Europa, è di cancellare la definizione di «prodotto dietetico» e di ridurre la dicitura «senza glutine» ad un'etichetta generica. Di fatto si andrà ad abrogare il registro nazionale dei prodotti dietetici senza glutine (previsto dal decreto legislativo n. 111 del 1992), che rappresenta un sostegno fondamentale ai celiaci, in quanto raccoglie i prodotti erogabili a carico del Sistema sanitario nazionale. Pertanto, la proposta della Commissione abolisce il concetto di alimenti dietetici e istituisce un nuovo quadro, contenente disposizioni generali soltanto per un numero limitato di categorie ben definite di alimenti, giudicati essenziali solo per alcuni gruppi vulnerabili della popolazione: in questo caso, alimenti destinati ai lattanti e ai bambini e alimenti da utilizzare sotto la sorveglianza di un medico.

Invece, la distinzione tra persone sane e persone che hanno problemi di salute impone una differenza di disciplina. Per le prime può valere la disciplina generica di tutela del consumatore, per le seconde occorre una disciplina specifica che, per le persone affette da celiachia come nel caso di specie, appare già correttamente individuata, appunto, nel regolamento 41/2009/CE che si intende abrogare. Ne consegue che abrogando detto regolamento si corre il rischio di un arretramento sostanziale nella tutela delle persone affette da celiachia.

La 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità) e la 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) del Senato, chiamate a esprimersi sulla proposta di regolamento, hanno rispettivamente formulato un parere motivato contrario ed osservazioni contrarie, con specifico riferimento alle norme applicabili ai prodotti per celiaci. Vorrei riportare, tra l'altro, gli ultimi due passaggi del parere della 12ª Commissione permanente in riferimento a questa proposta di regolamento. In tali passaggi si afferma che la proposta non appare conforme al principio di proporzionalità; al contrario, le esigenze di tutela della salute dovrebbero comportare non solo di mantenere la vigenza del regolamento n. 41 del 2009, ma anche eventualmente di elevarne il rango nell'ambito delle fonti del diritto dell'Unione europea.

Non solo, vorrei anche sottolineare che la proposta di regolamento n. 353 formulata dalla Commissione europea, prevede l'abrogazione della direttiva n. 8 del 1996 che riguarda le persone affette da obesità e da sovrappeso. La Commissione sanità ritiene anche necessario un supplemento di riflessione sull'esclusione delle persone in sovrappeso dalla categoria dei gruppi vulnerabili della popolazione, cui la proposta di direttiva reca una disciplina specifica. L'Organizzazione mondiale della sanità reputa infatti che il sovrappeso e l'obesità siano tra i fattori di maggior rischio per un numero rilevante di malattie croniche, come il diabete, i disturbi cardiovascolari e il cancro.

Anche noi della Lega Nord siamo qui a sensibilizzare i colleghi senatori e quindi l'Aula intera su questa problematica e a sottoporre questa nostra opera di sensibilizzazione al Governo affinché prenda una posizione, che immagino sarà quella del Parlamento, presso le sedi comunitarie affinché porti la nostra contrarietà – che ritengo condivisa – al contenuto della proposta n. 353 dell'Unione europea. Noi riteniamo che debba essere prioritaria la tutela della salute, non solo di tutti i consumatori, ma in modo particolare delle persone affette da celiachia e – come già accennato precedentemente – delle persone affette da obesità o da sovrappeso.

Riteniamo peraltro che, essendo la nostra legislazione la migliore tra quelle di tutti gli altri Stati membri, forse l'Europa dovrebbe considerare di adottare prioritariamente la nostra legislazione, applicandola a tutti gli Stati dell'Unione europea. Credo che questo sia un passaggio molto importante, a cui noi della Lega Nord teniamo in maniera particolare. Ringrazio il Ministro e i colleghi per l'attenzione che hanno rivolto a questo tema. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

PRESIDENTE. Non essendovi iscritti a parlare in discussione generale, ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo, al quale chiedo di esprimere il parere sulle mozioni presentate.

FAZIO, *ministro della salute*. Signor Presidente, il Governo accoglie integralmente e senza riformulazioni le tre mozioni presentate. Vorrei garantire agli onorevoli senatori il massimo impegno a livello di Parlamento europeo, di Commissione e di diplomazia per raggiungere l'obiettivo, su cui tutti siamo d'accordo. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla votazione delle mozioni.

MASCITELLI (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASCITELLI (*IdV*). Signor Presidente, signor Ministro, il voto dell'Italia dei Valori sulle mozioni nn. 466, 474 e 476 sarà favorevole, data la delicatezza della materia che stiamo trattando oggi. La stessa mia firma alla mozione della senatrice Baio testimonia la comune sensibilità dei col-

leggi senatori dell'Italia dei Valori su questo tema, perché l'intolleranza agli alimenti rappresenta veramente una malattia sociale, che certamente è quella di maggiore impatto, a livello non solo europeo, ma mondiale.

Detto questo, signor Ministro, colgo l'occasione, prima di parlare di Europa e della proposta del regolamento COM 353 per fare il punto della situazione insieme a lei su questo tema che sta a cuore a tutti noi. Vede, signor Ministro, la legge n. 123 del 2005 prevede che annualmente il Ministro della sanità riferisca al Parlamento sulla situazione in termini di monitoraggio e di stato dell'arte della malattia celiaca. Ora, se lei rivede le sue relazioni, in modo particolare quelle del 2008 e del 2009, esse hanno in comune due aspetti che devono richiamare un po' la nostra attenzione. In primo luogo, queste relazioni dicono che dal momento della comparsa dei sintomi al momento della diagnosi della malattia celiaca intercorre un periodo medio di sei anni. Questo deve farci riflettere: non basta una buona legge come la legge n. 123, ma è necessario poi che queste normative vengano attuate e monitorate nella realtà della politica sanitaria del nostro Paese: mi riferisco in particolare a tutto il settore regolamentato dalla legge n. 123, in termini di diagnosi precoce, di prevenzione e di formazione degli operatori. Molti operatori, signor Ministro – lei è un medico e lo sa – hanno ancora difficoltà, di fronte ai primi sintomi, a volte generici, a fare diagnosi di malattia celiaca; così come c'è necessità di un'educazione sanitaria nei confronti delle nostre popolazioni, perché molto spesso l'astenia, che è il pre-sintomo della malattia celiaca, viene identificata genericamente, con diagnosi sbagliate.

Il secondo aspetto di queste relazioni annuali che lei, Ministro, ha fornito puntualmente al Parlamento è che occorre considerare che per ogni diagnosi di malattia celiaca che viene fatta ve ne sono dieci che mancano, per cui, in realtà, i pazienti, quantificati in circa 60.000, come è stato ricordato, sono molti di più: circa 600.000. Ciò comporta una riflessione da parte del Governo sull'esatta quantificazione dello sforzo che la politica sanitaria nazionale e le politiche sanitarie regionali devono fare in questo campo. Ma non è solo una questione di una platea decisamente più ampia e complessa: lei mi insegna anche che le complicità dovute ad un'errata diagnosi o ad una diagnosi non fatta sono pesanti; lo stesso suo rapporto annuale fa riferimento a possibili degenerazioni di natura oncologica derivanti da malattie celiache non diagnosticate (è un dato che poi può essere confutabile sul piano scientifico, ma è scritto nella relazione annuale del suo Ministero), e questo ci deve portare a qualche riflessione sulla copertura economica di cui ha usufruito la legge n. 123. Lei sa, signor Ministro, che la copertura economica di questa legge, che riguarda una malattia sociale che tutti hanno ricordato come una delle più importanti dei nostri tempi, è pari a 3.760.000 euro. Per fare un'esatta quantificazione di tale somma, rilevo che nella mia Regione, che è sottoposta al piano di rientro del *deficit*, nel 2009, prima dei tagli derivanti dai livelli di finanziamento nazionali, solo in termini di consulenze si spendevano 7 milioni di euro.

Questa è una riflessione ulteriore sulla necessità che tutti noi e il Governo ci impegniamo a mettere a disposizione risorse finanziarie per migliorare le strutture, le risorse umane, la formazione e le professionalità. Dico questo anche perché, signor Ministro, non basta una buona legge, ma occorre anche che da parte del Ministero che lei dirige vi sia anche un attento monitoraggio di questa legge. Il Parlamento l'anno scorso ha approvato all'unanimità una buonissima legge: mi riferisco alla legge n. 38 del 2010, che prevedeva la possibilità di realizzare progetti obiettivo e ospedali senza dolore. A distanza di un anno siamo andati a monitorare il livello di attuazione di questa legge. Signor Ministro, probabilmente le è stato già fornito il rapporto del Comando generale dei Nuclei antisofisticazioni e sanità (NAS). Il generale Piccinno è venuto a quantificarci il livello di attuazione di questa legge, che è un altro grande tema della sanità moderna; rispetto a una media nazionale di adeguamento delle Regioni a questa legge pari soltanto al 70 per cento, vi sono diverse Regioni, soprattutto del Sud, che hanno livelli di adeguamento assolutamente bassi e improponibili. Dico queste cose non per polemica, perché né la seduta né il momento ci invitano a fare polemiche di qualsiasi genere, ma semplicemente perché ci rendiamo conto che la nostra coscienza sarà realmente a posto non solo quando approveremo all'unanimità le singole mozioni, ma quando poi ci sarà da parte del Governo e del Parlamento un attento e capillare monitoraggio delle cose che approviamo.

Detto questo, sottolineo che i colleghi che hanno in maniera approfondita illustrato la proposta di regolamento europeo COM 353 sono stati di una sobrietà più unica che rara, perché questa proposta di regolamento grida vendetta. Ho quindi apprezzato la vostra sobrietà di toni, così come ho apprezzato anche la risoluzione che è stata votata dalla 12ª Commissione, che invito il Ministro a leggere, o a rileggere, perché è estremamente esaustiva nelle motivazioni, in cui l'intero Parlamento italiano si deve identificare, non solo per la violazione del principio, come avete messo in risalto, di sussidiarietà e di proporzionalità, ma anche per lo stridore rispetto all'articolo 152 del Trattato sull'Unione europea, che per certi aspetti è molto più avanti rispetto ai principi che tuteliamo noi come Parlamento italiano. Noi parliamo, infatti, di livelli essenziali di assistenza; l'articolo 152, lo ricordava il senatore D'Ambrosio Lettieri prima, garantisce un livello elevato di protezione della salute: non si parla di livelli essenziali, ma di livelli elevati, il che evidenzia ancora di più l'importanza del tema.

Signor Ministro, voglio esserle di aiuto nel sottolineare come questa proposta sia assolutamente ribaltabile, perché nelle premesse della relazione ci sono due punti di assoluta inconsistenza. Il primo punto dice, motivando le ragioni di questa scelta, che «in un mercato in evoluzione – sono le parole testuali – e in un contesto giuridico mutato, l'applicazione del vasto concetto dei progetti alimentari, su cui è basata questa direttiva, comporta problemi per gli operatori interessati e per le autorità di sorveglianza». Non parla di pazienti, ma di operatori interessati e di autorità di sorveglianza. Il secondo punto è ancora peggio. Fanno un'ulteriore frittata

perché, sebbene sia riconosciuta l'utilità di mantenere in vigore le norme di talune specifiche categorie di prodotti alimentari, correlati a benefici nutrizionali, la necessità dell'esistenza di una siffatta categoria di prodotti alimentari è ancora messa in seria discussione. In pratica, nel dubbio, si elimina la certezza di cura, il che va in netto contrasto con il principio di precauzione. Signor Ministro, il Governo ha tutte le armi a disposizione per poter fare in modo che la proposta COM 353 venga eliminata, e le armi le hanno a disposizione anche il Parlamento e i Gruppi parlamentari. Lei sa e mi insegna, infatti, che questi regolamenti, sulla base del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, possono essere revocati dal Consiglio e dal Parlamento europeo entro 60 giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale europea.

Per spezzare una volta tanto una lancia a favore del Governo, ribadisco che il compito di eliminare questo obbrobrio e questa vergogna non è soltanto in carico al Governo e al Ministro della salute, ma è in carico a tutto il Parlamento nazionale italiano, che deve farsi carico, presso i propri Gruppi in Europa, per fare in modo di applicare immediatamente la procedura prevista e chiedere a tutti i nostri Gruppi nel Parlamento europeo di revocare questa proposta veramente vergognosa. (*Applausi dai Gruppi IdV e PdL*).

GUSTAVINO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUSTAVINO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che il valore di queste mozioni sia nel loro tempismo, in quanto esse giungono alla fine di un prezioso lavoro svolto da due Commissioni parlamentari. Io mi ostino a voler imparare qualcosa e posso riflettere sul fatto che, quando la semplificazione avviene ad ogni costo e finisce per complicare la vita dei più fragili, diventa una semplificazione che non raggiunge il suo obiettivo.

La seconda riflessione può essere così presentata. Noi siamo inclini a elogiare sempre gli altri ma, per una volta, noi possiamo dire di partire da posizioni più civili (perché di civiltà, in fondo, si tratta). Vi è una semplificazione, e una semplicità che costano tanta fatica e che, qualche volta, sono più facili da realizzare quando una cultura, uno spirito e una storia forse aiutano. Bisognerebbe forse vedere il mondo dalla parte dei fragili. Questo costa così tanta fatica, ma finirebbe per produrre un risultato più significativo.

Quanto ci è stato proposto in temi di regolamento può essere considerato anche un brutto infortunio. Considerandolo un infortunio, però, si tradisce un senso della civiltà e anche dell'attenzione civica al tema della salute che dovrebbe farci riflettere. Forse, nonostante tutto, nel nostro Paese questo è ancora più presente. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Molinari*).

ADERENTI (*LNP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ADERENTI (*LNP*). Signor Presidente, farò una dichiarazione di voto molto breve, perché penso di avere già utilizzato molto del nostro tempo illustrando la mozione che la Lega Nord ha presentato su questo argomento molto importante.

Voglio soltanto mettere in evidenza tre concetti. In primo luogo, la direttiva europea attualmente in vigore sui prodotti dietetici ha protetto i gruppi di consumatori vulnerabili per più di 35 anni, in quanto essa risale al 1977. Questa direttiva ha permesso di commercializzare prodotti specifici e regolamentati, non solo per i bambini lattanti, ma per le persone obese e in sovrappeso o malnutrite, nonché prodotti a fini medici speciali, alimenti per allergici e intolleranti, fra i quali anche i celiaci, e alimenti specifici per gli sportivi. La proposta di regolamento COM 353 che la Commissione europea ha avanzato prevede l'abolizione della categoria dei prodotti dietetici che diventerebbero prodotti comuni, cancellando quindi quella speciale tutela per i consumatori vulnerabili che ha funzionato per oltre 35 anni. Questo è il primo elemento che voglio rappresentare.

Inoltre, in qualità di membro della Commissione politiche dell'Unione europea e di relatrice sulla proposta di regolamento COM 353 avanzata dalla Commissione europea, voglio sottolineare che, pur se allungando i tempi dell'esame della proposta di regolamento finalizzata all'emanazione del parere, ho portato tutti i Gruppi presenti a condividere la necessità di emanare per la prima volta (voglio sottolinearlo particolarmente) da quando è entrato in vigore il nuovo trattato di Lisbona (1° dicembre 2009), all'unanimità un parere nettamente contrario, sia dal punto di vista del principio della proporzionalità che della sussidiarietà, oltre che del merito. Questo è il secondo concetto e segnale importante che voglio sottoporre alla sensibilità e all'attenzione dell'Aula.

Un'ultima cosa importante. È vero che è prioritaria la tutela della salute dei cittadini italiani ed europei, ma ricordo che l'industria dei prodotti dietetici vale in Europa 24 miliardi di euro e che in Italia muove un fatturato di 1,5 miliardi di euro l'anno, tra multinazionali e piccole e medie imprese. In Europa vengono investiti ogni anno 1,2 miliardi di euro in innovazione, ricerca e studi sulla produzione di questi alimenti particolari. Valori molto alti, che garantiscono la qualità e, quindi, la sicurezza per il consumatore e le categorie protette. Valori dunque molto alti – dicevo – rispetto ai settori dell'industria alimentare in generale, che verrebbero decisamente resi nulli e ridicolizzati da questa proposta di deregolamentazione avanzata dalla Commissione europea. Questo non è un passaggio da poco.

È vero che prioritariamente bisogna garantire la tutela della salute, ma bisogna guardare quale potrebbe essere la ricaduta negativa anche dal punto di vista economico sulle nostre aziende che – lo ribadisco –

si attengono alla legislazione italiana che è la più stringente, che ha le maglie più strette rispetto alla tutela della salute.

Ringrazio quindi l'Aula e i colleghi che hanno capito questi passaggi fondamentali e ringrazio sentitamente il Governo per l'impegno che prenderà per portare la voce dell'intera Aula presso le sedi europee. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL. Congratulazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIONDELLI (*PD*). Signor Presidente, le mozioni presentano elementi peculiari e conducono alle stesse finalità: evitare che una legislazione nazionale, senza dubbio all'avanguardia, debba essere ridimensionata per far fronte all'esigenza di adeguarsi alla normativa europea. L'impegno richiesto al Governo è di far valere con ogni mezzo e strumento a disposizione le proprie ragioni che sono valide ed efficaci intanto perché garantiscono maggiore tutela ai malati di celiachia.

Non si tratta qui di tutelare un prodotto o una prerogativa italiana, bensì di seguire procedure che devono in ogni modo evitare che ci possa essere confusione o comunque che si possano creare presupposti per l'aggravamento di norme che – lo ripeto – sono state emanate a tutela dei malati di celiachia.

Non dimentichiamo che, come ricordava la senatrice Baio, questa è una malattia sociale e quindi, come tale, deve essere monitorata, seguita e curata con particolare attenzione dallo Stato. È materia troppo delicata e troppo diffusa, in particolare tra i bambini, per cui è necessario un intervento del Governo determinato ed intransigente. Come giustamente si esplicita nelle mozioni, la proposta COM 353 cancellerebbe, di fatto, dalle etichette dei prodotti alimentari la definizione «prodotto dietetico» riducendo la dicitura «senza glutine» ad un'etichetta molto generica. In definitiva, si è cercato di affrontare con una legislazione adeguata le problematiche dell'etichettatura in genere sui prodotti alimentari; immaginiamo come sarebbe devastante su prodotti destinati ai malati di celiachia, che sono più di 600.000 in Italia. Naturalmente, credo non basti solo l'etichettatura: dovrebbero poi seguire controlli molto severi che, sovente, non vengono effettuati.

Sappiamo che la celiachia è una malattia che ad oggi conosce come unica terapia l'astensione dal consumo di prodotti con glutine. In questi anni l'etichetta «prodotto dietetico senza glutine» è stato un importante obiettivo per quanti affetti da tale malattia. Grazie, infatti, a questa dicitura sono entrati nel mercato prodotti sempre più vari che permettono anche ai celiaci di perseguire una dieta variegata. Cancellando la definizione di «prodotto dietetico», si ridurrebbe la dicitura «senza glutine» ad un semplice *claim* da apporre in etichetta.

Anche l'Associazione italiana celiachia, insieme ad altre associazioni europee, si sta mobilitando contro questo provvedimento in cui sono certi

di vedere calpestati i diritti e le garanzie per la salute di tutti quei cittadini affetti da tale patologia. Il risultato sarebbe quello di ottenere due effetti gravi: la perdita delle garanzie legate alle regole fondamentali perché un prodotto possa essere considerato adatto per chi non deve consumare glutine; per quanto riguarda il nostro Paese, l'abrogazione del decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 111 (norma nazionale di recepimento delle direttive europee sui dietetici), e, come conseguenza, la cancellazione dal Registro nazionale dei prodotti dietetici senza glutine, strumento utile ai celiaci perché raccoglie i prodotti erogabili dal Sistema sanitario nazionale. Ripeto, però, che il controllo è importante, ma sovente non viene eseguito.

In conclusione, annuncio il voto favorevole del Gruppo del Partito Democratico. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Mascitelli*).

CALABRÒ (*PdL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALABRÒ (*PdL*). Signor Presidente, innanzi tutto intendo esprimere il plauso nei confronti delle mozioni sulla celiachia e precisare le ragioni che spingono il mio Gruppo a votare a favore del documento. Sottolineo che il Gruppo del PdL, attraverso il senatore D'Ambrosio Lettieri, si è mosso sin dal primo momento in modo energico per poter raggiungere tale risultato. Permettetemi di dichiarare l'apprezzamento per le parole pronunciate dal Ministro e la totale fiducia che il Governo farà tutto quanto è in suo potere per l'adozione in ambito europeo, e non solo, delle misure e delle iniziative necessarie a rafforzare la tutela dei malati di celiachia.

È ormai indubbio che l'atto comunitario n. 353, volto ad introdurre una modifica al regolamento sull'etichettatura dei prodotti alimentari, debba essere fermamente respinto. L'abolizione della definizione di prodotti dietetici e la riduzione della dicitura senza glutine ad un'etichetta generica, con la proposta che diventino alimenti di consumo corrente, farebbero venir meno la protezione riservata ai celiaci, una tutela garantita da una stringente normativa sui requisiti nutrizionali specifici e sui controlli relativi.

Onorevoli colleghi, non si può, in nome della semplificazione e dell'armonizzazione legislativa, mettere a repentaglio la salute di una categoria di pazienti che ad oggi necessitano come unica terapia di una dieta alimentare priva di glutine. Stiamo parlando nella sola Italia di circa 80.000 pazienti e di 350.000 persone non ancora diagnosticate, secondo le ultime stime, che chiedono di vedere garantito il loro diritto a continuare ad usufruire, senza timore di alcun rischio, di cibo senza glutine.

Le norme si cambiano per far crescere il progresso di una società e non certo per sancire una regressione nella tutela dei diritti dei cittadini più vulnerabili. Le norme attuali hanno funzionato. È innegabile che soltanto il regolamento CE, provvedimento tra l'altro recente e rispondente ai

bisogni dei celiaci, insieme alle linee guida già trasmesse dal Ministero della salute, prevedendo che la dicitura «senza glutine» sui prodotti sia riportata soltanto dopo rigorose procedure e controlli, sia l'unico strumento che tutela la salute stessa del celiaco che sa di poter nutrirsi senza rischi.

Va inoltre ricordato che in Italia questi prodotti sono elencati nel Registro nazionale dei prodotti dietetici senza glutine ed erogati gratuitamente ai celiaci dal Sistema sanitario nazionale. Mi domando, quindi, perché cambiare con il rischio di minare la salute di alcuni nostri concittadini. Sinceramente dall'Europa ci attendevamo misure diverse, che potessero magari incoraggiarci a potenziare gli strumenti di *screening* per aiutare i numerosi cittadini ancora non diagnosticati, per i quali un accertamento rapido della patologia significa allungare loro la vita.

Concludendo, come dichiarato in apertura, sono certo che il Governo si impegnerà a promuovere e a dare seguito alla mozione oggetto della nostra discussione. Non potrebbe essere diversamente considerando che, pochi giorni fa, in occasione del vertice delle Nazioni Unite sulla prevenzione e sul controllo delle malattie non trasmissibili, svoltosi a New York, il ministro Fazio ha ricordato che l'Italia ha già messo in campo il programma «Guadagnare salute», il quale annovera tra i suoi punti cardine l'importanza della sana alimentazione. Sarebbe davvero una contraddizione grave non proteggere i celiaci, che necessitano come unica terapia di una sana alimentazione priva di glutine. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Mascitelli*).

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione, avverto che, in linea con una prassi consolidata, le mozioni saranno poste ai voti secondo l'ordine di presentazione e per le parti non precluse né assorbite da precedenti votazioni.

Metto ai voti la mozione n. 466, presentata dalla senatrice Baio e da altri senatori.

È approvata.

Metto ai voti la mozione n. 474, presentata dal senatore D'Ambrosio Lettieri e da altri senatori.

È approvata.

Metto ai voti la mozione n. 476, presentata dalla senatrice Aderenti e da altri senatori.

È approvata.

Discussione delle mozioni nn. 451 e 477 sulla crisi del settore dell'autotrasporto (ore 10,54)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00451, presentata dal senatore Filippi Marco e da altri senatori, e 1-

00477, presentata dal senatore De Toni e da altri senatori, sulla crisi del settore dell'autotrasporto.

Ha facoltà di parlare il senatore Filippi Marco per illustrare la mozione n. 451.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, sottosegretario Gioachino, onorevoli colleghi, con la presentazione di questa mozione abbiamo inteso gettare uno squarcio di luce sulla situazione di crisi che da tempo investe il settore dell'autotrasporto nel nostro Paese, consapevoli che ben altri e più rilevanti riflettori sono necessari per fare piena luce su questo delicato e strategico comparto.

Le questioni che con la nostra mozione vengono poste in evidenza sono, come tutti i punti di osservazione, di per sé parziali e non esaustive di una realtà tanto complessa e contraddittoria, che come tale va analizzata, giudicata e, se ci riusciamo, orientata e corretta.

Molteplici ed evidenti distorsioni nella regolazione di questo settore ci inducono ad un severo giudizio nei confronti dell'azione di Governo di questi anni. Proprio per questo intendiamo sfidare il Governo, indicando politiche e azioni, da noi ritenute essenziali, che vogliamo sottoporre, alla luce del sole e nelle più autorevoli sedi istituzionali, all'attenzione del Paese e dei diretti interessati, e sulle quali vi invitiamo fin da ora a pronunciarsi e a rendere conto.

Partiamo da pochi ma essenziali dati: il settore dell'autotrasporto in Italia vanta più di 90.000 imprese, il doppio di quelle in Francia (poco meno di 45.000) e il triplo di quelle in Germania (poco più di 30.000). Il settore dell'autotrasporto nel nostro Paese è il comparto del trasporto merci più assistito dalle politiche pubbliche (circa 5 miliardi di euro solo negli ultimi sette anni), ma proprio in questi anni, nonostante i rilevanti progressi fatti dal Paese in termini di sicurezza stradale, ha conosciuto una significativa e pericolosa inversione di tendenza.

Abbiamo volutamente selezionato questi aspetti, più di altri che avremmo potuto enumerare, perché a nostro avviso sono paradigmatici di una situazione paradossale che il settore dell'autotrasporto sconta nel nostro Paese. Si tratta di dati che meritano pertanto un loro disvelamento, per un'urgente correzione di rotta.

Partiamo con i dati dimensionali. Alle quasi 100.000 imprese esistenti se ne aggiungono in realtà altre 50.000 fittizie, imprese che non detengono materialmente la ragione sociale della loro attività: tradotto volgarmente, aziende che non hanno dotazione patrimoniale, neppure la motrice che serve loro per l'attività, talvolta, neppure dipendenti. Sono quindi imprese, nel migliore dei casi, di meri prestatori di manodopera, che allungano con la loro intermediazione la catena dei subappalti, o talvolta, si tratta di semplici scatole vuote. Anche le non trascurabili sovvenzioni che il settore riceve meritano una qualche precisazione: 4,9 miliardi di euro negli ultimi sette anni; oltre 700 milioni solo nell'ultimo anno, erogati sotto forma di sconti sulle accise ai carburanti, piuttosto che alle polizze assicurative o alla riduzione dei pedaggi autostradali. Sono per lo più risorse che il

mondo dell'autotrasporto vede in minima parte e che quasi mai vanno nelle tasche degli autotrasportatori, ma che invece alimentano surrettiziamente gli stessi petrolieri, le assicurazioni e i concessionari autostradali; sembrerà strano, ma proprio quei signori che il Ministro dell'economia aveva dichiarato di mettere sotto torchio e che non a caso – dico io – ridevano di quelle improvvide dichiarazioni.

Infine, i dati sulla sicurezza stradale, a dir poco eloquenti. I progressi fatti dalla legislazione e dalle azioni di prevenzione, sia con i Governi di centrodestra che con quelli di centrosinistra, in perfetto stile *bipartisan* (come si usa dire), sono stati considerevoli. Eppure, se c'è un settore che arretra è proprio quello dell'autotrasporto, e stiamo parlando di indiscussi professionisti della strada. Evidentemente qualcosa stride nei controlli che non verificano le effettive condizioni di lavoro.

Questi tre macrodati evidenziano un settore ipertrofico e frammentato, ma anche estremamente fragile per quanto strategico ed essenziale all'economia del Paese. Sappiamo tutti, senza evocare questa volta scenari cileni fuori luogo, vista anche la penetrazione della criminalità organizzata nel settore, che un blocco del comparto per più giorni metterebbe in ginocchio il Paese e produrrebbe danni economici incalcolabili.

Un settore che ciò nonostante è caratterizzato da una concorrenza asimmetrica tra gli stessi operatori del settore, perché le regole non sono, come è evidente, uguali per tutti, e dove la competizione, fatta essenzialmente sui costi, è soggetta a controlli limitati e sanzioni discutibili, quando vengono applicate.

Da qui la preoccupazione da parte nostra che state maneggiando incautamente «roba» assai pericolosa. Dal punto di vista della politica industriale del comparto, si sono generati negli anni ulteriori paradossi e distorsioni di sistema che voglio passare rapidamente in rassegna. Nonostante gli incentivi erogati, le imprese sono rimaste per fatturato, addetti e investimenti ferme a come erano nel 2000. Si è favorita una competizione disumana delle regole del mercato, in quanto essenzialmente orientata ad una compressione dei costi a scapito di sicurezza e qualità ambientale, facendo venire meno il principio comunitario di «chi inquina paga», ma anche consentendo l'interpretazione di una politica di delocalizzazione sconsiderata, sfruttando irregolarmente la libertà di stabilimento attraverso la finta apertura di sedi all'estero. Il risultato più clamoroso è che le imprese più strutturate sono anche quelle più a rischio. Insomma, un settore privo di una politica industriale degna di un Paese che si ostina a definirsi avanzato.

Verrebbe da dire, in evidente polemica, che l'autotrasporto costituisce solo una ulteriore variante dei singolari processi di liberalizzazione che il settore dei trasporti in questo Paese ha conosciuto. Liberalizzazioni che hanno finito per essere tutto, meno che ambiti regolati in cui la concorrenza si sviluppa in sicurezza, secondo standard predefiniti, validi per tutti gli operatori e sulla qualità del servizio erogato. Chi ne ha fatto le spese sono stati soprattutto i lavoratori, costretti a condizioni di lavoro proibitive, fuori, troppo spesso, dagli ambiti apparenti della legalità formale. Ri-

peto, stiamo parlando di un settore strategico per la filiera dell'industria nel trasporto delle merci, soprattutto per la flessibilità che garantisce nel servizio. È però l'anello più debole della catena logistica del Paese e, come per ogni catena, è proprio dagli anelli più deboli che si misura la forza del sistema. Rafforzarlo significa rafforzare l'intero sistema e per farlo occorre perseguire alcune strategie di fondo essenziali.

La prima si chiama integrazione modale e significa superare la contrapposizione storica gomma - rotaia determinando invece le convenienze di incontro per entrambi i settori con politiche di incentivi allo scopo finalizzati, a partire da quelli che erano stati previsti per l'incremento delle autostrade del mare, che voi avete invece scelleratamente definanziato e che costituivano un obiettivo strategico, proprio per un Paese dalle non agevoli caratteristiche orografiche come il nostro. La seconda consiste nel favorire una politica industriale vera del settore, offrendo una visione di sistema e agevolando la formazione di imprese di trasporto di dimensioni industriali, superandone l'attuale frammentazione, con incentivi volti a favorirne l'aggregazione. La terza strategia presuppone una politica logistica nel nostro Paese attualmente inesistente, e su cui però si gioca la vera sfida di competizione nella distribuzione dei prodotti, in entrata e in uscita, sia dal Paese che dalle realtà urbane e metropolitane, superando il congestionamento e lo stazionamento delle merci.

Per realizzare tutto ciò occorre una ristrutturazione del comparto e una riorganizzazione del servizio in grado di assorbire i maggiori costi determinati da quelle che in gergo si chiamano le rotture di carico. Rendere conveniente anziché costoso il trasferimento delle merci da un vettore all'altro è possibile solo con grandi soggetti industriali e con la previsione di processi di lavorazione aggiuntivi ad ogni rottura di carico, appunto. Per fare ciò occorre rimuovere tutti i principali fattori che ostacolano questo processo e disincentivare ogni forma di intermediazione che al contrario, come nei subappalti, fa strutturalmente o lievitare i costi o abbassare il livello della sicurezza, talvolta anche entrambe le cose.

Ecco allora alcune semplici e fondamentali cose da fare che vi proponiamo con urgenza: l'immediata cancellazione d'ufficio delle imprese iscritte all'albo autotrasportatori che non dispongono di veicoli; incentivare l'acquisizione delle imprese che chiudono, favorendone l'acquisizione da parte di altre imprese italiane, garantendo sgravi fiscali e contributivi a coloro che ne assumono il personale e i mezzi; prevedere la confisca della merce in caso di trasporto abusivo e mancato rispetto della normativa in materia di costi minimi; assumere iniziative atte a contenere il fenomeno della subvezione, limitando a due passaggi la vendita dello stesso contratto di trasporto; inasprire il sistema dei controlli nei confronti delle imprese che violano il codice della strada e delle imprese che sfruttano irregolarmente la libertà di stabilimento attraverso la finta apertura di sedi all'estero; prevedere nuove norme per impedire, indipendentemente dalla natura sociale dell'impresa, le violazioni in termini di sicurezza o di tutela delle condizioni di lavoro dell'autotrasportatore.

Ecco, Sottosegretario, siamo consapevoli che queste non sono riforme a costo zero, come quelle elencate nel piano della logistica – a lei caro – ma che purtroppo non saranno fatte proprio perché, essendo apparentemente a costo zero, hanno un costo maggiore di queste, andando a mettere in discussione poteri consolidati nel tempo, poteri forti, Sottosegretario. Lo faremo un'altra volta, magari in occasione del tanto annunciato decreto sviluppo sulle infrastrutture. Non sono però neppure la richiesta della luna nel pozzo. Avremo, in questo senso, potuto fare l'elenco delle infrastrutture che avevate promesso dieci anni fa al Paese e che non avete realizzato.

Questi invece sono provvedimenti da fare subito, che costano probabilmente meno delle sovvenzioni che annualmente vengono apparentemente erogate al settore e che guardano al futuro del Paese.

Quello che vi chiediamo è di farci capire e far capire agli italiani se questo Paese lo volete governare, rischiando, inevitabilmente nella situazione data, un po' del vostro residuale consenso, o se pensate solo alla vostra improbabile sopravvivenza. Purtroppo per il Paese, come è ormai ben chiaro, la questione che vi poniamo, non riguarda solo l'autotrasporto. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Astore. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore De Toni per illustrare la mozione n. 477.

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, colleghi senatori, signor Sottosegretario, come ricorderà bene il sottosegretario Giachino, in quanto ha partecipato al convegno tenutosi a marzo 2011 sull'autotrasporto, l'Italia dei Valori si è interessata particolarmente a questo tema, perché siamo convinti dell'importanza del settore per la nostra economia e riteniamo che l'autotrasporto sia una componente fondamentale della catena logistica, soprattutto in un Paese in cui, volente o nolente, le merci vengono spostate principalmente ancora su gomma. Ma siamo anche convinti che le politiche sinora poste in essere in materia, in particolare negli ultimi dieci anni, non abbiano conseguito gli effetti sperati di effettivo sostegno al settore, per garantire allo stesso autonomia e competitività.

Da più di dieci anni a questa parte, lo Stato paga cifre esorbitanti per sostenere il settore dell'autotrasporto. Solo nel decennio 2000-2009 sono stati spesi 3,5 miliardi di euro in favore dell'autotrasporto con una serie, però, di interventi a pioggia – qui sta il problema – che troppo spesso hanno avuto carattere di pura assistenza. Non sono stati finalizzati e soprattutto, a nostro avviso, non sono andati a beneficio del rilancio del settore.

Troppo spesso dell'autotrasporto ci si ricorda in campagna elettorale o quando la categoria risente di particolari problemi – come sta accadendo in questo periodo – magari minacciando un fermo con conseguenze economiche importanti.

È mancata una vera politica che fosse espressione di una visione d'insieme, di una volontà di autentica riforma della disciplina. Questo ha

fatto sì che il sistema rimanesse frammentato, polverizzato, con un numero di imprese che è andato aumentando, comportando una netta perdita di competitività del settore soprattutto in termini di organizzazione ed innovazione tecnologica ed esponendo i nostri vettori, in particolar modo i padroncini, alla concorrenza, spesso sleale, dei Paesi dell'Est.

Il settore è dunque in sofferenza per i costi del lavoro (più elevati in Italia rispetto ad altri Paesi) e per i costi del carburante che sicuramente hanno un'incidenza notevole nel conto economico di un'impresa. Quello che noi diciamo è che le risorse vanno assegnate come accompagnamento alle imprese, come chiediamo per tutti i settori, soprattutto in un momento critico come quello attuale, ma vanno riorganizzate e assegnate secondo altre logiche. Voglio dire che bisogna smetterla di fare ricorso alla logica del sussidio e soprattutto di difendere inefficienze strutturali con misure orientate al ritorno a sistemi paratariffari e anticoncorrenziali.

Non siamo d'accordo senza dubbio sul modo di legiferare adottato per intervenire in questo settore. Non posso dimenticare che avete inserito in un decreto-legge vertente su tutt'altra materia i contenuti di un protocollo d'intesa concluso sotto la minaccia di un fermo dei servizi, con il dissenso della committenza e il parere contrario dell'*Antitrust*. Siamo convinti invece che ci sia bisogno di ampio confronto, che sia giunto il momento di definire un quadro di riferimento all'interno del quale si possano individuare finalità, priorità e risorse per il rilancio del settore, con precisi impegni dello Stato al fine di orientare le strategie dei diversi soggetti imprenditoriali coinvolti.

Riteniamo necessario addivenire quanto prima ad una riforma organica della disciplina del settore dell'autotrasporto, nel pieno rispetto dei principi della concorrenza, della trasparenza, della tutela della sicurezza stradale e della sicurezza sul mezzo di trasporto.

Quello che noi proponiamo al Governo è di procedere ad una definitiva liberalizzazione del mercato attraverso il superamento dell'attuale meccanismo dei costi minimi di esercizio, prevedendo una clausola di legge di eccessiva onerosità sopravvenuta per il contratto di trasporto che sia in grado di salvaguardare la posizione giuridica di entrambi i contraenti nel momento in cui si verificano oscillazioni rilevanti dei prezzi degli idrocarburi, sulla scorta di quanto previsto dall'articolo 1467 del codice civile.

Vi è poi un fenomeno importante che vi chiediamo di affrontare immediatamente: la cancellazione immediata dagli albi provinciali delle 50.000 imprese prive di veicoli. La loro iscrizione impedisce di creare reali condizioni di trasparenza sul fronte dell'offerta. Tali aziende infatti, dette anche agenzie cosiddette intermediarie di autotrasporto, operano senza avere veicoli, ma acquisiscono commesse e le girano ad altre imprese a prezzi ovviamente più bassi, alimentando una lunghissima catena di subappalti che poi finisce per strozzare il vettore effettivo che deve eseguire il trasporto. Verrebbe da chiedersi perché succede tutto questo e la risposta è molto semplice: innanzitutto perché per iscriversi all'albo oc-

corre dichiarare il possesso di almeno un veicolo, ma nei fatti il veicolo stesso può essere venduto anche il giorno dopo la sua registrazione.

Mi chiedo se non avrebbe senso, a questo punto, valutare una modifica del decreto legislativo n. 112 del 1998 per togliere la competenza alle Province in materia di tenuta degli albi. L'Italia dei Valori propone da tempo la soppressione delle Province che, neanche a farlo apposta, pure nel settore dell'autotrasporto, hanno solo contribuito a generare confusione e dispendio di tempo e risorse.

Analogamente, riteniamo vada affrontato il tema dell'incentivazione per favorire le aggregazioni e le fusioni tra imprese di autotrasporto. In Italia quasi la metà è proprietaria di un solo veicolo ed oltre la metà delle imprese è costituita ancora da ditte individuali. Questo dato rende difficile la sopravvivenza delle stesse imprese sul mercato. Ci sono stati interventi per favorire l'aggregazione. Ricordo per tutti che nel 1997 l'allora ministro Burlando tentò di perseguire la strada degli incentivi per l'aggregazione, ma a distanza di anni è evidente che quella strategia non ha funzionato.

Ad avviso dell'Italia dei Valori, questi incentivi dovrebbero essere concessi in modo proporzionale all'incremento dimensionale delle imprese realizzato a seguito dell'operazione di aggregazione o di fusione e, soprattutto, in relazione al numero dei veicoli posseduti da ciascuna impresa prima della conclusione dell'operazione di aggregazione o di fusione, purché il numero finale dei veicoli, una volta conclusasi la predetta operazione, non risulti inferiore alle 10 unità.

Gli incentivi potrebbero essere concessi sotto forma di sgravi fiscali e contributivi legati all'incremento della base occupazionale.

L'obiettivo deve essere quello di assegnare le risorse con la precisa finalità di giungere all'aggregazione e non come è accaduto con il cosiddetto milleproproghe di attribuire genericamente ben 246 milioni di euro ad interventi di sostegno del settore dell'autotrasporto, senza specificare in concreto la finalità.

Altro punto per noi fondamentale è quello dell'innovazione tecnologica. E sappiamo che innovare costa alle imprese. Riteniamo necessario supportare questi investimenti.

C'è poi il problema della responsabilità del vettore. Tale intervento riguarda il limite del risarcimento. La prassi ha dimostrato che il limite allora pensato a favore dei vettori è risultato un *boomerang*, in quanto a seguito della sua introduzione vi è stato un aumento del contenzioso volto a superare tale limite adducendo la colpa grave del vettore, con importanti riflessi anche assicurativi. Noi crediamo che prevedere un limite sensibilmente più alto di quello previsto dalla normativa interna, uniformandolo a quanto previsto dalla Convenzione di Ginevra, così come ha fatto la Germania, garantirebbe una maggiore adeguatezza dei risarcimenti ed un maggior grado di certezza.

Ultimo punto, ma ovviamente non meno importante, quello dei controlli e della concorrenza sleale. Vi è un numero sempre crescente di veicoli industriali provenienti dai Paesi nuovi entranti nell'Unione europea,

che operano nella più totale mancanza di rispetto delle norme sulla sicurezza stradale, a causa di un'assenza di regole certe e di una scarsa politica dei controlli a livello europeo e nazionale. Questo comporta una situazione drammatica per l'autotrasporto italiano e per l'economia ad esso collegata. Per tali ragioni, l'Italia dei Valori ritiene prioritario che il Governo si adoperi presso le competenti istituzioni comunitarie al fine di giungere all'adozione di una serie di misure *antidumping*.

In ambito nazionale riteniamo poi importante che venga garantita la necessità di uniformare i controlli su tutto il territorio nazionale, sia quelli di tipo fiscale e previdenziale che quelli in materia di sicurezza dei mezzi di trasporto circolanti.

Concludo dicendo che i temi che riguardano il settore e che andrebbero affrontati sono certamente diversi e molteplici. C'è il problema dell'ecosostenibilità e dell'intermodalità, per noi fondamentali; quello dei viaggi a vuoto; dei ferrobonus, ed altri ancora, ma auspichiamo che intanto, onorevole sottosegretario Giachino, si possa trovare condivisione sulla necessità di procedere con un approccio integrato di sistema, in grado di garantire la crescita della competitività del nostro autotrasporto, smettendola con la strategia degli interventi a pioggia o di carattere emergenziale. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

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

SIRCANA (*PD*). Signor Presidente, signor Sottosegretario, colleghi, il senatore Marco Filippi ha illustrato con dovizia di particolari le motivazioni che, a nostro parere, rendono questa mozione una proposta molto seria cui sarebbe opportuno che maggioranza e Governo dessero ascolto e seguito. Mi limiterò quindi a qualche considerazione sulle criticità del settore e sulla necessità di superare ed archiviare definitivamente la politica degli incentivi a pioggia per passare ad una politica fatta, sì, anche di incentivi, ma di incentivi dati in cambio di regole e del loro rispetto.

Infatti, signor Sottosegretario, come ha brevemente ricordato il senatore Marco Filippi, circa un anno fa, nel rispondere proprio ad un mio intervento critico sulle generose provvidenze del Governo a favore dell'autotrasporto, nel difendere le iniziative dell'Esecutivo, sostenne che grazie ad esse si era scongiurato il pericolo di agitazioni e scioperi nel settore. Trascinato evidentemente dall'entusiasmo e dalla foga, giunse addirittura a sostenere che si era scongiurata la paralisi del Paese e, non contento, mi invitò a non dimenticare quanto nei primi anni Settanta era successo nel Cile di Allende sulla deriva degli scioperi dell'autotrasporto. In buona sostanza, il messaggio del Governo si poteva sintetizzare così: non si può scherzare con questo settore perché, se si ferma il trasporto su gomma, si ferma il Paese.

Complimenti, in primo luogo, per la schiena diritta. In secondo luogo, per la lungimiranza politica: invece di mettere mano al sistema, dandogli sì misure di sostegno ma anche e soprattutto regole, si preferisce

evidentemente la linea delle concessioni e degli incentivi senza chiedere nulla in cambio se non una labile garanzia di pace sociale.

Centotrentaquattro milioni di euro di riduzione di premio INAIL; 174 per la detrazione forfetaria di spese non documentate; 54 per la riduzione della tassa di possesso; 15 per il fondo d'investimento; 77 per l'ecobonus; 50 per il Fondo di garanzia delle piccole e medie industrie; 137 di riduzione dei pedaggi autostradali: questo è solo un breve ed incompleto elenco degli incentivi decisi nel 2009 a favore degli autotrasportatori e sostanzialmente interamente confermati nel 2010 e nel 2011.

Peccato che questo fiume, o questi fiumiciattoli, di denaro non abbiano inciso minimamente sulla struttura di impresa né sulla qualità delle imprese che vivono ancora e nuovamente oggi una situazione drammatica. Se si guarda poi alla struttura delle voci di spesa di queste imprese, si vede come si tratti di voci non comprimibili (parliamo di carburanti, di costo dei mezzi e via dicendo), tranne una, la voce del personale. Abbiamo quindi una preoccupante crescita del lavoro nero, una persistente violazione delle regole sugli orari di guida e sugli orari di riposo, e via dicendo.

Insomma, per questi motivi, oltre a quelli illustrati dal collega Marco Filippi, chiediamo che la nostra mozione venga approvata da quest'Assemblea. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore De Toni*).

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

MURA (*LNP*). Signor Presidente, gentili membri del Governo e onorevoli colleghi senatori, ho ascoltato con estrema attenzione l'illustrazione delle mozioni da parte dei colleghi Marco Filippi e De Toni. Ci rivolgiamo indubbiamente ad un mondo ampio, quale è quello dell'autotrasporto italiano, come è stato detto prima, composto da 90.000 aziende che gestiscono mezzi e conducenti che ogni giorno effettuano spostamenti più o meno lunghi sulle strade nazionali ed internazionali. La morfologia del nostro territorio e la carenza di infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie contribuiscono a fare dell'autotrasporto un'attività sicuramente di primaria importanza per l'intera economia nazionale.

Il comparto è in crisi – lo sappiamo – e si deve scongiurare la chiusura delle imprese e l'alterazione del regolare servizio di movimentazione delle merci, che rappresenta per il nostro sistema produttivo, per la grande distribuzione e, quindi, per l'intera collettività una risorsa primaria.

Ecco perché il Governo è intervenuto massicciamente in questo settore negli ultimi 40 mesi, cercando di difenderlo al meglio dalla crisi con l'aumento di 200 milioni l'anno e lavorando con il nuovo Piano nazionale della logistica, proprio per rendere più competitiva la logistica italiana, per farle acquisire nuovi traffici e quindi nuova domanda di trasporto, potenziando i servizi di trasporto e di logistica, per promuovere l'adozione di modelli logistici ottimali per filiere specifiche, per incoraggiare lo sviluppo di standard operativi fondati su forme di aggregazione peculiari del settore.

Il nuovo Piano nazionale della logistica – lo ricordiamo – è stato varato a dicembre 2010 e si propone l'obiettivo di tagliare gradualmente l'inefficienza logistica del nostro Paese, stimata in circa 40 miliardi di euro annui, attraverso dieci linee strategiche e 51 azioni che interessano i diversi settori dei trasporti e della logistica, nonché le norme, le regole e la valutazione degli effetti degli interventi che saranno realizzati.

Nel corso del 2011, la Consulta ha portato avanti le linee di attuazione del Piano, dando vita ad approfondimenti tematici nel campo dell'intermodalità ferroviaria e marittima, sulle piattaforme territoriali e sui principali processi di filiera (agroalimentare, la distribuzione urbana delle merci, *reverse logistics*, merci pericolose, farmaco), con l'obiettivo di abbattere i costi logistici, diffondere le tecnologie ITS (*Intelligence Transport System*), ridurre i tempi di attraversamento dei porti e razionalizzare le operazioni di carico e di scarico. Entro quest'anno è previsto che vengano avviate le sperimentazioni, finanziate dalla Consulta, previste da accordi con le istituzioni e le associazioni interessate.

Non dimentichiamo mai che all'autotrasporto italiano si sono dedicate negli ultimi vent'anni personalità politiche di rilievo, da Bernini, a Burlando, a Bersani e Treu. Lascio a chi conosce il settore la valutazione di quello che è stato fatto in questi vent'anni da queste persone, malgrado i notevoli incentivi che sono stati dedicati al comparto.

Sicuramente il settore dell'autotrasporto risente di una serie di squilibri e di carenze strutturali che, unitamente alla congiuntura economica sfavorevole, minano la competitività delle nostre imprese a vantaggio di quelle straniere, come è stato già ricordato.

Il percorso di liberalizzazione regolata, intrapreso in questi anni, deve essere portato avanti, con l'obiettivo di migliorare la mobilità delle merci e di renderla competitiva nel contesto europeo.

Per quanto riguarda l'attività di controllo in questi ultimi anni, mi risulta che la Polizia stradale effettui regolarmente controlli sui camion e i mezzi pesanti che circolano sulle strade, per verificare il rispetto, da parte dei vettori nazionali, comunitari ed extracomunitari, delle disposizioni vigenti in materia di tempi di guida, pause e riposi degli autisti, e delle altre disposizioni volte a garantire la sicurezza sulle nostre strade. Mi sembra doveroso puntare a favorire, anche attraverso una forte e rinnovata politica dei controlli, comportamenti rispettosi delle norme a tutela della concorrenza, e, contestualmente, puntare a politiche che rendano sempre più competitiva la nostra offerta trasportistica.

Un punto che vorrei però sottolineare a tal proposito concerne i dati contenuti nel rapporto biennale della Commissione europea sui controlli relativi al periodo 2007-2008 da parte delle autorità competenti degli Stati membri. Le verifiche sul rispetto del regolamento comunitario sui tempi di guida e di riposo evidenziano che gli accertamenti sono stati effettuati, nell'80 per cento dei casi, su veicoli e autisti nazionali, mentre in altri Paesi la tendenza è invertita e i controlli sono stati effettuati per la maggior parte sui veicoli stranieri. Sicuramente una politica di controlli congiunti fra l'Italia e i Paesi confinanti potrebbe essere più fruttuosa e pro-

duttiva per sviluppare una cooperazione operativa, che porti ad elevare gli standard di sicurezza stradale e, contemporaneamente, a combattere la concorrenza sleale.

Controlli più frequenti sui camion stranieri, soprattutto nelle aree del Nord, in cui circolano in numero elevato, potrebbero migliorare le problematiche transfrontaliere, ad esempio riducendo il numero di casi di violazione sulle norme di cabotaggio stradale. Così come sarebbe opportuno distribuire in modo omogeneo sull'intero territorio nazionale le attività ispettive, non concentrandole solamente su alcune aree, ciò che comporta una evidente penalizzazione per chi opera in quei territori.

È anche necessario intervenire per superare le abitudini commerciali degli operatori italiani nelle transazioni con l'estero. Considerata anche la forte vocazione esportatrice dell'Italia, il fatto che la regia dell'attività di logistica sia lasciata agli operatori esteri rappresenta una perdita di fatturato, stimata nell'ordine di 10 miliardi di euro l'anno, che il nostro sistema economico non può più permettersi.

Per affrontare le diverse criticità sollevate dagli operatori del settore e per rilanciare l'intero sistema, il Governo ha quindi ritenuto importante costituire un Tavolo permanente col mondo dell'autotrasporto e quindi con le associazioni dei vettori e dei committenti. Una condivisione di obiettivi tra la committenza ed il comparto può essere il punto essenziale da cui ripartire per definire una piattaforma comune verso un sistema di trasporto competitivo, regolare e sicuro. Grazie al lavoro di questo tavolo sono state introdotte regole volte a favorire la trasparenza del mercato ed una maggiore correttezza nei rapporti fra la committenza e gli autotrasportatori: costi minimi di sicurezza anche per i contratti scritti, da individuare nell'ambito di accordi di settore; tempi di pagamento non superiori a 60 giorni dall'emissione della fattura per i servizi di trasporto; disciplina dei tempi di carico e scarico; possibilità di azione diretta da parte di chi esegue effettivamente il trasporto nei confronti del committente originario, che contribuirà a ridurre la subvezione; miglioramento delle disposizioni sulla corresponsabilità dei diversi soggetti coinvolti nella filiera del trasporto, in caso di violazioni delle regole sulla sicurezza stradale.

Siamo ben consapevoli come Lega Nord, e ciò è assolutamente condiviso dal Governo, che questa debolezza strutturale è resa più drammatica dalla crisi economica globale in atto: il nostro autotrasporto, infatti, è probabilmente uno dei comparti economici più colpiti dalla crisi, tanto che questa maggioranza ha deciso anche quest'anno di assegnare 400 milioni di euro nella finanziaria, che, unitamente alle risorse strutturali (che, ricordo, ammontano a oltre 300 milioni di euro), potranno fornire un forte sostegno al settore.

Ma il metodo del confronto fra le parti interessate, la condivisione e lo spirito propositivo penso che siano il modo migliore per risollevarlo l'intero sistema. Il Tavolo sta lavorando alla normalizzazione degli albi provinciali, alla cancellazione delle imprese senza veicoli (stimate in circa 50.000, come emerso nel corso dell'illustrazione delle mozioni), alla distribuzione urbana delle merci e alla ricerca di un miglior equilibrio com-

merciale tra vettori e committenza, per una crescita della capacità competitiva delle imprese.

Un aspetto importante sono gli interventi di ordine burocratico, come la previsione di una deroga per l'esame di idoneità professionale per le aziende che hanno alle spalle anni di attività regolare senza rilievi, che potrebbero dare un po' di respiro agli autotrasportatori. Ricordo che in alcune province la percentuale dei non idonei è altissima, anche perché non è pensabile che un titolare di licenza, in questo delicato periodo economico, tralasci il lavoro per dedicarsi completamente allo studio.

In conclusione, credo che l'obiettivo di affinare ed individuare nuove aree di convergenza e di crescita complessiva del sistema trasportistico nazionale debba essere alla base dell'intero lavoro per raggiungere il risultato virtuoso di una maggiore trasparenza, efficienza e crescita nel settore dell'autotrasporto. (*Applausi del senatore Rizzi*).

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

SANGALLI (*PD*). Signor Presidente, colleghi, signor Sottosegretario, la proposta che noi avanziamo parte, tra le varie cose, anche da una considerazione che deriva da una semplice analisi di politica industriale: abbiamo il triplo delle imprese di autotrasporto della Germania e il doppio della Francia, con una crescita del prodotto interno lordo previsto che è metà di quella della Francia ed un terzo, forse un quarto, di quella della Germania.

Cosa c'entra questa comparazione dei dati? C'entra, perché il settore dell'autotrasporto è l'elemento di maggiore inefficienza del nostro sistema economico. Da un lato, si è concentrata la logistica, soprattutto dal punto di vista finanziario, dall'altro si è concentrata, o almeno in parte sta concentrandosi, l'industria, cioè la committenza. Tutti sappiamo che per stare sulla scala della competizione globale sono necessari fenomeni di concentrazione e nel contempo di qualità. Ciò che mette in relazione mercati e produttori è l'autotrasporto e questo non si è concentrato, è rimasto fortemente polverizzato, con una condizione di vita dell'autotrasportatore italiano che credo sia paragonabile soltanto a quella dei raccoglitori di frutta nel Mezzogiorno, quando vengono chiamati abusivamente a raccogliere la frutta e a lavorare in nero. È un lavoro da schiavi svolto da piccoli imprenditori, persone permanentemente legate al proprio debito e che quindi legano la propria vita, la propria sopravvivenza personale e imprenditoriale e quella delle loro famiglie al debito che hanno contratto per tutta la vita.

Si sono trasferiti, come si è detto qua, molti soldi all'autotrasporto. Lei, signor Sottosegretario, credo saprà bene che di questi soldi all'autotrasporto ne sono arrivati pochissimi. Sono in realtà soldi che sono serviti a comprimere ulteriormente i costi del servizio di autotrasporto per il committente e il destinatario. Si sono compressi i prezzi e si sono pagati molti soldi pubblici; il mercato è stato violato ancora una volta e la competizione non ha vinto: ha vinto un costo pubblico che ha consentito a pe-

trolieri e a committenti di varia natura di accrescere le proprie ricchezze, non sul piano competitivo ma sul piano dello sfruttamento di un segmento della catena di costruzione del valore. Non abbiamo mai valorizzato l'autotrasporto come una componente della catena di costruzione del valore del prodotto, e quindi siamo un Paese più debole.

Siamo un Paese che non fa intermodalità perché non investe sul trasporto ferroviario; siamo un Paese più debole perché ha preferito avere una miriade di debolissimi autotrasportatori piuttosto che finalizzare una parte di quegli incentivi all'aggregazione tra imprese, alla nascita di imprese più strutturate che, quando si vogliono strutturare (il Sottosegretario lo sa bene, ma non è responsabilità sua), trovano difficoltà, anche formali, a strutturarsi. Mi capitava proprio l'altro giorno di incontrare soci di una società di persone del settore dell'autotrasporto i quali, per attrarre capitali, avevano intenzione di trasformarsi in società di capitali. All'albo dell'autotrasporto questo vuol dire bloccare la propria attività dai tre ai sei mesi, perché il mero cambio societario blocca l'attività di queste imprese. Non è un grande costo fare in modo che una società di persone, diventando società a responsabilità limitata o crescendo nella sua struttura societaria, possa immediatamente continuare la propria attività, magari mentre si fanno le opportune verifiche sui soci che entrano. Non è un grave costo.

Credo che nel nostro Paese non si voglia una ristrutturazione del settore. Che non la si voglia è evidente non tanto dalla quantità di denaro che viene speso e sulla quale tutti i diversi *stakeholder* guadagnano moltissimo (dalle autostrade, ai rivenditori di carburanti, a quelli che hanno il prezzo dell'autotrasporto più basso d'Europa, ma anche il servizio più inefficiente d'Europa), ma per lo stretto rapporto che c'è tra funzionamento dell'autotrasporto e funzionamento del sistema industriale del nostro Paese. Forse quei numeri ci dicono qualcosa di più: che siamo poco competitivi perché abbiamo preferito tenere non un sistema di piccole imprese, ma una miriade di disperati. Le piccole imprese sono un'altra cosa: sono forme che si organizzano tra loro e crescono di dimensione; vivono per crescere e non per sopravvivere e vivono per crescere nelle dimensioni nelle quali i vari Governi, ma questo in particolare, non paiono proprio credere.

Si parla, per esempio, delle dimensioni non della grande impresa, ma dell'impresa grande, cioè delle imprese piccole che si aggregano tra di loro per fare produzione lavoro, trovare nuovi mercati, avere nuovi strumenti di collegamento, per poter partire da Milano per fare un carico ad Istanbul e trovare qualcuno di fianco ad Istanbul che dà l'informazione che si può tornare ancora con un carico. È quello che capita alle flotte olandesi, francesi e tedesche; è quello che non capita all'autotrasportatore italiano, il quale, però, garantisce un prezzo più basso delle flotte di quei Paesi. Lo fa solo sulla propria pelle e pagando un prezzo inaudito allo Stato e a un mercato che non è competitivo.

Purtroppo, negli anni, il timore dell'unica forma di lotta che possono avere questi settori, che è il fermo dell'autotrasporto, il blocco dei trasporti, ha schedato i provvedimenti, e non vi è mai stata la volontà di

fare una seria programmazione per modificare e riformare questo settore. Si minaccia un fermo; si stanziavano dei quattrini per tacitarlo e non ci si cura di sapere dove andranno. Mentre si minaccia un fermo e molta committenza protesta, la stessa sa che da quella minaccia e da quell'impegno pubblico trarrà vantaggi ulteriori che non trarranno i trasportatori, con buona pace di questo settore, di questo mercato e della produttività del sistema Italia.

Forse è arrivato il momento di trattare il trasporto come una parte fondamentale della politica industriale del nostro Paese. E qui temo di aver detto una bestemmia, perché sono tre anni che sono qua, e durante questo periodo ho sentito parlare qualche volta di trasporto (gliene do atto, e ci siamo confrontati sul tema); qualche volta abbiamo parlato anche di questioni che riguardano la crisi economica e finanziaria; qualche volta ci siamo impegnati a dire che non c'è c'era crisi economica e finanziaria, ma mai ci siamo impegnati a parlare neanche un briciolo di politica industriale. Mai abbiamo affrontato il tema della competitività del nostro Paese rispetto agli altri Paesi, e ci meravigliamo che non ci siano provvedimenti per la crescita, ma solo per il contenimento dei costi.

Abbiamo abolito la politica energetica: non abbiamo abolito il nucleare, ma abbiamo abolito ogni politica energetica, perché avevamo puntato sull'energia nucleare per la nuova politica industriale e, saltata quella, non c'è un briciolo di idea alternativa.

Non abbiamo alcuna idea per strutturare le nostre imprese nella competitività. Non agiamo su un settore di una delicatezza clamorosa come quello del trasporto, che è un settore che ha la stessa importanza che, nell'ambito delle capacità competitive del Paese, hanno la finanza, il settore delle comunicazioni, quello del trasferimento tecnologico e della ricerca.

Presidenza della vice presidente BONINO (ore 11,37)

(Segue SANGALLI). Siamo un Paese che vorrebbe stare nella competizione globale e che dovrebbe crescere. Abbiamo un sistema trasportistico che è certamente peggiore di quello dei più arretrati Paesi africani. Lo teniamo in questa condizione perché, come sempre, c'è qualcuno che, dal non avere una politica, ci guadagna.

In Italia è sicuro che, dal non avere un mercato, tutti i monopolisti guadagnano e hanno sempre guadagnato: siano essi monopolisti del tipo che, quando si accende un interruttore la mattina, si accende un monopolio, sia che si tratti del monopolio che si accende quando, ogni volta che si va da una assicurazione, ci si trova di fronte a un cartello, sia che si tratti del monopolio di chi gestisce le autostrade o le concessioni pubbliche, sia che si tratti dei monopoli portuali. Noi siamo il Paese più monopolista d'Europa, quello con le minori libertà di mercato.

A quei pochi piccoli operatori che vorrebbero stare in competizione si dà qualche briciola per sopravvivere in una condizione di totale precarietà, senza concedere nulla che li faccia diventare imprese che stanno sul mercato competitivo. C'è bisogno di più mercato e più competizione, ma temo che questa sia una misura che ha sempre terrorizzato la politica italiana. Occorre però mercato, e occorre competizione.

Signor Sottosegretario, con questa mozione noi mettiamo al centro, non la necessità di trasferire meno quattrini al settore dell'autotrasporto, ma di fare investimenti nel settore dell'autotrasporto. Non quattrini, ma investimenti per il futuro: credo che questa sia una soluzione sulla quale potremmo convergere, prima della prossima minaccia di fermo dell'autotrasporto. (*Applausi dal Gruppo PD e dei senatori De Toni, Fistarol e Molinari. Congratulazioni.*)

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

CICOLANI (*PdL*). Signora Presidente, intervengo brevemente, e mi ricollego alle ultime parole del collega Sangalli, perché mi piacerebbe molto convergere, a valle di una discussione come quella di oggi, sul tema autotrasporto, che è un tema di grande delicatezza per l'importanza che questo sistema ha nel nostro Paese, visto che, comunque, oltre l'80 per cento delle merci vengono trasportate attraverso questo segmento industriale. È un segmento di cui il Governo si è occupato in più occasioni, anche con più compagini governative.

Io ricordo gli episodi più rilevanti, e poi entrerò nel merito, chiedendo al senatore Marco Filippi e ai cofirmatari della mozione di apportare alcuni correttivi per renderla compatibile con le nostre interpretazioni della crisi del settore.

Premesso che parliamo di un settore cosiddetto industrialmente maturo, dove le condizioni di mercato subiscono soltanto in minima parte gli effetti dell'innovazione tecnologica, dell'organizzazione, eccetera (e quindi soggetto più di altri settori a fenomeni di *dumping*), malgrado questo, noi, nel 2005, facemmo un atto di coraggio promuovendo una legge di liberalizzazione del settore di cui ho avuto l'onore di essere relatore. Essa era – ripeto – un atto di coraggio, che aveva come presupposto e come condizione per il suo funzionamento non soltanto il corretto comportamento degli attori della filiera, per i quali fu prevista una corresponsabilità nel caso del malfunzionamento dell'intera filiera: fu fatta anche una scommessa sul sistema dei controlli, nel presupposto che, se il sistema dei controlli avesse funzionato, avrebbe dovuto funzionare il nuovo impianto liberalizzato.

Che cosa è accaduto sostanzialmente? La legge ha funzionato, tant'è che non si è più sentita l'esigenza di ritornare alle cosiddette tariffe a forcella, che sono state, dopo decenni, definitivamente abbandonate. E ha funzionato secondo me – perché dobbiamo vedere i problemi, ma dobbiamo cercare di dirci qualche volta in quest'Aula anche dove troviamo i bicchieri mezzi pieni, e non soltanto quelli mezzi vuoti – perché,

come sappiamo, i controlli (ce lo siamo detti tante volte in Commissione) sono fortemente aumentati ed è migliorato fortissimamente il panorama dei controlli.

Quando in Commissione elaborammo la legge sulla sicurezza stradale, agimmo in modo da aiutare ulteriormente questo processo, considerando i comportamenti individuali, quindi la necessità che i guidatori professionali, gli autotrasportatori, fossero totalmente esenti da rischi derivanti dall'uso di alcool e droga, e penalizzammo ulteriormente comportamenti che non tenevano conto dei tempi di guida e di riposo. Prevedemmo quindi un'ulteriore azione che andava nella direzione di favorire il processo di liberalizzazione con un quadro di controlli, da un lato, e un impianto normativo, dall'altro, sempre più adeguati.

Inoltre, nel 2008 (e in quest'ultima manovra siamo ritornati sul punto nello specifico), prendendo atto di una serie di condizioni anche internazionali, quali l'estensione, in particolare, ai 27 Paesi comunitari della libera circolazione delle merci (che ha determinato una sperequazione fra gli autotrasportatori italiani e quelli stranieri) e di comportamenti anomali che persistevano, stante la crisi finanziaria che già nel 2008 si era affacciata prepotentemente e che è diventata oggi sempre più evidente (una crisi finanziaria diventata poi anche crisi del manifatturiero, quindi una crisi industriale che è andata a incidere anche su un settore sensibile e vitale come l'autotrasporto), abbiamo introdotto – diciamo così – una cautela sui costi minimi del trasporto. È stato ed è un intervento estremamente rilevante, perché è a garanzia di questo sistema industriale che il mercato non arrivi ad alterare le condizioni minime di sicurezza, che sono ritenute un valore da apprezzare in modo assoluto e, quindi, da tutelare.

Questo è il contesto all'interno del quale ci stiamo muovendo. E il settore, pur essendo presenti tutti gli elementi per una sua grave crisi, registra comunque ancora vitalità, oltre ad essere collaborativo con il sistema industriale, e non è tale da poter essere definito in maggiore difficoltà rispetto ad altri.

In questo quadro e se si condividono queste premesse, chiedo al senatore Marco Filippi, entrando nel merito della mozione, di modificarne alcuni punti.

Pur condividendo alcuni aspetti, mi lasciano tuttavia perplesso alcuni passaggi della mozione, che non condivido proprio in linea di principio.

Prevedere «l'immediata cancellazione, d'ufficio, delle imprese iscritte all'albo autotrasportatori che non dispongono di veicoli» mi sembra un provvedimento tanto forte da non poter essere accettato. Non c'è dubbio che vi debba essere un controllo anche dell'attività dell'autotrasporto all'interno dell'impianto legislativo esistente, ma la cancellazione d'ufficio delle imprese mi sembra che si possa effettuare soltanto in presenza di fatti penalmente rilevanti imputabili a queste imprese.

Allo stesso modo, quando si fa riferimento ad «una correlazione più stringente fra ricavi delle aziende per operazioni di autotrasporto e capacità trasportistica», leggo una volontà dirigistica di governo del settore,

quasi come se da una cabina di regia centrale si riuscisse a disporre accorpamenti, fusioni e quant'altro: ciò è l'esatto contrario delle scelte operate dal Governo in tema di liberalizzazione e regolazione diversa del mercato. Se si parlasse di disporre di incentivi che aiutino l'accorpamento, sarebbe un conto; un altro conto, però, è parlare di chiudere, di controllare e così via.

Quindi, noi non possiamo essere assolutamente d'accordo con l'incentivazione delle imprese che chiudono, con le «nuove disposizioni per le cooperative che impiegano soci lavoratori» e con l'assunzione «di iniziative per contenere il fenomeno della subvezione», eccetera. Quest'ultima richiesta è un'ulteriore criminalizzazione dei rapporti fiduciari. Credo che questo sia uno degli errori storici che hanno concorso a distruggere rami industriali del nostro Paese. La subvezione, similmente al subappalto nei lavori pubblici, se considerata nell'ottica in cui è nato, cioè del rapporto fiduciario e dunque della qualificazione del rapporto, non è altro che una modalità di ampliamento della forza dell'impresa. Si tratta della modalità con cui un sistema come il nostro, che è estremamente parcellizzato rispetto agli altri Paesi (concordo con i senatori Marco Filippi e Sangalli al riguardo), fornisce di fatto una risposta di accorpamento che ci rende il più possibile competitivi con gli altri Stati. Questo è il sistema attraverso cui un'impresa si allarga e si impianta.

Pertanto, dobbiamo stare attentissimi a toccare questi elementi, che sono importanti anche dal punto di vista finanziario. Mi spiego meglio: quando si fa ricorso a queste forme e ci si ritrova in difficoltà, tutto l'insieme risponde finanziariamente come se fosse un tutt'uno. Quindi, si possono colpire adeguatamente, ma bisogna stare molto attenti a colpire inadeguatamente tali ambiti.

Condivido invece una serie di altri elementi contenuti nella mozione.

In conclusione, chiedo al collega Marco Filippi e agli altri senatori firmatari di effettuare uno sforzo ulteriore, approfondendo ancora la mozione, perché il tema merita di essere affrontato nel modo più ampio possibile e con capacità di approfondimento da parte dell'Assemblea. In passato il Senato è riuscito a compiere questi sforzi, e io credo che riusciremo anche questa volta. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

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

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, onorevoli senatori, le mozioni, anche se molto diverse, presentate dagli illustri senatori dell'opposizione, consentono di fare il punto nell'Aula parlamentare su un settore fondamentale per la nostra economia: l'autotrasporto.

Circa il 90 per cento delle merci e dei servizi del nostro Paese, per il frutto delle politiche e delle non politiche di trasporto di questi anni, viaggia su gomma, quindi sui TIR.

Le difficoltà dell'autotrasporto – voglio dirlo agli illustri senatori dell'opposizione, che ho attentamente ascoltato, e dai cui interventi ho appuntato alcuni suggerimenti che saranno utili nella mia attività – nascono da lontano e sono legate da un lato all'eccesso dell'offerta, dall'altro alla grande frammentazione del settore e alla carenza di infrastrutture, che genera una congestione del traffico doppia rispetto alla media europea; inoltre, vi è la grande difficoltà a fare sintesi tra la committenza e l'eccesso di domanda, che si trasforma in una rappresentanza associativa di ben 13 sigle, e l'enorme difficoltà nell'applicare le norme che Governi e Parlamenti hanno dato al settore negli ultimi quarant'anni.

Come ha notato il bravissimo senatore Mura, hanno lavorato nella gestione di questo comparto importanti esponenti della politica italiana: da Signorile a Bernini, a Burlando, a Bersani, a Treu, a Uggé. Il risultato è quello che noi ci siamo trovati all'inizio della legislatura.

Tra i firmatari della mozione n. 451 vi è un senatore, il caro amico Sangalli, del quale ho apprezzato l'intervento, che ha partecipato parecchie volte, nella sua esperienza associativa, ai tavoli del settore, e potrà confermare la difficoltà a trovare sintesi in questo comparto.

Vede, senatore Sircana, non è un problema di schiena dritta. Chi ha voluto tenere la schiena dritta nel dicembre nel 2007 sotto l'allora Governo ha portato al blocco dei TIR, che durò quasi tre giorni e che costò la perdita di 4 miliardi di produzione al nostro Paese; non risolse alcun problema dell'autotrasporto e diede vita a una serie di impegni del Governo di allora che non trovarono l'approvazione da parte del Parlamento. Quindi, aver tenuto, come dice lei, la schiena dritta, far proclamare lo sciopero, non ha risolto di una virgola i problemi del Paese; anzi, ce li ha consegnati in modo aggravato nella fase successiva.

Vorrei far notare, visto che non è stato detto, che c'è una differenza sostanziale tra l'analisi che si fa e le terapie che si indicano. Sulle terapie, come ha già detto il senatore Cicolani, noi possiamo lavorare e condividere una serie di punti, ragion per cui, da questo punto di vista, è quanto mai opportuno il rinvio per un esame della parte dispositiva delle mozioni ad una seduta successiva, al fine di cercare di concordare talune questioni che possano trovare il consenso più ampio del Senato. Ciò che viene dimenticato è che a questo Governo è toccato gestire l'autotrasporto più difficile d'Europa, nel Paese che ha meno infrastrutture d'Europa e che, territorialmente, è il più arduo da gestire d'Europa; in quel Paese che, come diceva Cavour, ha la difficoltà, per raggiungere i mercati dell'Europa – il più grande mercato di consumo del mondo – di attraversare le Alpi. A questo Governo è toccato gestire questo settore dell'autotrasporto in queste condizioni difficili, in una legislatura che, dal punto di vista economico, è la più difficile del dopoguerra.

Vorrei rivolgermi al presidente Marini, del quale mi onoro di essere amico (invito il senatore Morando a prestare un po' di attenzione). Vedete, quando nel 1969 ci fu un momento di scontro sociale fortissimo nell'autunno caldo, in un contesto segnato dalle bombe di piazza Fontana, un grande ministro, che seppe chiudere lo scontro sociale in positivo con la

firma del contratto dei metalmeccanici, il grande senatore Carlo Donat-Cattin, poteva disporre di risorse che oggi non ci sono. Noi invece, nella crisi economica peggiore degli ultimi cento anni, in un Paese che non ha risorse, con l'attuale bilancio pubblico, abbiamo gestito il settore dell'autotrasporto, quello che ha pagato maggiormente gli effetti della crisi (non entro nel merito dei costi, ma potrei dare dei dati importanti), senza un giorno di sciopero, senza far pagare e ricadere le difficoltà di questo settore, come è capitato in tutti gli altri Paesi d'Europa con il blocco dei TIR, sull'economia del Paese, danneggiandolo ulteriormente e producendo un danno economico e sociale. Non so se questa sia schiena dritta, ma credo che sia stata capacità di gestione. Così come abbiamo gestito l'economia con l'allargamento della cassa integrazione in deroga: abbiamo gestito una fase sociale difficilissima in questo settore.

Capisco che il momento politico che stiamo vivendo porti di più ad accentuare certi toni, però io, che invece vi ascolto per cercare di capire cosa posso fare di meglio oggi, domani e dopodomani nell'attività di governo a favore del settore dell'autotrasporto e dell'economia italiana, ascolto le vostre proposte, ma non vorrei che dimenticassimo un fatto importante. All'inizio di questa legislatura, due giorni dopo la chiusura della prima vertenza, il 25 giugno 2008, durante l'audizione del ministro Tremonti in Senato, il senatore Morando espresse la sua preoccupazione per gli effetti inflattivi che quell'accordo avrebbe potuto produrre. Quell'accordo non ha avuto nessun effetto inflattivo. Non è aumentato il costo del trasporto, e noi abbiamo gestito l'economia senza farle pesare il costo di un blocco del Paese, come sarebbe accaduto se non avessimo chiuso quella vertenza.

Ma in questi anni abbiamo fatto qualcosa di più, ed io vorrei che il Parlamento italiano e i miei amici senatori dell'opposizione lo valutassero un po' meglio.

In questi anni difficili di scarsità di risorse abbiamo lavorato sull'intermodalità come da nessuna altra parte d'Europa. Noi abbiamo salvato e sbloccato le risorse dell'*ecobonus* per le autostrade del mare, frutto di una legge del 2002 del precedente governo Berlusconi che l'Europa approvò soltanto cinque anni dopo. Quelle risorse sono state tutte impiegate a favore delle autostrade del mare. Abbiamo fatto di più, merito di questo governo e della maggioranza che ci ha appoggiati: quella legge importante e innovativa, che prevedeva per tre anni l'incentivo a chi spostava il TIR dalla strada al mare, noi l'abbiamo prorogata. Qualsiasi esperto di politica industriale sostiene che gli incentivi si erogano per tre anni, dopodiché, avendo influito sullo spostamento modale, non c'è più bisogno di darli. Noi, proprio per insistere su questa modalità, stante la situazione difficile delle infrastrutture italiane, abbiamo prorogato in questa legislatura gli incentivi per le autostrade del mare. Tant'è vero che l'Europa ha definito la nostra – uso il termine italiano – la migliore pratica di intermodalità d'Europa. Dovremmo esserne tutti fieri, perché in fin dei conti, al di là di un voto, che può essere espresso per una serie di motivi, tutti abbiamo condiviso e condividiamo questo punto.

Non solo, in questa legislatura, con le difficoltà dei nostri conti pubblici abbiamo incentivato l'uso della modalità ferroviaria.

Il costo della congestione del traffico, signori senatori, arriva da un emendamento approvato – non oso usare nessun termine che non sia educato – per errore dal Parlamento alla fine del 1975. Mi riferisco all'emendamento dell'*ex* senatore Lucio Libertini che bloccò per venticinque anni la costruzione delle autostrade. Noi siamo lì, appiccicati a quell'errore storico, che fa sì che oggi la nostra situazione di infrastrutture stradali è del 40 per cento inferiore al resto dell'Europa; il costo della congestione del traffico è pari al doppio rispetto alla media europea, un costo che deriva dal rallentamento del traffico e del trasporto merci.

In merito alle risorse dell'autotrasporto (mi rivolgo ai miei amici Sircana e Sangalli), gli sconti o il rimborso delle spese non documentate sono frutto di Governi precedenti: c'erano già, non sono stati inventati in questa legislatura.

Quando siamo arrivati in questa legislatura, lo Stato spendeva per l'autotrasporto 500 milioni di euro: 300 milioni nel bilancio strutturale dello Stato e 200 milioni come manovra finanziaria. In questa legislatura abbiamo aumentato le risorse a favore del settore di 200 milioni di euro, per un totale di 600 milioni. Il costo di un solo giorno di blocco dei TIR ammonta a 1 miliardo e mezzo di euro di mancata produzione, di cui la metà sarebbero soldi che entrerebbero nelle casse dello Stato. Quindi, abbiamo guadagnato a gestire in questo modo la politica dell'autotrasporto.

Ad oggi, a tre anni e mezzo dall'inizio della legislatura, il costo del trasporto italiano non è aumentato di una virgola. In contemporanea, però, abbiamo agito sul lato normativo come non era avvenuto prima. Senatore Sircana, riprendendo l'intervento del senatore Cicolani, la liberalizzazione votata nel 2005 purtroppo, nei due anni del Governo precedente, non fu regolata, e in quest'Aula il Governo, nella persona del ministro Bianchi, all'inizio del 2007, chiese la proroga per i termini della regolazione di quella liberalizzazione che non venne compiuta nei due anni di quel Governo. Non solo, in quei due anni non si completò il piano della mobilità. Ma quelli erano anni in cui l'economia cresceva, in cui c'erano risorse da utilizzare.

Noi abbiamo lavorato in questa legislatura a difendere questo settore strategico per la nostra economia. Non solo. Come ben sa il senatore Marco Filippi (i cui complimenti espressi in 8ª Commissione del Senato porto dentro il mio cuore come tra i più belli ricevuti nella mia attività; io sono fatto così: capisco che in una società «scafata» ciò possa far sensazione, ma ripeto che ricordo e porto sempre con me i complimenti da lui rivolti sul Piano della logistica), noi nell'ultimo anno abbiamo lavorato al Piano nazionale della logistica. La proposta più bella della mozione del senatore Marco Filippi, che è veramente un pezzo di politica industriale, è scritta a pagina 83 del Piano nazionale della logistica. Se ci fosse il *copyright* di quelle idee, sarebbe mio. Ripeto che è scritto a pagina 83, e ricordo che il Piano della logistica è stato approvato nel mese di dicembre 2010.

Da un lato, abbiamo difeso il settore, con tutta una serie di risorse. Abbiamo diminuito il costo del lavoro per evitare la delocalizzazione delle imprese. Senatore Sangalli, la riduzione dell'INAIL serve a ridurre il costo del lavoro per gli autisti dipendenti delle società strutturate, che sono quanto di meglio abbiamo nella nostra politica dei trasporti e che dobbiamo difendere. Non potendo fare altri interventi che riducano il costo del lavoro, abbiamo scelto quella strada. Se troveremo insieme altre ipotesi per ridurre il costo del lavoro, sarò il primo ad esserne contento, perché ciò rappresenta un cruccio.

Il paradosso del nostro sistema trasportistico, a causa di chi ha aperto improvvisamente l'Europa a 27 senza fasi di transizione, è che, mentre facciamo fatica a ridurre la frammentazione, le nostre aziende più belle – quelle che hanno 1.500 autisti che lavorano in tutta Europa, competitori a livello internazionale sul sistema trasportistico, che sono il nostro fiore all'occhiello – rischiano di delocalizzare per andare a cercare un minor costo del lavoro allo scopo di competere con i nuovi Paesi entrati in Europa, tutto e subito.

Sicuramente potevamo fare di meglio. Ma vorrei soltanto far rilevare che abbiamo gestito, nei tre anni peggiori, dal punto di vista economico, degli ultimi cento anni, un settore che è il più difficile d'Europa.

Quando ho avuto l'onore e il piacere di collaborare con Carlo Donat-Cattin ho partecipato a qualche tavolo dei metalmeccanici, e pensavo che fosse il più difficile: vi garantisco che quello dell'autotrasporto (come può certificare il senatore Sangalli), con 13 sigle che vi partecipano e che hanno in mano un'arma di lotta che nessun altro ha, è il più complicato e difficile.

Nell'ultimo intervento legislativo, la legge n. 127 del 2010, che voi avete ulteriormente migliorato in occasione dell'ultima manovra economica, la legge n. 148 del 2011, parliamo dei costi minimi della sicurezza. Tali costi, da un lato rafforzano l'autotrasportatore, dall'altro garantiscono la sicurezza stradale e, poiché dovranno essere individuati negli accordi di settore, portano alla riapertura del dialogo, che negli ultimi anni è mancato, tra la committenza e l'autotrasporto nei vari settori, perché ogni settore ha le sue specificità e diversità.

In conclusione, consegno agli atti una serie di documentazioni per rispondere sia al testo della mozione che all'intervento in Aula del senatore Marco Filippi per quanto riguarda la questione dei pedaggi autostradali.

Per quanto riguarda la sicurezza, personalmente dispongo di dati diversi. Come ha ricordato il senatore Cicolani, in questi anni abbiamo svolto un lavoro di cui non sto qui a dare dettagli, ma su cui sono sempre disponibile a confrontarmi. Abbiamo raddoppiato i controlli sui mezzi pesanti, e posso dire un dato, che è un dato EUROSTAT di oggi, e che consegno agli atti: sulla base di un confronto europeo, il tasso annuo medio di mortalità negli incidenti dei mezzi pesanti in Italia nel quadriennio 2005-2008 è stato di 5,3 persone ogni milione di abitanti, un valore tra i più bassi in Europa. La graduatoria vede l'Italia all'ultimo posto, la Slovenia al penultimo, il Regno Unito al terz'ultimo, la Germania al quart'ultimo, i

Paesi Bassi al quint'ultimo, insieme alla Svezia, e poi alla Francia. Questa è una tabella EUROSTAT che consegno agli atti, così come consegno agli atti, perché vorrei fosse valutato, il testo dell'ultimo accordo firmato il 17 giugno 2010.

Parlo con il cuore in mano: stamattina ho ascoltato begli interventi, a parte i toni politici, che comprendo, anche se non li condivido. Ora, nel consegnare agli atti questo testo, osservo che il preambolo dell'accordo, che ha garantito ad oggi la pace sociale contiene un'analisi del settore, gli elementi di politica industriale del settore e gli obiettivi che il Paese deve cercare di raggiungere per diventare più competitivo, diminuire i costi dell'inefficienza logistica e aumentare la crescita economica.

Il valore di questo documento è reso straordinariamente importante dal fatto che è stato firmato da tutte le associazioni dell'autotrasporto. Questo documento certo non ha valore di norma, però è un pezzo della politica industriale del settore dell'autotrasporto che tutte le associazioni dell'autotrasporto, che hanno firmato l'accordo che ha poi prodotto la legge n. 127 del 2010, hanno firmato e sottoscritto. Credo sia uno strumento importante su cui vale la pena lavorare, e non a caso su questa base stiamo lavorando all'attuazione e implementazione del *Piano nazionale della logistica*.

Mi auguro che nella fase finale della legislatura, a partire già dal decreto sullo sviluppo delle infrastrutture, si possa avere qualche norma che ci aiuti a fare passi avanti. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Mura*).

PRESIDENTE. Il Sottosegretario ha chiesto il rinvio della discussione, e quindi della votazione delle mozioni.

Poiché non si fanno osservazioni, rinvio il seguito della discussione delle mozioni in titolo ad altra seduta.

Disegno di legge (2611) fatto proprio da Gruppo parlamentare

INCOSTANTE (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

INCOSTANTE (PD). Signora Presidente, dichiaro che il Gruppo PD fa proprio il disegno di legge n. 2611: «Piano nazionale per l'autonomia e la libertà delle nuove generazioni. Delega al Governo per l'unificazione delle aliquote contributive e l'incremento della copertura previdenziale a favore dei giovani lavoratori».

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto a tutti i conseguenti effetti regolamentari.

Sulla stretta creditizia delle banche

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signora Presidente, volevo richiamare la sua attenzione e quella dell'Aula sulle banche artefici della crisi, che continuano a strozzare famiglie e piccole e medie imprese con tassi a condizioni capestro. Il differenziale tra il costo dei mutui in Italia e quello della media dell'Unione europea è dello 0,59 per cento, mentre per il credito al consumo la forbice tocca l'1,1 per cento.

Ricordo che la gestione di un conto corrente in Italia costa 295,66 euro l'anno, mentre in Europa la media è di 114 euro. Oltre a questo, chiudono i rubinetti del credito: c'è una stretta creditizia. Noi abbiamo centinaia e centinaia di denunce dell'Associazione dei consumatori rispetto a piccole e medie imprese che non riescono nemmeno più a farsi rinnovare il fido, anche se le loro condizioni di solvibilità sono le stesse e non sono peggiorate. Infatti le banche, in deroga alla prudente gestione del credito e del risparmio, preferiscono erogare miliardi di euro – ripeto: non 100.000 o un milione, ma miliardi di euro – ai loro amici e sodali come Zaleski, Zunino, Ligresti e negare invece i prestiti alle piccole e medie imprese. Non si fidano neanche di loro stessi.

Un dispaccio Ansa di ieri, delle 17,06, titolava: «Crisi: BCE, depositi a un giorno sopra quota 213 miliardi». Questo significa che le banche, invece di dare i soldi a chi li chiede per rilanciare l'economia e aiutare il Paese a uscire da questa crisi sistemica, preferiscono depositarli *overnight* presso la cassaforte della Banca centrale europea: 213 miliardi ad un tasso dello 0,75 per cento, quando invece il tasso interbancario è almeno dell'1 per cento; quindi, ci rimettono pure.

Signora Presidente, questa situazione in Italia è ampliata perché non esiste vigilanza. Io presenterò una proposta di legge per sciogliere la Banca d'Italia che, invece di controllare l'operato dei banchieri, ci va a braccetto. Noi abbiamo la signora Tarantola che era amica, per esempio, di uno dei furbetti del quartierino. Il Governo non può fare orecchie da mercante. Deve dare una soluzione a questi problemi. Non deve solo andare a braccetto con Mussari dell'ABI, ma deve anche dirgli che in una fase come questa i banchieri devono fare la loro parte, devono dare i soldi alle famiglie e alle imprese, i mutui. Il bieco cinismo dei banchieri è intollerabile, e io continuerò a denunciare in quest'Aula queste situazioni perché, ripeto, questo è un grande Paese.

Qualcuno vorrebbe celebrare i funerali dell'euro: qualcuno si deve opporre. I banchieri non possono andare a celebrare i funerali dell'euro negando, con la stretta creditizia, il credito a chi ne ha bisogno e a chi lo merita, quando invece lo si dà agli amici e ai loro compagni di merende.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

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

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

La seduta è tolta (*ore 12,16*).

Allegato A

MOZIONI

Mozioni sul morbo di Alzheimer

(1-00320 (*p. a.*) (19 ottobre 2010))

V. testo 2

SOLIANI, ZANDA, BASSOLI, ADAMO, AMATI, ANDRIA, ANTEZZA, ARMATO, ASTORE, BAIO, BARBOLINI, BASTICO, BERTUZZI, BIONDELLI, BLAZINA, BOSONE, BUBBICO, CARLONI, CAROFIGLIO, CASSON, CECCANTI, CHIAROMONTE, CHITI, CHIURAZZI, D'AMBROSIO, DE LUCA, DE SENA, DEL VECCHIO, DELLA MONICA, DELLA SETA, DI GIOVAN PAOLO, FERRANTE, FILIPPI Marco, FONTANA, FOSSON, GARAVAGLIA Mariapia, GARRAFFA, GHEDINI, GIARETTA, GUSTAVINO, INCOSTANTE, LIVI BACCI, LUSI, MAGISTRELLI, MARINARO, MARINO Mauro Maria, MARI-TATI, MAZZUCONI, MOLINARI, MUSSO, NEGRI, NEROZZI, PAPANIA, PASSONI, PEGORER, PERTOLDI, PETERLINI, PIGNEDOLI, PINOTTI, PORETTI, PROCACCI, RANDAZZO, ROILO, ROSSI Paolo, SCANU, STRADIOTTO, VITA, SBARBATI, PINZGER. – Il Senato,

premessi che:

il 21 settembre 2010 è stata celebrata, a livello mondiale, la XVII giornata mondiale dell'Alzheimer, istituita nel 1994 dall'Organizzazione mondiale della sanità e dall'Alzheimer's disease international (ADI);

l'obiettivo è quello di sensibilizzare le istituzioni con una campagna che ha come *slogan* «Alzheimer. È tempo di agire insieme!»;

in occasione della giornata mondiale, l'associazione ADI ha pubblicato un rapporto secondo il quale nel 2010 i costi relativi alla demenza senile si sono aggirati attorno ai 460 miliardi di euro, corrispondenti all'1 per cento del PIL mondiale;

i malati di Alzheimer e di altre demenze sono oltre 36 milioni nel mondo, più di 6 milioni in Europa e un milione in Italia;

ogni anno in Italia si registrano 150.000 nuovi casi di persone ammalatesi di Alzheimer;

in Italia il costo sanitario annuo varia, secondo lo stadio di evoluzione della malattia, da 15.000 a 50.000 euro *pro capite*, con un costo a carico delle famiglie fino a 30.000 euro;

secondo le previsioni dell'ADI, la demenza e la sua forma più diffusa, l'Alzheimer, sono destinate ad aumentare sempre di più nel corso degli anni fino a raddoppiare entro i prossimi 20 anni, fino a toccare i 66

milioni nel 2030, i 115 milioni nel 2050, con aumento dei casi soprattutto nei Paesi poveri;

l'Associazione italiana malattie di Alzheimer e la federazione Alzheimer Italia, organizzazioni nazionali di volontariato senza fini di lucro, operano sul piano nazionale e internazionale promuovendo la ricerca e tutelando i diritti delle persone colpite dalla malattia;

è stata elaborata la «carta dei diritti del malato di Alzheimer», che ne tutela la dignità e l'accesso ai servizi sociosanitari e giuridici;

premessi inoltre che:

il morbo di Alzheimer è una patologia del sistema nervoso centrale che colpisce l'individuo anche in età presenile provocandone la demenza precoce;

non essendoci un censimento puntuale sull'incidenza annuale del morbo di Alzheimer è difficile stabilire l'insorgenza dei nuovi casi;

le persone portatrici di questa malattia presentano problematiche complesse per la cui soluzione, seppure parziale, è necessaria l'attività coordinata di specialisti medici e paramedici, oltre ad operatori socio-assistenziali;

la quantità di persone colpite da questa malattia e le problematiche ad essa correlate fanno dell'Alzheimer un problema non solo sanitario, ma anche economico e sociale;

sotto il profilo sanitario il problema fondamentale è che, attualmente, non si conoscono i fattori eziologici e la patogenesi; mentre dal punto di vista socio-economico il problema peggiore risiede nel fatto che tale patologia colpisce soggetti anche in età presenile, rendendoli parzialmente o totalmente non autosufficienti, peggiorando la qualità della loro vita e conseguentemente di quella dei loro familiari;

la demenza è un problema sempre più diffuso ed è spesso peggiorata dal senso di solitudine, isolamento e *stress* psicologico cui sono esposti sia l'anziano che le persone che se ne prendono cura;

sul territorio nazionale le risposte ai bisogni dei malati e di chi li assiste risultano scarse e disomogenee. L'80 per cento dei malati è assistito unicamente dalla famiglia, come purtroppo succede per la maggior parte delle malattie croniche, e la durata della malattia è di 7-10 anni dal momento della diagnosi;

il peso di assistenza, cure, paure e angosce ricade tutto, o quasi, sulle famiglie. Il «Rapporto europeo demenza» (2006) conferma che la maggioranza dei malati di Alzheimer è curato in casa (86 per cento) e che solo una piccola minoranza è ricoverata in ospedale (10 per cento) o in residenze specializzate (1 per cento). Lo stesso rapporto, nel 2008, rileva che in media, in ogni famiglia con un malato, ci sono tre persone che lo assistono. Si può stimare che circa 19 milioni di europei siano direttamente o indirettamente interessati dalle demenze,

impegna il Governo:

a prevedere una forma di censimento, a livello regionale e nazionale, delle persone affette dal morbo di Alzheimer e da altre demenze correlate;

a definire le linee guida per l'istituzione e l'attivazione di una rete integrata di servizi socio-sanitari per la diagnosi, la cura e l'assistenza alle persone affette dal morbo di Alzheimer e da altre demenze correlate, da erogare nelle aziende sanitarie locali in ambito territoriale;

ad adottare provvedimenti di carattere generale che impegnino le Regioni a definire modelli organizzativi di supporto alle famiglie, creando, anche in risposta all'emergenza, servizi di cura ed assistenza domiciliare, servizi socio-assistenziali e semiresidenziali (centri diurni) o residenziali;

a promuovere, con adeguati finanziamenti, la ricerca per la prevenzione, cura e riabilitazione della malattia, anche in relazione con l'università;

a promuovere l'educazione sanitaria alla popolazione circa i primi sintomi della malattia attraverso campagne di informazione, corsi e seminari;

a promuovere corsi di formazione e di aggiornamento dei medici di base e del personale sanitario destinato ad operare nelle strutture specializzate, al fine di garantire la maggiore competenza e specializzazione nell'erogazione dei servizi;

a prevedere un fondo nazionale per un'adeguata assistenza;

a fornire alle aziende sanitarie strutture, personale e strumentazioni in quantità proporzionali all'incidenza epidemiologica del morbo di Alzheimer e delle demenze correlate;

a favorire l'uniformità su tutto il territorio nazionale delle procedure assistenziali allo scopo di superare disparità di diagnosi e di trattamento anche farmacologico;

a prevedere diverse forme di sostegno anche economico e normativo diretto ai familiari sia da un punto di vista del sostegno che dell'informazione e della formazione, avvalendosi anche dell'iniziativa delle associazioni di volontariato.

(1-00320 (*p. a.*) (testo 2) (6 ottobre 2011))

Approvata

SOLIANI, ZANDA, BASSOLI, ADAMO, AMATI, ANDRIA, ANTEZZA, ARMATO, ASTORE, BAIO, BARBOLINI, BASTICO, BERTUZZI, BIONDELLI, BLAZINA, BOSONE, BUBBICO, CARLONI, CAROFIGLIO, CASSON, CECCANTI, CHIAROMONTE, CHITI, CHIURAZZI, D'AMBROSIO, DE LUCA, DE SENA, DEL VECCHIO, DELLA MONICA, DELLA SETA, DI GIOVAN PAOLO, FERRANTE, FILIPPI Marco, FONTANA, FOSSON, GARAVAGLIA Mariapia, GARRAFFA, GHEDINI, GIARETTA, GUSTAVINO, INCOSTANTE, LIVI BACCI, LUSI, MAGISTRELLI, MARINARO, MARINO Mauro Maria, MARI-TATI, MAZZUCONI, MOLINARI, MUSSO, NEGRI, NEROZZI, PAPANIA, PASSONI, PEGORER, PERTOLDI, PETERLINI, PIGNEDOLI, PINOTTI, PORETTI, PROCACCI, RANDAZZO, ROILO, ROSSI Paolo, SCANU, STRADIOTTO, VITA, SBARBATI, PINZGER. – Il Senato,

premessi che:

il 21 settembre 2010 è stata celebrata, a livello mondiale, la XVII giornata mondiale dell'Alzheimer, istituita nel 1994 dall'Organizzazione mondiale della sanità e dall'Alzheimer's disease international (ADI);

l'obiettivo è quello di sensibilizzare le istituzioni con una campagna che ha come *slogan* «Alzheimer. È tempo di agire insieme!»;

in occasione della giornata mondiale, l'associazione ADI ha pubblicato un rapporto secondo il quale nel 2010 i costi relativi alla demenza senile si sono aggirati attorno ai 460 miliardi di euro, corrispondenti all'1 per cento del PIL mondiale;

i malati di Alzheimer e di altre demenze sono oltre 36 milioni nel mondo, più di 6 milioni in Europa e un milione in Italia;

ogni anno in Italia si registrano 150.000 nuovi casi di persone ammalatesi di Alzheimer;

in Italia il costo sanitario annuo varia, secondo lo stadio di evoluzione della malattia, da 15.000 a 50.000 euro *pro capite*, con un costo a carico delle famiglie fino a 30.000 euro;

secondo le previsioni dell'ADI, la demenza e la sua forma più diffusa, l'Alzheimer, sono destinate ad aumentare sempre di più nel corso degli anni fino a raddoppiare entro i prossimi 20 anni, fino a toccare i 66 milioni nel 2030, i 115 milioni nel 2050, con aumento dei casi soprattutto nei Paesi poveri;

L'Associazione italiana malattie di Alzheimer e la federazione Alzheimer Italia, organizzazioni nazionali di volontariato senza fini di lucro, operano sul piano nazionale e internazionale promuovendo la ricerca e tutelando i diritti delle persone colpite dalla malattia;

è stata elaborata la «carta dei diritti del malato di Alzheimer», che ne tutela la dignità e l'accesso ai servizi sociosanitari e giuridici;

premessi inoltre che:

il morbo di Alzheimer è una patologia del sistema nervoso centrale che colpisce l'individuo anche in età presenile provocandone la demenza precoce;

non essendoci un censimento puntuale sull'incidenza annuale del morbo di Alzheimer è difficile stabilire l'insorgenza dei nuovi casi;

le persone portatrici di questa malattia presentano problematiche complesse per la cui soluzione, seppure parziale, è necessaria l'attività coordinata di specialisti medici e paramedici, oltre ad operatori socio-assistenziali;

la quantità di persone colpite da questa malattia e le problematiche ad essa correlate fanno dell'Alzheimer un problema non solo sanitario, ma anche economico e sociale;

sotto il profilo sanitario il problema fondamentale è che, attualmente, non si conoscono i fattori eziologici e la patogenesi; mentre dal punto di vista socio-economico il problema peggiore risiede nel fatto che tale patologia colpisce soggetti anche in età presenile, rendendoli parzialmente o totalmente non autosufficienti, peggiorando la qualità della loro vita e conseguentemente di quella dei loro familiari;

la demenza è un problema sempre più diffuso ed è spesso peggiorata dal senso di solitudine, isolamento e *stress* psicologico cui sono esposti sia l'anziano che le persone che se ne prendono cura;

sul territorio nazionale le risposte ai bisogni dei malati e di chi li assiste risultano scarse e disomogenee. L'80 per cento dei malati è assistito unicamente dalla famiglia, come purtroppo succede per la maggior parte delle malattie croniche, e la durata della malattia è di 7-10 anni dal momento della diagnosi;

il peso di assistenza, cure, paure e angosce ricade tutto, o quasi, sulle famiglie. Il «Rapporto europeo demenza» (2006) conferma che la maggioranza dei malati di Alzheimer è curato in casa (86 per cento) e che solo una piccola minoranza è ricoverata in ospedale (10 per cento) o in residenze specializzate (1 per cento). Lo stesso rapporto, nel 2008, rileva che in media, in ogni famiglia con un malato, ci sono tre persone che lo assistono. Si può stimare che circa 19 milioni di europei siano direttamente o indirettamente interessati dalle demenze,

impegna il Governo:

a prevedere una attività di monitoraggio epidemiologico a livello regionale e nazionale delle demenze, ivi incluso il morbo di Alzheimer;

a definire le linee guida per l'istituzione e l'attivazione di reti integrate di servizi socio-sanitari per la diagnosi, la cura e l'assistenza alle persone affette da demenza, da erogare nelle aziende sanitarie locali in ambito territoriale;

ad adottare provvedimenti di carattere generale che impegnino le Regioni a definire modelli organizzativi di supporto alle famiglie, creando, anche in risposta all'emergenza, servizi di cura ed assistenza domiciliare, servizi socio-assistenziali e semiresidenziali (centri diurni) o residenziali;

a promuovere, iniziative per il sostegno della ricerca per la prevenzione, cura e riabilitazione delle demenze ivi incluso il morbo di Alzheimer, anche creando sinergie e supporti con l'Università e gli enti di ricerca;

a promuovere l'educazione sanitaria alla popolazione circa i primi sintomi della malattia attraverso campagne di informazione, corsi e seminari;

a promuovere corsi di formazione e di aggiornamento dei medici di base e del personale sanitario destinato ad operare nelle strutture specializzate, al fine di garantire la maggiore competenza e specializzazione nell'erogazione dei servizi;

a garantire agli ammalati di demenza una adeguata assistenza;

a favorire l'uniformità su tutto il territorio nazionale delle procedure assistenziali allo scopo di superare disparità di diagnosi e di trattamento anche farmacologico;

a prevedere diverse forme di sostegno ai familiari, ivi incluse attività di informazione e formazione, avvalendosi anche dell'iniziativa delle associazioni di volontariato.

(1-00473) (28 settembre 2011)

V. testo 2

CARLINO, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, DE TONI, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA. – Il Senato,

premesso che:

la malattia di Alzheimer e le altre demenze possono essere devastanti non solo per i soggetti che ne sono colpiti, ma anche per le loro famiglie e per chi si prende cura di questi malati;

ogni anno in Italia si registrano 150.000 nuovi casi di persone ammalatesi di Alzheimer;

sul territorio nazionale le risposte ai bisogni dei malati e di chi li assiste risultano scarse e disomogenee: l'80 per cento dei malati è assistito unicamente dalla famiglia e la durata della malattia è di 7-10 anni dal momento della diagnosi;

in Italia il costo sanitario annuo varia, secondo lo stadio di evoluzione della malattia, da 15.000 a 50.000 euro *pro capite*, con un costo a carico delle famiglie fino a 30.000 euro;

il primo Rapporto mondiale sull'Alzheimer (2009) dell'ADI (Alzheimer's Disease International, organizzazione che lavora in tutto il mondo per migliorare la qualità della vita dei pazienti affetti da demenza e delle persone che li assistono) stimava in 36 milioni la popolazione mondiale affetta da demenza, prevedeva il raddoppio ogni 20 anni di questa cifra (66 milioni nel 2030, e 115 milioni nel 2050) e riscontrava che la maggior parte di questa crescita si verificava nei Paesi a reddito basso o medio (il 58 per cento dei pazienti dementi attualmente vive in Paesi a basso o medio reddito, e tale percentuale salirà al 71 per cento nel 2050);

il secondo Rapporto mondiale sull'Alzheimer (2010) dell'ADI evidenziava come la spesa mondiale per la demenza (460 miliardi di euro nel 2010) ammontasse a più dell'1 per cento del prodotto interno lordo (PIL) globale, e rilevava che, se la spesa per la demenza fosse un bilancio nazionale, esso corrisponderebbe a quello del diciottesimo tra i Paesi più ricchi del mondo;

il terzo Rapporto mondiale Alzheimer (2011), intitolato «I benefici di diagnosi e interventi tempestivi» e diffuso in contemporanea da ADI, Alzheimer's Association USA e Federazione Alzheimer Italia in occasione della XVIII Giornata Mondiale Alzheimer, denuncia che: *a)* i tre quarti dei 36 milioni stimati di persone con demenza nel mondo non hanno una diagnosi e perciò non possono beneficiare di trattamenti, informazioni e cure. Nei Paesi ad alto reddito solo il 20-50 per cento dei casi di demenza sono riconosciuti e documentati. Nei Paesi a basso e medio reddito la percentuale è del 10 per cento; *b)* la mancata diagnosi è spesso il risultato della falsa convinzione che la demenza sia parte del normale invecchiamento e dunque sia inevitabile. Al contrario, il Rapporto dimostra l'importanza di trattamenti mirati, anche e soprattutto nello stadio iniziale della malattia; *c)* la mancata diagnosi è un ostacolo

che si oppone significativamente al miglioramento della qualità di vita dei soggetti affetti da Alzheimer o da altre demenze, dei loro familiari e di chi li assiste. Cure mediche e altri interventi di supporto sono disponibili solo per i soggetti che hanno cercato e ricevuto una diagnosi. Ad esempio, i trattamenti farmacologici e gli interventi psicologici e psicosociali attualmente disponibili possono essere efficaci, negli stadi iniziali della malattia, nel migliorare i sintomi dei pazienti affetti da demenza e nel ridurre lo *stress* di chi li assiste. Gli interventi diretti su chi assiste possono essere più efficaci nel permettergli di continuare la sua opera a casa (evitando o ritardando l'istituzionalizzazione del paziente demente), se applicati precocemente nel corso della malattia. Intensificare l'uso degli attuali trattamenti basati sull'evidenza, in particolare di quelli applicati negli stadi iniziali della malattia, permetterebbe ai sistemi sanitari di prepararsi meglio ad adottare nuove tecnologie diagnostiche e terapeutiche più efficaci, via via che diverranno disponibili; *d*) nei Paesi ad alto reddito il costo sociale annuo per ogni paziente affetto da demenza ammonta mediamente a circa 24.000 euro. In contrapposto, il costo completo di un procedimento diagnostico di alta qualità per un caso di demenza ammonta a poco più di 3.500 euro. Sommando a questo anche i costi per gli interventi precoci, si nota che queste cifre sono molto inferiori rispetto a quanto si risparmia ritardando l'istituzionalizzazione del paziente, con un risparmio netto di più di 7.000 euro per soggetto durante il decorso della malattia. Il miglioramento della salute e della qualità di vita di chi assiste, oltre che del malato, rende questo investimento ancor più conveniente: si potrebbero realizzare importanti risparmi in un momento in cui i Governi sono molto preoccupati per l'aumento dei costi sociosanitari;

secondo il Rapporto 2011 la maggior parte delle diagnosi di demenza attualmente viene effettuata con grave ritardo provocando un altrettanto grave ritardo nell'effettuazione del trattamento. Ciò limita molto l'accesso a informazioni, terapie, cura e sostegno e aggrava i problemi di tutti i soggetti coinvolti: malati, familiari, società e sistemi sanitari;

a questo scopo ADI raccomanda ai Paesi di tutto il mondo di adottare una strategia nazionale adeguata sull'Alzheimer e sulla demenza in generale;

considerato che:

nell'insieme, questi Rapporti dimostrano chiaramente come l'Alzheimer sia una delle più significative crisi economiche e socio-sanitarie del XXI secolo e come tuttavia l'impatto di questa malattia potrebbe essere controllato se i Governi agissero prontamente per mettere in atto strategie di ricerca, di diagnosi e di cura;

recentemente Australia, Regno Unito, Francia, Norvegia e Corea del Sud hanno varato strategie nazionali di vasta portata per l'Alzheimer e nel gennaio 2011 il National Alzheimer's Project Act è diventato legge negli USA;

L'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), nel suo Piano globale di azione per la salute mentale (mhGAP) ha dichiarato la demenza uno dei 7 disturbi neuropsichiatrici prioritari, in vista di ridurne l'adeguatezza di trattamento nei Paesi con scarse risorse,

impegna il Governo:

a elaborare una strategia nazionale per il problema della demenza che promuova diagnosi ed interventi precoci, attraverso l'aumento della consapevolezza, la formazione di assistenti sociosanitari e il potenziamento del servizio sanitario;

a favorire per tutti i servizi di medicina di base l'acquisizione di una competenza di base nel riconoscimento precoce della demenza al fine di poter procedere all'eventuale formulazione di una diagnosi provvisoria di demenza ed al conseguente inizio del trattamento;

a favorire, di concerto con le regioni e con le province autonome di Trento e di Bolzano, la costituzione di una rete di centri diagnostici specialistici finalizzati, tra l'altro, alla verifica e all'approfondimento delle eventuali diagnosi di demenza allo stadio iniziale formulate dai servizi di medicina di base ed alla pianificazione di trattamenti sanitari adeguati;

a favorire, nell'ambito dei servizi di medicina di base, l'adozione di linee guida di intervento basate sull'evidenza, secondo il mhGAP dell'OMS, al fine di effettuare la diagnosi precoce di demenza;

a favorire, attraverso la formazione iniziale, seguita da un aggiornamento costante, per il personale sociosanitario, ed interventi di educazione sanitaria e centri sociosanitari per il pubblico, la conoscenza della disponibilità dei presidi farmacologici e non farmacologici più efficaci per i soggetti affetti da demenza;

ad assicurare, di concerto con le regioni e con le province autonome di Trento e di Bolzano, l'adeguato finanziamento dei servizi per la cura della demenza e la costante verifica dell'adeguatezza di tali servizi, in particolare per quanto riguarda l'assistenza nella fase iniziale della malattia;

a favorire, assicurando adeguati finanziamenti, la ricerca circa: *a)* l'efficacia degli interventi farmacologici e non farmacologici specificamente rivolti ai bisogni dei soggetti allo stadio iniziale della malattia; *b)* i costi ed i vantaggi reali del potenziamento della diagnosi precoce e dei servizi assistenziali nelle fasi iniziali della malattia, con riferimento specifico alle condizioni economiche ambientali; *c)* l'effetto della diagnosi precoce sugli esiti (stato generale di salute, funzione cognitiva, qualità della vita) sia nei pazienti sia in chi li assiste; *d)* il progresso nel migliorare l'adeguatezza del trattamento.

(1-00473) (testo 2) (6 ottobre 2011)

Approvata

CARLINO, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, DE TONI, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA. – Il Senato,

premessi che:

la malattia di Alzheimer e le altre demenze possono essere devastanti non solo per i soggetti che ne sono colpiti, ma anche per le loro famiglie e per chi si prende cura di questi malati;

ogni anno in Italia si registrano 150.000 nuovi casi di persone ammalatesi di Alzheimer;

sul territorio nazionale le risposte ai bisogni dei malati e di chi li assiste risultano scarse e disomogenee: l'80 per cento dei malati è assistito unicamente dalla famiglia e la durata della malattia è di 7-10 anni dal momento della diagnosi;

in Italia il costo sanitario annuo varia, secondo lo stadio di evoluzione della malattia, da 15.000 a 50.000 euro *pro capite*, con un costo a carico delle famiglie fino a 30.000 euro;

il primo Rapporto mondiale sull'Alzheimer (2009) dell'ADI (Alzheimer's Disease International, organizzazione che lavora in tutto il mondo per migliorare la qualità della vita dei pazienti affetti da demenza e delle persone che li assistono) stimava in 36 milioni la popolazione mondiale affetta da demenza, prevedeva il raddoppio ogni 20 anni di questa cifra (66 milioni nel 2030, e 115 milioni nel 2050) e riscontrava che la maggior parte di questa crescita si verificava nei Paesi a reddito basso o medio (il 58 per cento dei pazienti dementi attualmente vive in Paesi a basso o medio reddito, e tale percentuale salirà al 71 per cento nel 2050);

il secondo Rapporto mondiale sull'Alzheimer (2010) dell'ADI evidenziava come la spesa mondiale per la demenza (460 miliardi di euro nel 2010) ammontasse a più dell'1 per cento del prodotto interno lordo (PIL) globale, e rilevava che, se la spesa per la demenza fosse un bilancio nazionale, esso corrisponderebbe a quello del diciottesimo tra i Paesi più ricchi del mondo;

il terzo Rapporto mondiale Alzheimer (2011), intitolato «I benefici di diagnosi e interventi tempestivi» e diffuso in contemporanea da ADI, Alzheimer's Association USA e Federazione Alzheimer Italia in occasione della XVIII Giornata Mondiale Alzheimer, denuncia che: *a*) i tre quarti dei 36 milioni stimati di persone con demenza nel mondo non hanno una diagnosi e perciò non possono beneficiare di trattamenti, informazioni e cure. Nei Paesi ad alto reddito solo il 20-50 per cento dei casi di demenza sono riconosciuti e documentati. Nei Paesi a basso e medio reddito la percentuale è del 10 per cento; *b*) la mancata diagnosi è spesso il risultato della falsa convinzione che la demenza sia parte del normale invecchiamento e dunque sia inevitabile. Al contrario, il Rapporto dimostra l'importanza di trattamenti mirati, anche e soprattutto nello stadio iniziale della malattia; *c*) la mancata diagnosi è un ostacolo che si oppone significativamente al miglioramento della qualità di vita dei soggetti affetti da Alzheimer o da altre demenze, dei loro familiari e di chi li assiste. Cure mediche e altri interventi di supporto sono disponibili solo per i soggetti che hanno cercato e ricevuto una diagnosi. Ad esempio, i trattamenti farmacologici e gli interventi psicologici e psicosociali attualmente disponibili possono essere efficaci, negli stadi iniziali della malattia, nel miglio-

rare i sintomi dei pazienti affetti da demenza e nel ridurre lo *stress* di chi li assiste. Gli interventi diretti su chi assiste possono essere più efficaci nel permettergli di continuare la sua opera a casa (evitando o ritardando l'istituzionalizzazione del paziente demente), se applicati precocemente nel corso della malattia. Intensificare l'uso degli attuali trattamenti basati sull'evidenza, in particolare di quelli applicati negli stadi iniziali della malattia, permetterebbe ai sistemi sanitari di prepararsi meglio ad adottare nuove tecnologie diagnostiche e terapeutiche più efficaci, via via che diverranno disponibili; *d*) nei Paesi ad alto reddito il costo sociale annuo per ogni paziente affetto da demenza ammonta mediamente a circa 24.000 euro. In contrapposto, il costo completo di un procedimento diagnostico di alta qualità per un caso di demenza ammonta a poco più di 3.500 euro. Sommando a questo anche i costi per gli interventi precoci, si nota che queste cifre sono molto inferiori rispetto a quanto si risparmia ritardando l'istituzionalizzazione del paziente, con un risparmio netto di più di 7.000 euro per soggetto durante il decorso della malattia. Il miglioramento della salute e della qualità di vita di chi assiste, oltre che del malato, rende questo investimento ancor più conveniente: si potrebbero realizzare importanti risparmi in un momento in cui i Governi sono molto preoccupati per l'aumento dei costi sociosanitari;

secondo il Rapporto 2011 la maggior parte delle diagnosi di demenza attualmente viene effettuata con grave ritardo provocando un altrettanto grave ritardo nell'effettuazione del trattamento. Ciò limita molto l'accesso a informazioni, terapie, cura e sostegno e aggrava i problemi di tutti i soggetti coinvolti: malati, familiari, società e sistemi sanitari;

a questo scopo ADI raccomanda ai Paesi di tutto il mondo di adottare una strategia nazionale adeguata sull'Alzheimer e sulla demenza in generale;

considerato che:

nell'insieme, questi Rapporti dimostrano chiaramente come l'Alzheimer sia una delle più significative crisi economiche e socio-sanitarie del XXI secolo e come tuttavia l'impatto di questa malattia potrebbe essere controllato se i Governi agissero prontamente per mettere in atto strategie di ricerca, di diagnosi e di cura;

recentemente Australia, Regno Unito, Francia, Norvegia e Corea del Sud hanno varato strategie nazionali di vasta portata per l'Alzheimer e nel gennaio 2011 il National Alzheimer's Project Act è diventato legge negli USA;

l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), nel suo Piano globale di azione per la salute mentale (mhGAP) ha dichiarato la demenza uno dei 7 disturbi neuropsichiatrici prioritari, in vista di ridurre l'inadeguatezza di trattamento nei Paesi con scarse risorse,

impegna il Governo:

a elaborare una strategia nazionale per il problema della demenza che promuova diagnosi ed interventi precoci, attraverso l'aumento della consapevolezza, la formazione di assistenti sociosanitari e il potenziamento del servizio sanitario;

a favorire per tutti i servizi di medicina di base l'acquisizione di una competenza di base nel riconoscimento precoce della demenza al fine di poter procedere all'eventuale formulazione di una diagnosi provvisoria di demenza ed al conseguente inizio del trattamento;

a favorire, di concerto con le regioni e con le province autonome di Trento e di Bolzano, la costituzione di una rete di centri diagnostici specialistici finalizzati, tra l'altro, alla verifica e all'approfondimento delle eventuali diagnosi di demenza allo stadio iniziale formulate dai servizi di medicina di base ed alla pianificazione di trattamenti sanitari adeguati;

a favorire, nell'ambito dei servizi di medicina di base, l'adozione di linee guida di intervento basate sull'evidenza, secondo il mhGAP dell'OMS, al fine di effettuare la diagnosi precoce di demenza;

a favorire, attraverso la formazione iniziale, seguita da un aggiornamento costante, per il personale sociosanitario, ed interventi di educazione sanitaria e centri sociosanitari per il pubblico, la conoscenza della disponibilità dei presidi farmacologici e non farmacologici più efficaci per i soggetti affetti da demenza;

ad assicurare, di concerto con le regioni e con le province autonome di Trento e di Bolzano, l'adeguato funzionamento dei servizi per la cura della demenza e la costante verifica dell'adeguatezza di tali servizi, in particolare per quanto riguarda l'assistenza nella fase iniziale della malattia;

a favorire la ricerca circa: *a)* l'efficacia degli interventi farmacologici e non farmacologici specificamente rivolti ai bisogni dei soggetti allo stadio iniziale della malattia; *b)* i costi ed i vantaggi reali del potenziamento della diagnosi precoce e dei servizi assistenziali nelle fasi iniziali della malattia, con riferimento specifico alle condizioni economiche ambientali; *c)* l'effetto della diagnosi precoce sugli esiti (stato generale di salute, funzione cognitiva, qualità della vita) sia nei pazienti sia in chi li assiste; *d)* il progresso nel migliorare l'adeguatezza del trattamento.

(1-00475) (28 settembre 2011)

V. testo 2

D'AMBROSIO LETTIERI, TOMASSINI, BIANCONI, CALABRÒ, CAMBER, DE LILLO, DI GIACOMO, GRAMAZIO, RIZZOTTI, SACCOMANNO. – Il Senato,

premesso che:

la demenza è una sindrome causata da diverse patologie che determinano la progressiva alterazione di alcune fondamentali funzioni: memoria, pensiero, ragionamento, linguaggio, orientamento, personalità e comportamento con la conseguenza di interferire con i più elementari atti quotidiani della vita sino a deteriorarne irrimediabilmente la qualità;

secondo i recenti Rapporti mondiali sull'Alzheimer il numero delle persone affette da demenza è destinato a raddoppiare ogni 20 anni, passando dai 36 milioni nel 2010 ai 115 milioni nel 2050, con costi sanitari

e sociali stimati in 604 miliardi di dollari, cifra che rappresenta circa l'1 per cento del prodotto interno lordo mondiale;

la malattia di Alzheimer è la più comune causa di demenza, che in Italia affligge oltre un milione di pazienti con un aumento annuale di circa 150.000 nuovi casi e, in rapporto all'evoluzione della patologia, i costi sanitari e quelli indotti variano tra i 15.000 e i 50.000 euro annui;

il morbo di Alzheimer interessa prevalentemente la popolazione anziana ma sono crescenti i pazienti in età presenile e produttiva, con preoccupanti effetti sociali e devastanti conseguenze per la sopravvivenza economica delle famiglie;

nel nostro Paese non sono disponibili dati ufficiali e aggiornati sull'epidemiologia del morbo di Alzheimer determinando così una possibile carenza di informazioni, riferita anche alla differente incidenza territoriale della patologia e alla possibile disomogeneità della qualità e dell'efficacia dell'offerta di prestazioni erogate da ciascuna Regione;

ai fini di potenziare la prevenzione e la diagnosi precoce si rende necessario aggiornare periodicamente il patrimonio dei saperi dei medici di medicina generale e degli operatori che svolgono attività socio-sanitaria assistenziale, nonché di svolgere specifiche campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte alla popolazione in generale;

la ricerca scientifica non ha sino ad oggi individuato l'eziopatogenesi della malattia e le moderne terapie farmacologiche si limitano a benefici sintomatici, ad un rallentamento della progressione della malattia e alla cura delle sue conseguenze ma non si registra ancora un'efficacia che ne consenta la guarigione per cui si rende necessario potenziare la ricerca scientifica del settore;

per migliorare l'efficacia dei trattamenti farmacologici e l'erogazione dei servizi socio-sanitari assistenziali i più recenti e autorevoli studi scientifici evidenziano l'importanza della prevenzione e della diagnosi precoce;

secondo il Rapporto mondiale Alzheimer 2011, la diagnosi precoce e i conseguenti interventi tempestivi potrebbero consentire ai Governi un risparmio fino a 10.000 dollari per paziente e nel mondo potrebbero essere circa 30 milioni i pazienti affetti da morbo di Alzheimer privi di diagnosi e conseguentemente impossibilitati ad accedere ai necessari trattamenti;

considerate le complesse implicazioni sanitarie, sociali ed economiche connesse con il morbo di Alzheimer, l'Organizzazione mondiale della sanità già nel 1994 istituì la giornata mondiale dell'Alzheimer che rappresenta ormai in tutto il mondo un atteso appuntamento annuale che coinvolge la comunità scientifica, i pazienti, le loro famiglie, gli operatori della sanità, le istituzioni e le rappresentanze sociali con indubbi vantaggi per l'informazione, il coinvolgimento e la condivisione di progetti comuni; su questi presupposti settembre 2011 è, per la prima volta, il mese mondiale dell'Alzheimer;

preso atto che:

nel Piano nazionale della prevenzione 2010-2012, recentemente approvato dalla Conferenza permanente Stato-Regioni, è espressamente pre-

vista la necessità di un governo clinico complessivo delle demenze che sia in grado di utilizzare nella pratica clinica le evidenze scientifiche disponibili, gli approcci multidisciplinari e interprofessionali, il coordinamento delle attività dei diversi servizi dedicati ed il forte coinvolgimento dei diversi operatori socio-sanitari, dei medici di medicina generale, dei familiari e di tutti i soggetti decisori;

nel medesimo Piano si evidenzia la necessità di un serio approccio ai problemi della prevenzione e della gestione delle patologie neurologiche con l'esigenza di creare sinergie tra competenze multidisciplinari che non si possono esaurire nel solo ambito sanitario;

lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri con cui vengono revisionati i Livelli essenziali di assistenza (LEA) prevede l'attivazione di servizi o nuclei, residenziali e semiresidenziali, dedicati alle persone con demenza con specifiche garanzie per il sostegno e il potenziamento dei servizi erogati, ivi compresi gli interventi di sollievo;

i predetti trattamenti previsti nell'ambito della revisione dei LEA sono assunti all'interno dello schema di Piano sanitario nazionale 2011-2013, con la specifica individuazione, tra le strutture extraospedaliere chiamate a rispondere ai bisogni socio-sanitari dei pazienti, di appositi nuclei specializzati (nuclei Alzheimer) per pazienti affetti da demenza senile;

il morbo di Alzheimer, con riguardo alle tutele sanitarie a favore dei pazienti, è una malattia inclusa nell'elenco delle malattie croniche e invalidanti che danno diritto all'esenzione dal *ticket* per le prestazioni sanitarie correlate, sia di tipo riabilitativo sia di tipo strumentale;

l'assistenza a persone affette dal morbo di Alzheimer è già inclusa nei LEA e pertanto richiamata nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 29 novembre 2001, che ne prevede l'erogazione sia attraverso prestazioni di assistenza domiciliare integrata, sia attraverso trattamenti in regime residenziale e semiresidenziale,

impegna il Governo:

a promuovere un'attività di monitoraggio epidemiologico, compatibilmente con i vincoli normativi sulla *privacy*, che consenta di adottare ogni iniziativa necessaria a creare omogeneità nella rete integrata dei servizi socio-sanitari assistenziali su tutto il territorio nazionale;

ad inserire nell'ambito del programma di educazione continua in medicina (ECM) specifici obblighi formativi riferiti all'Alzheimer per gli operatori della sanità che svolgono attività assistenziale riferita alla patologia;

a promuovere idonee iniziative per il sostegno e lo sviluppo della ricerca scientifica nel campo delle malattie neurodegenerative e della demenza;

a definire nei tempi più brevi le procedure per l'approvazione del Piano sanitario nazionale 2011-2013, del Piano nazionale della prevenzione 2010-2012 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di revisione dei LEA;

a promuovere la definizione di apposite linee guida per la prevenzione, la diagnosi precoce e il trattamento terapeutico e assistenziale dei

pazienti affetti dal morbo di Alzheimer al fine di migliorare la qualità delle prestazioni e uniformarne l'efficacia e l'efficienza;

a promuovere apposite campagne di educazione sanitaria rivolte alla popolazione per migliorarne la consapevolezza e le corrette modalità per rapportarsi alle strutture del Servizio sanitario nazionale e agli operatori.

(1-00475) (testo 2) (6 ottobre 2011)

Approvata

D'AMBROSIO LETTIERI, TOMASSINI, BIANCONI, CALABRÒ, CAMBER, DE LILLO, DI GIACOMO, GRAMAZIO, RIZZOTTI, SACCOMANNO. – Il Senato,

premessi che:

la demenza è una sindrome causata da diverse patologie che determinano la progressiva alterazione di alcune fondamentali funzioni: memoria, pensiero, ragionamento, linguaggio, orientamento, personalità e comportamento con la conseguenza di interferire con i più elementari atti quotidiani della vita sino a deteriorarne irrimediabilmente la qualità;

secondo i recenti Rapporti mondiali sull'Alzheimer il numero delle persone affette da demenza è destinato a raddoppiare ogni 20 anni, passando dai 36 milioni nel 2010 ai 115 milioni nel 2050, con costi sanitari e sociali stimati in 604 miliardi di dollari, cifra che rappresenta circa l'1 per cento del prodotto interno lordo mondiale;

la malattia di Alzheimer è la più comune causa di demenza, che in Italia affligge oltre un milione di pazienti con un aumento annuale di circa 150.000 nuovi casi e, in rapporto all'evoluzione della patologia, i costi sanitari e quelli indotti variano tra i 15.000 e i 50.000 euro annui;

il morbo di Alzheimer interessa prevalentemente la popolazione anziana ma sono crescenti i pazienti in età presenile e produttiva, con preoccupanti effetti sociali e devastanti conseguenze per la sopravvivenza economica delle famiglie;

nel nostro Paese non sono disponibili dati ufficiali e aggiornati sull'epidemiologia del morbo di Alzheimer determinando così una possibile carenza di informazioni, riferita anche alla differente incidenza territoriale della patologia e alla possibile disomogeneità della qualità e dell'efficacia dell'offerta di prestazioni erogate da ciascuna Regione;

ai fini di potenziare la prevenzione e la diagnosi precoce si rende necessario aggiornare periodicamente il patrimonio dei saperi dei medici di medicina generale e degli operatori che svolgono attività socio-sanitaria assistenziale, nonché di svolgere specifiche campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte alla popolazione in generale;

la ricerca scientifica non ha sino ad oggi individuato l'eziopatogenesi della malattia e le moderne terapie farmacologiche si limitano a benefici sintomatici, ad un rallentamento della progressione della malattia e alla cura delle sue conseguenze ma non si registra ancora un'efficacia che

ne consenta la guarigione per cui si rende necessario potenziare la ricerca scientifica del settore;

per migliorare l'efficacia dei trattamenti farmacologici e l'erogazione dei servizi socio-sanitari assistenziali i più recenti e autorevoli studi scientifici evidenziano l'importanza della prevenzione e della diagnosi precoce;

secondo il Rapporto mondiale Alzheimer 2011, la diagnosi precoce e i conseguenti interventi tempestivi potrebbero consentire ai Governi un risparmio fino a 10.000 dollari per paziente e nel mondo potrebbero essere circa 30 milioni i pazienti affetti da morbo di Alzheimer privi di diagnosi e conseguentemente impossibilitati ad accedere ai necessari trattamenti;

considerate le complesse implicazioni sanitarie, sociali ed economiche connesse con il morbo di Alzheimer, l'Organizzazione mondiale della sanità già nel 1994 istituì la giornata mondiale dell'Alzheimer che rappresenta ormai in tutto il mondo un atteso appuntamento annuale che coinvolge la comunità scientifica, i pazienti, le loro famiglie, gli operatori della sanità, le istituzioni e le rappresentanze sociali con indubbi vantaggi per l'informazione, il coinvolgimento e la condivisione di progetti comuni; su questi presupposti settembre 2011 è, per la prima volta, il mese mondiale dell'Alzheimer;

preso atto che:

nel Piano nazionale della prevenzione 2010-2012, recentemente approvato dalla Conferenza permanente Stato-Regioni, è espressamente prevista la necessità di un governo clinico complessivo delle demenze che sia in grado di utilizzare nella pratica clinica le evidenze scientifiche disponibili, gli approcci multidisciplinari e interprofessionali, il coordinamento delle attività dei diversi servizi dedicati ed il forte coinvolgimento dei diversi operatori socio-sanitari, dei medici di medicina generale, dei familiari e di tutti i soggetti decisori;

nel medesimo Piano si evidenzia la necessità di un serio approccio ai problemi della prevenzione e della gestione delle patologie neurologiche con l'esigenza di creare sinergie tra competenze multidisciplinari che non si possono esaurire nel solo ambito sanitario;

lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri con cui vengono revisionati i Livelli essenziali di assistenza (LEA) prevede l'attivazione di servizi o nuclei, residenziali e semiresidenziali, dedicati alle persone con demenza con specifiche garanzie per il sostegno e il potenziamento dei servizi erogati, ivi compresi gli interventi di sollievo;

i predetti trattamenti previsti nell'ambito della revisione dei LEA sono assunti all'interno dello schema di Piano sanitario nazionale 2011-2013, con la specifica individuazione, tra le strutture extraospedaliere chiamate a rispondere ai bisogni socio-sanitari dei pazienti, di appositi nuclei specializzati (nuclei Alzheimer) per pazienti affetti da demenza senile;

il morbo di Alzheimer, con riguardo alle tutele sanitarie a favore dei pazienti, è una malattia inclusa nell'elenco delle malattie croniche e invalidanti che danno diritto all'esenzione dal *ticket* per le prestazioni sanitarie correlate, sia di tipo riabilitativo sia di tipo strumentale;

l'assistenza a persone affette dal morbo di Alzheimer è già inclusa nei LEA e pertanto richiamata nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 29 novembre 2001, che ne prevede l'erogazione sia attraverso prestazioni di assistenza domiciliare integrata, sia attraverso trattamenti in regime residenziale e semiresidenziale,

impegna il Governo:

a promuovere un'attività di monitoraggio epidemiologico, compatibilmente con i vincoli normativi sulla *privacy*, che consenta di adottare ogni iniziativa necessaria a creare omogeneità nella rete integrata dei servizi socio-sanitari assistenziali su tutto il territorio nazionale;

ad inserire nell'ambito del programma di educazione continua in medicina (ECM) specifici obblighi formativi riferiti alla diagnosi e al trattamento delle demenze ivi incluso il morbo Alzheimer;

a promuovere idonee iniziative per il sostegno e lo sviluppo della ricerca scientifica nel campo delle malattie neurodegenerative e della demenza;

a definire nei tempi più brevi le procedure per l'approvazione del Piano sanitario nazionale 2011-2013, del Piano nazionale della prevenzione 2010-2012 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di revisione dei LEA;

a promuovere la definizione di apposite linee guida per la prevenzione, la diagnosi precoce e il trattamento dei pazienti affetti da disturbi cognitivi ivi incluso il morbo di Alzheimer al fine di uniformare l'efficacia e l'efficienza;

a promuovere apposite iniziative di educazione sanitaria rivolte alla popolazione per migliorarne la consapevolezza e le corrette modalità per rapportarsi alle strutture del Servizio sanitario nazionale e agli operatori.

Mozioni sulle etichettature dei prodotti alimentari per celiaci

(1-00466) (22 settembre 2011)

Approvata

BAIO, TOMASSINI, DIVINA, BASSOLI, THALER AUSSERHOFER, MASCITELLI, GUSTAVINO, ASTORE, CASTIGLIONE, ADAMO, ANTEZZA, ARMATO, BERTUZZI, BIANCHI, BIANCONI, BRUNO, BUBBICO, CECCANTI, D'AMBROSIO LETTIERI, DE LILLO, DI GIOVAN PAOLO, FERRANTE, GARAVAGLIA Mariapia, GERMONTANI, MAGISTRELLI, MAZZUCONI, MILANA, MONGIELLO, PALMIZIO, PASSONI, PERTOLDI, SAIA, SANTINI, TOFANI, VIMERCATI, ZANOLETTI, DE SENA, PINZGER, RUSCONI, CASELLI, SCIASCIA, BIONDELLI (*). – Il Senato,

premesso che:

in data 20 giugno 2011 la Commissione europea ha adottato la proposta COM 353, finalizzata alla revisione delle disposizioni in materia di prodotti alimentari destinati a un'alimentazione particolare;

tale proposta prevede, tra l'altro, all'articolo 17, paragrafo 2, l'abrogazione del regolamento (CE) n. 41/2009, relativo alla composizione e all'etichettatura dei prodotti alimentari adatti alle persone intolleranti al glutine, la cui applicazione è prevista a decorrere dal 1° gennaio 2012;

la proposta della Commissione europea prospetta «per ragioni di semplificazione» l'inclusione della disciplina dei prodotti senza glutine e con contenuto di glutine molto basso nel campo di azione del regolamento (CE) n. 1924/2006, avente ad oggetto l'armonizzazione delle disposizioni nazionali concernenti le indicazioni (nutrizionali e sulla salute) figuranti in comunicazioni commerciali, etichettature, presentazioni e pubblicità di prodotti alimentari ad uso corrente;

il regolamento (CE) n. 41/2009, adottato sulla base della direttiva 89/398/CEE relativa all'allineamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti i prodotti alimentari destinati ad una alimentazione particolare, è una normativa specifica finalizzata a soddisfare le esigenze nutrizionali di quelle categorie di persone il cui processo di assimilazione, o il cui metabolismo, è perturbato ovvero versano in condizioni fisiologiche particolari e possono ricevere un beneficio dall'ingestione controllata di talune sostanze alimentari;

la proposta COM 353 cancellerebbe, di fatto, dalle etichette dei prodotti alimentari la definizione di «prodotto dietetico» e ridurrebbe la dicitura «senza glutine» ad una etichetta generica;

la celiachia è «una intolleranza permanente al glutine ed è riconosciuta come malattia sociale» (articolo 1 della legge n. 123 del 2005), a cui consegue la necessità di eliminazione totale del glutine dalla dieta di chi ne è affetto;

il glutine è un proteo contenuto in grano tenero, grano duro, farro, segale, kamut, orzo ed altri cereali minori;

in Italia la prevalenza della celiachia, sia nei bambini che negli adulti, è attualmente stimata intorno all'1-1,5 per cento, quindi, ne risulta affetta una persona su cento;

secondo alcune stime, i potenziali celiaci sarebbero circa 600.000, quelli diagnosticati circa 60.000 e, ogni anno, sono circa 2.800 i nuovi casi diagnosticati;

la distribuzione della malattia celiaca è considerata omogenea a livello mondiale, sebbene presenti una più elevata incidenza in Europa e nei Paesi con popolazione di origine europea. È possibile affermare che la celiachia è la più frequente intolleranza alimentare presente a livello mondiale;

allo stato attuale, i prodotti per celiaci, sostitutivi degli alimenti con glutine (pane, pasta, prodotti da forno, pizza, dolci, eccetera) sono considerati prodotti dietetici e garantiscono la totale sicurezza per il consumatore celiaco;

in Italia, i prodotti senza glutine sono elencati nel registro nazionale dei prodotti dietetici senza glutine (ai sensi del decreto legislativo

n. 111 del 1992) e sono erogati gratuitamente a carico del Servizio sanitario nazionale in forza della legge n. 123 del 2005;

considerato che:

la proposta della Commissione europea, in un'ottica di armonizzazione e semplificazione, non tiene sufficientemente in considerazione la necessità di tutelare alcune categorie sensibili e vulnerabili di consumatori, come quella dei celiaci, fino ad oggi garantiti da una disciplina normativa stringente sia in punto di requisiti nutrizionali specifici, sia in punto di controlli;

in data 27 luglio 2011 la 14 Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) del Senato, esaminando lo schema di atto comunitario n. 353, ha formulato, per quanto di competenza, e con specifico riferimento alle norme applicabili ai prodotti per celiaci, osservazioni contrarie ai sensi del protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità;

in data 2 agosto 2011, la 12 Commissione permanente (Igiene e sanità) del Senato, esaminando lo Schema di Atto comunitario 353, ha espresso parere contrario rilevando testualmente che «la distinzione tra persone sane e persone che hanno problemi di salute impone una differenza di disciplina. Per le prime può valere la disciplina generica di tutela del consumatore; per le seconde, occorre una disciplina specifica che, per le persone affette da celiachia come nel caso di specie, appare già correttamente individuata nel citato regolamento CE n. 41/2009» e che «la proposta non appare conforme al principio di proporzionalità. Al contrario, le esigenze di tutela della salute dovrebbero comportare non solo di mantenere la vigenza del regolamento (CE) n. 41/2009, ma anche eventualmente di elevarne il rango nell'ambito delle fonti del diritto dell'Unione Europea»;

la proposta della Commissione europea n. 353 del 20 giugno 2011, ove accolta dalle competenti istituzioni comunitarie, può comportare, di fatto un indebolimento della tutela oggi riconosciuta nel nostro ordinamento, posto che la legislazione italiana, oltre a riconoscere la celiachia come malattia sociale, tutela i bambini e gli adulti come categoria di consumatori vulnerabili,

impegna il Governo a promuovere, in sede comunitaria e nell'ambito delle rispettive competenze, tutte le iniziative necessarie al fine di tutelare una categoria di cittadini sensibili, come i celiaci, dai rischi alla salute connessi all'abrogazione del regolamento (CE) n. 41/2009, secondo quanto previsto dall'articolo 17, paragrafo 2, della proposta della Commissione europea n. 353 del 20 giugno 2011, anche alla luce della risoluzione approvata dalla 12 Commissione permanente (Igiene e sanità) del Senato in data 2 agosto 2011 e delle osservazioni formulate dalla 14 Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) in data 27 luglio 2011.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta.

(1-00474) (28 settembre 2011)

Approvata

D'AMBROSIO LETTIERI, TOMASSINI, BIANCONI, CALABRÒ, CASELLI, COSTA, DE LILLO, DI STEFANO, GALLO, NESSA, RIZZOTTI, SALTAMARTINI, SPADONI URBANI. – Il Senato,

premessò che:

la celiachia è «una intolleranza permanente al glutine ed è riconosciuta come malattia sociale» (articolo 1 della legge n. 123 del 2005), a cui consegue la necessità di eliminazione totale del glutine dalla dieta di chi ne è affetto;

in Italia la prevalenza della celiachia, sia nei bambini che negli adulti, è attualmente stimata intorno all'1-1,5 per cento, quindi, ne risulta affetta una persona su cento;

la distribuzione della malattia celiaca è considerata omogenea a livello mondiale, sebbene presenti una più elevata incidenza in Europa e nei Paesi con popolazione di origine europea;

è possibile affermare che la celiachia è la più frequente intolleranza alimentare presente a livello mondiale;

premessò, inoltre, che:

in Italia, i prodotti senza glutine sono elencati nel registro nazionale dei prodotti dietetici senza glutine (ai sensi del decreto legislativo n. 111 del 1992) e sono erogati gratuitamente a carico del Servizio sanitario nazionale (SSN) in forza della legge n. 123 del 2005;

il regolamento (CE) n. 41 del 2009, adottato sulla base della direttiva 89/398/CEE, relativa all'allineamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti i prodotti alimentari destinati ad un'alimentazione particolare, è una normativa specifica finalizzata a soddisfare le esigenze nutrizionali di quelle categorie di persone il cui processo di assimilazione, o il cui metabolismo, è perturbato ovvero versano in condizioni fisiologiche particolari e possono ricevere un beneficio dall'ingestione controllata di talune sostanze alimentari;

considerato che:

la Commissione europea in data 20 giugno 2011 ha adottato la proposta COM 353, finalizzata alla revisione delle disposizioni in materia di prodotti alimentari destinati a un'alimentazione particolare;

l'obiettivo principale perseguito dalla proposta di regolamento è rappresentato dall'esigenza di armonizzare, semplificare ed aggiornare le norme applicabili alla composizione e all'etichettatura di categorie specifiche di alimenti, al fine di fornire ai consumatori prodotti adeguati sotto il profilo nutrizionale, nonché informazioni dettagliate;

tale proposta prevede, tra l'altro, all'articolo 17, paragrafo 2, l'abrogazione del regolamento (CE) n. 41 del 2009, relativo alla composizione e all'etichettatura dei prodotti alimentari adatti alle persone intolleranti al glutine, la cui applicazione è prevista a decorrere dal 1° gennaio 2012;

la proposta COM 353 cancellerebbe, di fatto, dalle etichette dei prodotti alimentari la definizione di «prodotto dietetico» e ridurrebbe la dicitura «senza glutine» ad un'etichetta generica;

considerato inoltre che:

le Commissioni permanenti 14 (Politiche dell'Unione europea) e 12 (Igiene e sanità) del Senato, esaminando lo schema di atto comunitario n. 353, hanno formulato, per quanto di loro competenza, parere contrario sostenendo la violazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, nonché specificando che la richiesta di abrogazione del regolamento (CE) n. 41/2009 porterebbe all'equiparazione dei prodotti senza glutine ad alimenti di uso corrente comportando l'impossibilità del rimborso di questi prodotti a carico del SSN, e determinando di conseguenza la necessità di rivisitare tutta la normativa di maggior tutela per le persone affette da celiachia; l'abrogazione del regolamento comporterebbe infine un arretramento sostanziale nella tutela delle persone affette da celiachia, tale da eccedere lo scopo di armonizzazione che la proposta intende perseguire ai sensi dell'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

impegna il Governo a promuovere, in sede comunitaria e nell'ambito delle sue competenze, tutte le iniziative necessarie al fine di tutelare una categoria di cittadini sensibili, come i celiaci, ai rischi alla salute connessi all'abrogazione del regolamento (CE) n. 41/2009, secondo quanto previsto dall'articolo 17, paragrafo 2, della proposta della Commissione europea n. 353 del 20 giugno 2011, tenuto conto anche della risoluzione approvata dalla 12 Commissione permanente del Senato in data 2 agosto 2011 e delle osservazioni formulate dalla 14 Commissione in data 27 luglio 2011.

(1-00476) (28 settembre 2011)

Approvata

ADERENTI, BOLDI, CAGNIN, MONTANI, MARAVENTANO, RIZZI, VALLARDI, MAZZATORTA, DIVINA. – Il Senato,

premesso che:

la Commissione europea, il 20 giugno 2011, ha presentato (ai sensi dell'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea) una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli alimenti destinati ai lattanti e ai bambini e agli alimenti destinati ai fini medici speciali (COM (2011)353 def.);

la Commissione europea intende rivedere le disposizioni in materia di prodotti alimentari destinati a un'alimentazione particolare (ottenuta attraverso uno speciale processo di fabbricazione al fine di soddisfare le esigenze nutrizionali di categorie specifiche della popolazione) contenute nella direttiva 2009/39/CE designata come «direttiva quadro sui prodotti dietetici»;

lo scopo della proposta di regolamento è quello di armonizzare, semplificare ed aggiornare le norme applicabili alla composizione e all'etichettatura di categorie specifiche di alimenti, con l'obiettivo di fornire ai

consumatori prodotti adeguati sotto il profilo nutrizionale, nonché informazioni dettagliate;

tale obiettivo dovrebbe essere raggiunto mediante, tra l'altro, l'abrogazione (prevista dall'articolo 17, paragrafo 2 della proposta) del regolamento (CE) n. 41/2009, la cui entrata in vigore era peraltro prevista a partire dal 1° gennaio 2012, quale norma specifica sulla composizione e l'etichettatura dei prodotti alimentari adatti alle persone intolleranti al glutine, prospettando, «per ragioni di semplificazione», l'inclusione della disciplina dei prodotti senza glutine e con contenuto di glutine molto basso nell'ambito del regolamento (CE) n. 1924/2006, destinato alla commercializzazione ed etichettatura dei prodotti alimentari ad uso corrente con la conseguente equiparazione;

tale intervento riguarderebbe un'ampia categoria di prodotti destinati a chi è affetto da celiachia e che ha, quindi, la necessità di eliminare totalmente e per tutta la vita il glutine dalla propria dieta;

i celiaci sono una categoria «sensibile» di consumatori poiché la celiachia è «un'intolleranza permanente al glutine ed è riconosciuta come malattia sociale» (articolo 1 della legge 4 luglio 2005, n. 123, «recante norme per la protezione dei soggetti malati di celiachia»);

attualmente in Italia risulta affetta da celiachia una persona su 100 e l'intervento della Commissione, anche se volto a semplificare la vita al consumatore generico, rischia invece di complicarla ad alcune categorie vulnerabili di cittadini, come i celiaci, riducendo le garanzie di sicurezza dei prodotti dietetici senza glutine che attualmente sono sottoposti al regime di notifica in tutto il territorio europeo;

attualmente i prodotti «senza glutine» (cioè con contenuto di glutine inferiore a 20ppm) sono considerati prodotti «dietetici» e godono di una specifica normativa che ne garantisce la sicurezza per il consumatore celiaco in termini di assenza di glutine. Una delle principali conseguenze di questa proposta è quella di cancellare la definizione di «prodotto dietetico» e ridurre la dicitura «senza glutine» ad un'etichetta generica della normativa sull'etichettatura degli alimenti, come indicazione nutrizionale benefica, con vantaggio nutrizionale fisiologico o per la salute, riferito alla generalità dei consumatori;

di fatto si andrà ad abrogare il registro nazionale dei prodotti dietetici senza glutine (decreto legislativo n. 111 del 1992), che rappresenta un sostegno fondamentale ai celiaci in quanto raccoglie i prodotti erogabili a carico del Sistema sanitario nazionale (legge n. 123 del 2005);

pertanto la proposta abolisce il concetto di alimenti dietetici e istituisce un nuovo quadro contenente disposizioni generali soltanto per un numero limitato di categorie ben definite di alimenti, giudicati essenziali per alcuni gruppi vulnerabili della popolazione: ad esempio, alimenti destinati ai lattanti e ai bambini e alimenti da utilizzare sotto la sorveglianza di un medico;

la distinzione tra persone sane e persone che hanno problemi di salute impone una differenza di disciplina. Per le prime può valere la disciplina generica di tutela del consumatore, per le seconde, occorre una di-

disciplina specifica che, per le persone affette da celiachia come nel caso di specie, appare già correttamente individuata nel citato regolamento (CE) n. 41/2009 che la proposta di regolamento intende abrogare. Ne consegue che, abrogando detto regolamento, si corre il rischio di un arretramento sostanziale nella tutela delle persone affette da celiachia. Le esigenze di tutela della salute dovrebbero comportare non solo di mantenere la vigenza del regolamento (CE) n. 41/2009, ma anche eventualmente di elevarne il rango nell'ambito delle fonti del diritto dell'Unione europea;

le Commissioni 12 Commissione permanente (Igiene e sanità) e 14 Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) del Senato, chiamate a esprimersi sulla proposta di regolamento, ai sensi del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, hanno rispettivamente formulato un parere motivato contrario ed osservazioni contrarie con specifico riferimento alle norme applicabili ai prodotti per celiaci (*Doc. XVIII, n. 104*),

impegna il Governo a sostenere nelle competenti sedi comunitarie la contrarietà al contenuto della proposta di regolamento (COM (2011)353 def.), espressa nei pareri motivati dalle Commissioni parlamentari del Senato, poiché non tiene sufficientemente in considerazione la necessità di tutelare la salute di alcune categorie di consumatori «sensibili», come quella dei celiaci, che andrebbero altresì incontro a gravi rischi per la salute se detto regolamento fosse accolto appieno, giacché sarebbe indebolita la tutela che fino ad oggi è garantita da una disciplina normativa nazionale stringente sotto il profilo sia dei requisiti che dei controlli.

Mozioni sulla crisi del settore dell'autotrasporto

(1-00451) (26 luglio 2011)

FILIPPI Marco, ZANDA, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI, SANGALLI, TOMASELLI. – Il Senato,

premessi che:

il comparto dell'autotrasporto è attraversato da una profonda crisi e rischia di essere limitato dal mancato intervento di una riforma e da una competizione fondata unicamente sui costi;

nonostante il settore dell'autotrasporto italiano sia quello più assistito dalla finanza pubblica, molte aziende rischiano di soccombere e cessare l'attività a causa delle caratteristiche dimensionali e finanziarie;

negli ultimi 20 anni si è determinata una concentrazione del settore industriale e di quello relativo ai servizi di logistica in grandi multinazionali; nello stesso periodo il settore dell'autotrasporto è rimasto frazionato e destrutturato in imprese di piccole e piccolissime dimensioni. Tale distorsione ha determinato un «peso» negoziale diverso che ha portato le tariffe ad abbassarsi notevolmente, non per effetto della qualità o efficienza

del trasporto, ma per una rincorsa al contenimento dei costi, inducendo la maggior parte del settore ad operare nell'irregolarità e nella illegalità;

10 anni di finanziamenti pubblici non hanno modificato lo stato delle cose: incidenti, infortuni e vittime della strada non diminuiscono, le infiltrazioni della malavita che tende ad assumere il controllo della rete di distribuzione aumentano, lo spostamento della merce sulla modalità «gomma» nella quasi totalità del trasportato provoca un inquinamento crescente;

la scelta di effettuare finanziamenti a pioggia ha determinato il mantenimento della struttura del settore, con imprese sempre più deboli e indebitate e il ricorso alla violazione delle regole per comprimere i costi e competere sul mercato, con dipendenti delle imprese che si trovano a guidare mezzi pesanti fino a 24 ore consecutive violando tutte le leggi che regolano la circolazione stradale;

in Italia si è mantenuto un numero di imprese di autotrasporto (93.427, tra le quali si annoverano anche imprese che non hanno mezzi propri ma che effettuano unicamente intermediazione allungando la catena dei subappalti) che è quasi il triplo rispetto a Paesi come la Francia (42.551) o la Germania (34.824);

dal 2000 al 2011 le imprese di autotrasporto hanno ricevuto dallo Stato 4,9 miliardi di euro di incentivi, con un crescendo che ha portato a garantire alla categoria, anche negli anni dei tagli lineari di Tremonti, oltre 700 milioni di euro all'anno (per gli anni 2010 e 2011), più del doppio rispetto a quanto inserito nel decreto incentivi (decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 73 del 2010) che avrebbe dovuto sostenere la ripresa economica dei vari settori dell'economia nazionale. Ma le aziende di autotrasporto sono rimaste, per fatturato, addetti e investimenti, ferme a com'erano nel 2000;

gli aiuti sono stati utilizzati per mantenere prezzi bassi e competere in maniera distorta sul mercato. Tale fenomeno si è ulteriormente aggravato con la concorrenza dei Paesi neo comunitari. In alcuni casi, poi, gli incentivi sono finiti nei bilanci delle associazioni di rappresentanza del settore dell'autotrasporto, come nel caso degli stanziamenti sostenuti per la riduzione dei pedaggi autostradali. Tale misura, del tutto in contraddizione rispetto alle scelte fatte dalla Comunità europea secondo il principio del «chi inquina paga», è istituita nel 1995. Nel 2000 la «voce» diventa strutturale con una dote di 77,5 milioni di euro che è incrementata con stanziamenti di anno in anno. Lo stanziamento è assegnato al Comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori per interventi in materia di riduzione dei pedaggi autostradali e sicurezza delle infrastrutture. In realtà annualmente il Ministero delle infrastrutture e trasporti con apposita circolare stabilisce che il 90 per cento dell'importo sia destinato alla riduzione dei pedaggi autostradali e solamente il 10 per cento alla sicurezza stradale. In seguito, l'albo dispone che la percentuale di riduzione sia proporzionale al fatturato annuale che le aziende spendono in pedaggi. Le risorse possono essere riconosciute alle singole aziende di autotrasporto ma anche a cooperative e consorzi in possesso dei requisiti mutualistici, aventi nel-

l'oggetto sociale l'attività di autotrasporto e iscritte all'albo. In realtà nessuno di questi consorzi fa realmente attività di autotrasporto ma consente di raggiungere più facilmente le soglie più elevate di sconto. Sotto i 50.000 euro di pedaggi non spetta la riduzione, tra i 50.000 e i 200.000 euro, la riduzione è del 4,3 per cento e bisogna superare i 2,6 milioni di euro per avere il massimo dello sconto consentito, il 13 per cento;

la maggior parte delle imprese italiane, da sole, arriverebbero a malapena alla prima *tranche* di sconto; così entra in campo il consorzio che, unendo le varie aziende, riesce ad ottenere lo sconto massimo del 13 per cento. È evidente che dell'intero sconto non beneficia esclusivamente le aziende perché una parte importante è trattenuta dal consorzio;

le imprese strutturate sono quelle più a rischio e per questo negli ultimi anni hanno iniziato una politica di delocalizzazione aprendo stabilimenti nei Paesi neo comunitari. I camion, poi, finiscono per operare comunque in Italia;

l'autotrasporto italiano non può essere, quindi, lasciato a se stesso dal Governo che si limita all'ordinaria amministrazione eludendo le questioni di una possibile riforma e da una crisi certa,

impegna il Governo:

a favorire una revisione delle competenze normative in materia di autotrasporto che riaffermi il ruolo del Ministero delle infrastrutture e trasporti, al fine di garantire uniformità di comportamenti in tutto il Paese e di evitare fenomeni di *dumping* territoriale tra imprese;

ad elaborare proposte normative per correggere le distorsioni esistenti nel mercato, favorendo le aggregazioni e lo sviluppo di grosse imprese di trasporto (al pari degli altri Paesi europei) in grado di negoziare in un mercato libero il costo del servizio;

a disporre l'immediata cancellazione, d'ufficio, delle imprese iscritte all'albo autotrasportatori che non dispongono di veicoli;

a prevedere una correlazione più stringente fra ricavi delle aziende per operazioni di autotrasporto e capacità trasportistica per prevenire o contrastare la sproporzione tra gli obblighi contrattuali assunti e la capacità effettiva di sostenerli;

a incentivare le imprese che chiudono, erogando fondi per il pagamento dei debiti dell'impresa, favorendo l'acquisto dei mezzi da parte di altre imprese italiane e garantendo sgravi fiscali e contributivi alle imprese che, acquisendo le imprese in crisi, assumono il personale e i mezzi;

ad intensificare ed inasprire il sistema dei controlli nei confronti delle imprese che violano le normative sul codice della strada e delle imprese che sfruttano irregolarmente la libertà di stabilimento attraverso la finta apertura di sedi all'estero;

a prevedere specifiche e proporzionate sanzioni per le imprese che violano gli obblighi di natura sociale (omissione dei versamenti Iva, oneri sociali e previdenziali, eccetera) o che siano state condannate per violazioni relative alla gestione aziendale;

a sviluppare ed incentivare l'intermodalità, assicurando contributi alle imprese italiane che investono in tale direzione, e a garantire il cor-

retto utilizzo e la piena capacità di tutte le reti di trasporto presenti al fine di aumentare la velocità commerciale, abbattere l'inquinamento e ridurre drasticamente gli infortuni e gli incidenti stradali i cui costi sociali sono di proporzioni immense;

a proporre nuove disposizioni per le cooperative che impiegano soci lavoratori, per impedire che si compiano abusi al fine di ovviare alle norme sulla sicurezza o di tutela dei lavoratori;

ad assumere iniziative per contenere il fenomeno della subvezione limitando a due passaggi la «vendita» dello stesso contratto di trasporto ed inserendo il principio dell'indeducibilità dei relativi costi dal terzo passaggio al fine di disincentivare l'intermediazione;

a favorire la previsione della confisca della merce in caso di trasporto abusivo e mancato rispetto della normativa in materia di costi minimi di sicurezza: misura importante e necessaria se si intende far sì che sia l'intera filiera ad essere effettivamente responsabilizzata;

a reintrodurre nell'ordinamento il principio di pari trattamento in ambito europeo, modificando la disposizione del codice della strada (di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 e successive modificazioni) che impone alle sole aziende italiane di autotrasporto il pagamento immediato in strada delle sanzioni elevate in caso di violazione;

a destinare i proventi derivanti dalle «accise dimenticate» (circa 10 miliardi di euro) al miglioramento della mobilità delle merci e al recupero della carenza infrastrutturale che separa l'Italia dagli altri Paesi.

(1-00477) (05 ottobre 2011)

DE TONI, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LI GOTTI, LANNUTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA. – Il Senato,

premessi che:

in dieci anni la quantità di merci trasportata su gomma in Italia è rimasta invariata. Il confronto tra la quota modale del 1998 e quella del 2008, ultimo anno monitorato da Eurostat, evidenzia che nel 1998 l'Italia affidava all'autotrasporto l'89 per cento delle tonnellate destinate al mercato interno. Dieci anni dopo il Paese ha destinato alla strada l'88,3 per cento delle merci. Di conseguenza, la percentuale modale destinata alla ferrovia in questi anni è rimasta pressoché stabile. Sulla base dell'elaborazione dei dati tratti dal documento di lavoro della Commissione europea che accompagna il «Report from the Commission to the Council and the European Parliament on Monitoring Development of the Rail market», il peso della modalità «ferrovia» sul totale dei trasporti terrestri di merci è cresciuto, nel periodo 2000-2007, in Italia dal 10,5 per cento all'11,1 per cento; mentre in Germania è passato dal 18,6 per cento al 21,3 per cento, nel Regno Unito dal 9,3 per cento al 12,7 per cento;

l'autotrasporto coinvolge ormai più di 120.000 realtà industriali, senza contare l'indotto. Il settore è attraversato da una fase di forte crisi. Si tratta, infatti, di un settore che oggi risulta fortemente caratterizzato da

una serie di dinamiche che lo rendono, da un lato, poco competitivo nel sistema economico europeo per crescita dimensionale, organizzativa e tecnologica e, dall'altro, come noto, particolarmente costoso per le casse dello Stato;

in questi anni si è continuato a mantenere in vita un sistema di incentivi settoriali a pioggia poco efficace, basato su misure molto frammentarie e soggette a lunghe trattative tra le sole parti coinvolte; prive di riferimenti a parametri sull'adozione di migliori *standard* di sicurezza, o di innovazione, o ambientali. La maggior parte delle aziende italiane operanti nel settore dell'autotrasporto sono state, infatti, alimentate negli anni da una serie di misure di sostegno che hanno raggiunto la cifra esorbitante di 3,5 miliardi di euro tra il 2000 e il 2009, a cui occorre aggiungere i 700 milioni erogati per gli anni del 2010 e 2011, da far invidia a qualsiasi settore manifatturiero vessato dall'attuale crisi. Eppure, nonostante l'erogazione di tali finanziamenti, continua ad esistere sul mercato un modello di azienda sostanzialmente debole, poco strutturata, e destinata nel tempo a perdere il confronto competitivo a livello europeo, anche e soprattutto a causa dell'assenza di una strategia complessiva della politica nazionale in materia;

il settore dell'autotrasporto si caratterizza per la presenza di numerosissimi operatori di piccole dimensioni, che rendono difficile il conseguimento di economie di scala. Di contro, vi sono mercati esteri nei quali operano grandi imprese, in grado di assicurare servizi di migliore qualità e più efficienti. Secondo i dati Eurostat, in Italia nel 2007 erano attive 93.427 aziende di autotrasporto, più del doppio di quelle operanti in Germania (34.824) e in Francia (42.551). Paesi che per popolazione ed estensione territoriale superano di gran lunga l'Italia;

la media dei dipendenti per azienda è solo di quattro a fronte dei nove tedeschi e francesi e degli otto austriaci. L'Italia si configura nei fatti come la patria dei «padroncini», ovvero dei lavoratori autonomi che solitamente possiedono solo il veicolo che guidano. Una struttura eccessivamente frazionata del settore accresce, tra l'altro, il rischio di comportamenti scorretti da parte di operatori marginali, in termini di mancato rispetto delle regole, di prezzi non coerenti con la sana gestione aziendale e di scarsa qualità del servizio offerto;

preoccupanti sono inoltre gli aspetti che riguardano l'inquinamento ambientale e la mobilità. L'Italia presenta un parco circolante con età molto alta rispetto ad altri Paesi europei che incide sulla percentuale di emissioni inquinanti in atmosfera. Nel 2008 secondo Eurostat solo il 61 per cento dei chilometri è stato coperto da veicoli con meno di 5 anni di età;

le imposte a carico dell'autotrasporto utilizzate per finanziare le infrastrutture stradali derivano per la gran parte dall'imposizione sul carburante, mentre non esistono correttivi legati alle esternalità ambientali e di congestione. L'esternalità di congestione ha un particolare rilievo anche perché aumenta i tempi di percorrenza, genera ritardi e incrementa il consumo di carburante. Tali extracosti sono sopportati dagli utenti del tra-

sporto stradale stesso, costretti ad avvalersi di strade che tendono ad intasarsi, creando così una domanda aggiuntiva di infrastrutture stradali;

uno degli ultimi interventi in materia di autotrasporto operato dal Governo con il decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° ottobre 2010, n. 163, ha previsto norme che prevedono il ripristino di tariffe negoziate tra concorrenti, quindi chiaramente lesive della concorrenza, e/o amministrate, in ogni caso anti-concorrenziali, insieme ad una serie di misure discutibili: disciplina derogatoria sui termini di pagamento, regolamentazione e parametri di costo dei tempi di carico/scarico merci, regolamentazione della gestione degli imballaggi, responsabilità solidale del committente per il pagamento dell'ultimo subvettore, responsabilità del committente per violazioni di norme sulla circolazione stradale;

non si può dunque preservare l'attuale e poco efficiente assetto dell'autotrasporto, basato sull'eccesso e sulla frammentazione dell'offerta, sullo sfruttamento dei subvettori e spesso sull'irregolarità fiscale, previdenziale e negoziale, con effetti negativi sulla competitività logistica e sullo stesso futuro dell'autotrasporto nazionale, fortemente pressato dalla concorrenza estera;

l'oramai consolidata «concorrenza sleale» da parte di un numero sempre crescente di veicoli industriali provenienti soprattutto dall'Est dell'Europa che operano nella più totale mancanza di rispetto delle norme di sicurezza stradale, anche a causa di un'assenza di regole certe e di una scarsa politica dei controlli a livello europeo e nazionale, comporta una situazione drammatica per l'autotrasporto italiano e per l'economia ad esso collegata,

impegna il Governo:

a procedere urgentemente ad una sostanziale revisione della regolamentazione dell'autotrasporto, innanzitutto definendo le misure necessarie ad una definitiva liberalizzazione del mercato attraverso il superamento del meccanismo basato sui cosiddetti costi minimi di esercizio, prevedendo l'introduzione di una clausola di legge di eccessiva onerosità sopravvenuta (la cosiddetta *hardship* del diritto anglosassone) nel caso in cui il prezzo del carburante aumenti o diminuisca di una certa percentuale, da fissare con riferimento alla media di un dato periodo, con conseguente adeguamento del corrispettivo del trasporto;

a procedere alla cancellazione immediata dagli albi provinciali delle imprese prive di veicoli, fenomeno che impedisce di creare reali condizioni di trasparenza sul fronte dell'offerta, necessarie per meglio disciplinare il mercato dei servizi di autotrasporto, anche attraverso il coinvolgimento degli enti locali ed in particolare delle Province cui spetta attualmente la competenza sugli albi locali, valutando altresì la possibilità di promuovere la modifica del decreto legislativo n. 112 del 1998, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59, al fine di togliere la competenza alle Province in materia di tenuta degli albi;

a destinare parte delle risorse attualmente previste per il settore nella forma di incentivi volti a favorire le aggregazioni o le fusioni tra imprese di autotrasporto, procedendo all'erogazione in modo proporzionale nonché all'incremento dimensionale delle imprese realizzato a seguito dell'operazione di aggregazione o di fusione e soprattutto in relazione al numero dei veicoli posseduti da ciascuna impresa prima della conclusione dell'operazione di aggregazione o di fusione, purché il numero finale dei veicoli, una volta conclusasi la predetta operazione, non risulti inferiore alle dieci unità;

a valutare l'opportunità di tipologie diverse di sussidi a sostegno delle imprese del settore, quali forme di sgravi fiscali e contributivi legati all'incremento della base occupazionale; agevolazioni concesse a favore delle imprese che, a seguito del perfezionamento delle operazioni di aggregazione o di fusione, abbiano assorbito nell'ambito della propria compagine societaria soggetti che escono dal mercato o esercitano l'attività in conto proprio; riduzione dell'IRAP; introduzione del meccanismo europeo degli incentivi «Marco Polo», incentivi concessi al singolo operatore, mirati al conseguimento congiunto di efficienza produttiva e riduzione dell'impatto ambientale, e che possono interessare gli interventi su infrastrutture, tecnologie e riorganizzazione dei servizi;

a sostenere gli investimenti in innovazione tecnologica a favore di tutte le imprese che intendano dotarsi di dispositivi che consentano la tracciabilità dei percorsi e la gestione satellitare delle flotte, tenuto conto che sono state recepite le direttive europee 2009/4/CE e 2009/5/CE, destinate ad avere un impatto decisivo sull'operatività e sull'efficacia in materia di controlli sull'autotrasporto;

a modificare la disciplina in materia di limitazione della responsabilità del vettore adeguandola a quanto previsto dalla convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956, nota come CMR, sul trasporto internazionale di merci su strada, al fine di garantire una maggiore adeguatezza dei risarcimenti ed un maggior grado di certezza per i vettori;

a contrastare le esternalità negative derivanti dal *dumping* nel settore dell'autotrasporto attraverso la previsione di misure di cui farsi promotore in sede europea;

a prevedere sanzioni maggiormente adeguate per le imprese che violano gli obblighi di legge in materia fiscale e previdenziale;

a garantire immediatamente un sistema in grado di assicurare l'effettivo rispetto delle disposizioni in materia di controlli che non sempre viene riscontrato in tutte le aree del Paese, tenuto conto che una forte differenziazione di controlli effettuati comporta l'insorgere di una concorrenza sleale nei confronti delle aziende che operano correttamente e che il minore numero di controlli nei confronti di trasportatori italiani e stranieri, siano essi comunitari o extracomunitari, comporta, tra l'altro, un rischio per gli utenti della strada;

a promuovere politiche capaci di fare sistema tra tutti gli operatori della logistica, per accrescere la competitività del Paese, tenuto conto

delle difficoltà che attraversano il comparto logistico, costretto a collegare una struttura produttiva frammentaria e dispersa sul territorio, utilizzando infrastrutture poco interconnesse e un comparto merci delle ferrovie del tutto inadeguato allo sviluppo di una maggiore intermodalità.

*Allegato B***Dichiarazione di voto del senatore Pedica
sulle mozioni 1-00320, 1-00473 e 1-00475**

Signor Presidente, come emerso nel corso del dibattito, al di là delle sfumature, molti importanti impegni sono comuni a tutte e tre le mozioni: l'attivazione di una rete integrata di servizi socio-sanitari per la diagnosi, la cura e l'assistenza alle persone affette dal morbo di Alzheimer; la definizione di modelli organizzativi di supporto alle famiglie con la creazione di servizi di cura ed assistenza domiciliare, servizi socio-assistenziali e semiresidenziali o residenziali; la previsione di adeguati finanziamenti per la ricerca, per la prevenzione, cura e riabilitazione della malattia; l'educazione sanitaria alla popolazione circa i primi sintomi della malattia e i corsi di formazione e di aggiornamento dei medici di base e del personale sanitario in modo da garantire la maggiore competenza e specializzazione nell'erogazione dei servizi; la promozione su tutto il territorio nazionale delle procedure assistenziali uniformi al fine di superare disparità di diagnosi e di trattamento anche farmacologico.

Il Gruppo Italia dei Valori esprimerà dunque voto favorevole, sia sulla propria mozione, sia per quanto riguarda le mozioni a firma della senatrice Soliani e del senatore D'Ambrosio Lettieri.

Dichiarazione di voto del senatore Rizzotti sulle mozioni 1-00320, 1-00473 e 1-00475

Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghe e colleghi, l'ampia e crescente diffusione nella popolazione dell'Alzheimer, l'assenza di una valida terapia, e gli enormi effetti in termini di risorse necessarie (emotive, organizzative ed economiche) che ricadono sui famigliari dei malati, la rendono una delle patologie a più grave impatto sociale del mondo.

L'Alzheimer è una malattia degenerativa la cui causa è probabilmente il beta amiloide che, accumulandosi nel cervello, inibisce il corretto funzionamento neuronale e colpisce la memoria, le attività prassiche, le capacità relazionali. Si calcola che 800.000/1 milione siano i pazienti con demenza, la maggior parte dei quali affetti da Alzheimer.

Più di tutte le malattie degenerative, l'Alzheimer colpisce anche i familiari che devono sostituirsi al malato in molte attività. Infatti, una grande percentuale dei malati è assistita unicamente dalle famiglie su cui ricade tutto il peso dell'assistenza e delle cure.

Il fattore maggiormente correlato all'incidenza della patologia è l'età: è molto rara sotto i 65 anni, mentre aumenta progressivamente con l'aumentare dell'età, per raggiungere una diffusione significativa nella popolazione oltre gli 85 anni. Secondo le previsioni, i dati epidemiologici in nostro possesso nei prossimi vent'anni sono destinati a raddoppiare.

Il decorso della malattia può essere diverso, nei tempi e nelle modalità sintomatologiche, per ogni singolo paziente; e il tempo di permanenza in ciascuna di queste fasi è variabile da soggetto a soggetto e può in certi casi durare anche diversi anni. A questo proposito vorrei ricordare un film del Regista Pupi Avati «Una sconfinata giovinezza» che, con estrema sensibilità, racconta una storia intensa e drammatica. È un film denso di commozione che evidenzia l'evolvere di questa malattia ed il forte impatto sulla famiglia del malato. Questo film ha proiettato alla Sala Zuccari del Senato per l'opportunità che la Presidenza del Senato stesso diede al Presidente, senatore Tomassini, di organizzare un evento informativo e di sensibilizzazione a questa malattia, che inizia in modo quasi silente.

La malattia viene spesso anticipata da un leggero calo di prestazioni in diverse funzioni cognitive, in particolare legate alla memoria, all'orientamento o alle capacità verbali; si manifesta spesso inizialmente come demenza caratterizzata da amnesia progressiva ed altri *deficit* cognitivi.

Il *deficit* di memoria è prima circoscritto a sporadici episodi nella vita quotidiana (ricordarsi cosa si è mangiato a pranzo, cosa si è fatto durante il giorno) e della memoria prospettica (che riguarda l'organizzazione del futuro prossimo, come ricordarsi di andare a un appuntamento); poi man mano il *deficit* aumenta e la perdita della memoria arriva a colpire anche la memoria riguardante fatti della propria vita o eventi pubblici del passato, le conoscenze acquisite, mentre l'esecuzione automatica di

azioni viene relativamente risparmiata fino alle fasi intermedie-avanzate della malattia.

Tra i tanti problemi vi è quello della diagnosi: passa in genere oltre un anno perché si arrivi dai primi sintomi alla diagnosi di Alzheimer. Una diagnosi vissuta come un macigno porta i familiari e i pazienti a nascondersi agli altri in un rifiuto della malattia. Questo atteggiamento, comprensibile da un punto di vista psicologico, impedisce però un utilizzo precoce dei farmaci (inibitori dell'acetilcolinesterasi) che producono un beneficio sintomatico e un rallentamento della progressione della malattia.

La situazione nell'assistenza è migliorata dalla nascita, per volontà del Ministero della salute, dei centri UVA (unità di valutazione Alzheimer). Questi centri, presenti in tutti i grandi ospedali, permettono una diagnosi e una terapia gratuite. Ci sono poi una serie di Centri Alzheimer diffusi capillarmente nel Paese e finanziati in genere dai Comuni, ma sono soprattutto le associazioni dei pazienti che danno contributi sostanziali con vari servizi, come numeri verdi, Alzheimer caffè e tanti altri.

La crescente incidenza di questa patologia nella popolazione di tutto il mondo è accompagnata da una crescita equivalente del suo enorme costo economico e sociale: il costo economico per la cura dei pazienti affetti da demenza a livello mondiale è di circa 600 miliardi di dollari all'anno, con un *trend* di crescita che lo porterà nel 2030 ad aumentare dell'85 per cento (e con un carico crescente anche per i Paesi in via di sviluppo), facendolo divenire uno degli oneri maggiori per i sistemi sanitari nazionali e le comunità sociali dell'intero pianeta.

Il costo annuo per assistere un anziano con Alzheimer (senza considerare i costi indiretti collegati alla malattia) si aggirava nel 2009 sui 33.000 dollari contro i 10 mila necessari per l'assistenza ad un anziano non affetto. Ciò rende l'Alzheimer una tra le patologie con il più alto impatto socio-economico, specie nei Paesi ove il miglioramento della qualità della vita ha portato ad un allungamento della vita media.

Il fattore più critico per l'efficacia delle terapie è il *timing* dell'intervento terapeutico. Tra le metodiche strumentali più interessanti vi è: la tomografia ad emissioni di positroni (pet) con l'uso di traccianti; la risonanza magnetica ad alta definizione che consente di quantificare con estrema precisione alcune aree sensibili dell'encefalo; la rachicentesi, una puntura lombare per prelevare un campione di liquido cefalo-rachidiano.

Questa mozione mira proprio a promuovere una attività di monitoraggio epidemiologico, compatibilmente con i vincoli normativi sulla *privacy*, che consenta di adottare ogni iniziativa necessaria a creare omogeneità nella rete integrata dei servizi socio-sanitario assistenziali su tutto il territorio nazionale; inserire nell'ambito del programma di educazione continua in medicina specifici obblighi formativi riferiti all'Alzheimer per gli operatori della sanità che svolgono attività assistenziale riferita alla patologia; a promuovere idonee iniziative per il sostegno e lo sviluppo della ricerca scientifica nel campo delle malattie neurodegenerative e della demenza; a definire nei tempi più brevi le procedure per l'approvazione del Piano sanitario nazionale 2011-2013, del Piano nazionale della preven-

zione 2010-2012 e del DPCM di revisione dei LEA; a promuovere la definizione di apposite linee guida per la prevenzione, la diagnosi precoce e il trattamento terapeutico e assistenziale dei pazienti affetti dal morbo di Alzheimer al fine di migliorare la qualità delle prestazioni e uniformarne l'efficacia e l'efficienza; a promuovere apposite campagne di educazione sanitaria rivolte alla popolazione per migliorarne la consapevolezza e le corrette modalità per rapportarsi alle strutture del SSN e agli operatori.

Per tutto ciò, a nome del Gruppo del Popolo della Libertà, esprimo parere favorevole sulla nostra mozione.

**Documenti allegati all'intervento del sottosegretario Giachino nella
discussione delle mozioni 1-00451 e 1-00477**

PREAMBOLO

L'assetto del mercato italiano dei trasporti risente di una serie di squilibri e di carenze strutturali che, unitamente alla congiuntura economica sfavorevole, minano la competitività delle nostre imprese a vantaggio di quelle straniere.

Una domanda di trasporto articolata, propria di un sistema produttivo che è caratterizzato da un numero rilevante di p.m.i., trova in qualche modo corrispondenza nella frammentazione e nell'eccesso di offerta di trasporto stradale, a sua volta connotata da una presenza tuttora significativa di aziende monoveicolari e da un numero ancora ridotto di aziende strutturate, che però, proprio per questa caratteristica, è in grado di assicurare flessibilità e continua disponibilità.

La morfologia del nostro territorio, con l'aggravante della carenza di infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie, contribuisce, ad oggi, a fare dell'autotrasporto un'attività di primaria importanza per l'intera economia, tenuto conto delle implicazioni che un regolare servizio di movimentazione delle merci rappresenta per il nostro sistema produttivo, per la grande distribuzione e, quindi, per l'intera collettività.

L'obiettivo che dobbiamo darci di fronte a questa situazione è duplice: da un lato, superare la sostanziale monomodalità del trasporto delle merci operando sul fronte delle infrastrutture e stimolando forme di comodità, e dall'altro porre le basi per **una politica industriale di settore** in grado di rafforzare la competitività del settore dell'autotrasporto sul mercato europeo, puntando sulla forte spinta che può dare allo stesso sistema Paese una efficace **politica nazionale della logistica**.

In questa direzione vanno le iniziative già poste in atto dal Governo sul fronte delle infrastrutture di trasporto, con risultati positivi determinati dallo sblocco dei lavori per l'ampliamento e la ristrutturazione della rete autostradale, ed in particolare per alcuni grandi snodi (Passante di Mestre, Gronda di Genova), oltre alla approvazione di opere infrastrutturali decisive come Terzo Valico, Brebemi, Tirrenica, Ponte sullo Stretto, Orte - Venezia e Tirrenica).

Nella stessa logica, il Decreto legislativo 286/05 ha avviato, dall'anno 2006, un percorso di liberalizzazione regolata con l'obiettivo di migliorare la mobilità delle merci nel sistema Paese e di renderla competitiva nel contesto europeo.

La riforma del 2005 ha previsto la liberalizzazione del prezzo del trasporto stradale di merci, con il superamento del sistema delle cosiddette «tariffe obbligatorie a forcina», e la contestuale previsione di regole volte ad evitare che tale liberalizzazione, ed apertura alla concorrenza, si riflessero negativamente sulla capacità commerciale dei trasportatori esasperando

rando le forme di autosfruttamento e di elusione delle normative sociali e di sicurezza della circolazione.

La scarsa attività di monitoraggio degli effetti della legge e le rilevanti lentezze nella definizione dei correttivi (a causa del rinvio ad opera del precedente Governo) hanno aggravato uno stato di crisi del settore, dovuto prima al forte aumento del costo del gasolio e poi alla pesante crisi economica, che ha colpito tutto il comparto della logistica.

Nel dicembre del 2008, dopo il dibattito in sede di Commissione normativa della Consulta per l'autotrasporto e la logistica, il Governo ha varato i correttivi alla riforma, attesi dal settore per dare maggiore trasparenza e regolarità nei rapporti fra vettori e committenti.

Il nostro obiettivo è ora quello di favorire, anche attraverso una forte e rinnovata politica dei controlli, comportamenti rispettosi delle norme a tutela della sicurezza sociale e della circolazione, oltre che delle regole di una leale concorrenza, e contestualmente puntare a politiche che rendano sempre più competitiva la nostra offerta trasportistica.

È a questo fine, che dovremo dar vita al nuovo Piano della Logistica, nel quale uno dei temi fondamentali sarà quello di individuare soluzioni in grado di superare le abitudini commerciali degli operatori italiani nelle transazioni con l'estero, di lavorare con la clausola «franco fabbrica» per le esportazioni e «franco destino» per le importazioni: considerata anche la forte vocazione esportatrice dell'Italia, il fatto che la regia dell'attività di logistica sia lasciata agli operatori esteri rappresenta una perdita di fatturato, stimata nell'ordine di 10 miliardi di euro/anno, che il nostro sistema economico non può più permettersi.

Il Governo è perfettamente consapevole che questa debolezza strutturale è resa più drammatica dalla crisi economica globale in atto: il nostro autotrasporto, infatti, probabilmente è uno dei comparti economici più colpiti dalla crisi, tanto che il Governo ha ritenuto, anche quest'anno, di assegnare in Finanziaria 400 M€ che, unitamente alle risorse strutturali (oltre 300 M€), potranno fornire un forte sostegno al settore.

Così come vanno adottate iniziative importanti e innovative relative al costo del lavoro ed alla disciplina in materia di trattamento retributivo e previdenziale dovuto ai dipendenti delle imprese di autotrasporto.

IL TAVOLO CON LA COMMITTENZA: PRIMO PASSO PER LA SVOLTA VERSO LO SVILUPPO

In un contesto così definito, nel Protocollo d'Intesa dello scorso 1 dicembre, il Governo ha ritenuto che una condivisione di obiettivi tra la committenza ed il mondo dell'autotrasporto potesse essere il punto essenziale da cui ripartire per definire una piattaforma comune verso un sistema di trasporto competitivo, regolare e sicuro.

Il tavolo, a questo fine costituito, negli incontri che si sono susseguiti, ha segnato **ad oggi** alcuni punti prioritari al fine di creare un sistema di trasporto merci su strada contraddistinto da **legalità e correttezza dei rapporti fra tutti i soggetti della filiera**.

Il nuovo metodo del confronto costruttivo ha consentito di stilare un pacchetto di norme condivise di carattere generale per un migliore equilibrio commerciale dei ruoli dei vettori e dei committenti, e dovrà continuare a livello di accordi di settore per categorie merceologiche, nonché di accordi tra le organizzazioni associative degli stessi operatori del trasporto che interagiscono all'interno della filiera logistica. La legge deve assegnare una valenza derogatoria a tali accordi per stimolarne la conclusione e per valorizzare il ruolo istituzionale delle associazioni di categoria.

In quelle sedi, potranno essere ricercate le soluzioni migliori e più adatte alle specificità dei vari settori, bilanciando i più vincolanti impegni contrattuali di durata o di quantità con una semplificazione complessiva degli adempimenti e del relativo sistema sanzionatorio.

Il processo per il potenziamento dei servizi di trasporto e di logistica passa, poi, attraverso politiche di filiera in grado di promuovere l'adozione di modelli logistici ottimali per filiere specifiche, già sperimentati con i progetti-pilota nell'ambito della Consulta, e incoraggiare lo sviluppo di standard operativi fondati su «contratti di rete», quali forme di aggregazione peculiari del settore della logistica.

Di seguito si riportano i risultati concordati:

1) la normalizzazione degli albi provinciali degli autotrasportatori, da realizzarsi anche attraverso **la cancellazione immediata di imprese senza veicoli, stimata in circa 50 mila**, con l'obiettivo di creare condizioni di trasparenza sul fronte dell'offerta, indispensabili per regolamentare il mercato dei servizi di autotrasporto;

2) il recepimento delle modifiche alla Direttiva sui controlli, che, unitamente all'attivazione del nuovo Regolamento europeo sull'esercizio dell'autotrasporto, darà luogo alla istituzione di **una Banca dati comune dei vettori europei**, in modo da valorizzarne la regolarità contributiva, fiscale, professionale e commerciale, nonché la correttezza relativa ai tempi di guida e alla sicurezza stradale (*white list* contrapposta ad una *black list*). L'obiettivo è quello **di arrivare alla premialità (fiscale e normativa) della correttezza degli interlocutori**: vettori in regola e committenti che utilizzeranno solo vettori in regola. Consapevoli che questa alleanza virtuosa porterà ad una maggiore regolarità e correttezza del mercato;

3) *Le norme che si allegano puntano sulla valorizzazione degli accordi di settore fra vettori e committenti ed incidono sulla copertura dei costi minimi all'interno del corrispettivo dei servizi di trasporto; sulla possibilità di azione diretta del vettore effettivo verso il mittente del trasporto; sui tempi di pagamento; sui tempi di carico e scarico; sulla regolarità contributiva dei vettori all'atto della stipula dei contratti; sulla migliore definizione della corresponsabilità di vettori e committenti; sulla disciplina dei pallets.*

La gradualità delle sanzioni per il superamento dei tempi di guida e di riposo, ha già formato oggetto di un apposito emendamento al ddl sulla sicurezza stradale, approvato dal Senato;

4) *Le norme concordate al tavolo di confronto saranno fondamentali anche per il nuovo Piano della Logistica che dovrà comprendere anche un ampio capitolo dedicato alla funzione doganale e alla sua capacità di attrarre ovvero distorcere i traffici commerciali con l'Italia come origine e destinazione naturali.*

Nel Piano, un ruolo non secondario sarà svolto dal tema della distribuzione urbana delle merci, sulla quale dovremo dettare norme uniformi: a queste, pur nel rispetto delle specificità dei vari centri urbani, dovranno attenersi gli enti locali in sede di regolamentazione del traffico cittadino, riconoscendo al trasporto merci professionale il ruolo di servizio indispensabile al civile svolgimento della vita delle città, al pari del servizio di trasporto pubblico di persone.

Anche per questo obiettivo, abbiamo la necessità di estendere il Patto della Logistica agli Enti Locali (anche alla luce della recente delibera del Comune di Messina sull'ecopass per chi attraversa lo Stretto), in quanto la firma congiunta consentirà lo stabilimento di norme comportamentali comuni e condivise, volte ad evitare l'adozione di divieti, limiti e balzelli ingiustificati per gli autotrasportatori.

5) Fra gli obiettivi a media scadenza, dobbiamo porre il monitoraggio del funzionamento dell'art. 83-bis, e di tutta la normativa sul settore, anche alla luce delle diverse modificazioni introdotte a seguito del lavoro del tavolo, ai fine di verificarne l'impatto sul mercato nel corso del 2011, e lavorando alla prospettiva di un testo unico dei trasporti.

CONCLUSIONI

Siamo **fiduciosi** del fatto che, in una politica così strutturata, mantenendo attivo il tavolo ed il metodo dei confronti a tre per arrivare a soluzioni condivise, la **ricerca di un miglior equilibrio commerciale tra vettori e committenza e la crescita della capacità competitiva delle imprese rispettose delle regole produrranno il risultato virtuoso di una maggiore correttezza e trasparenza dei rapporti contrattuali ed efficienza della mobilità delle merci.**

È in quest'ottica che il Governo, nelle norme concordate al tavolo, ha sostenuto con forza ed intende promuovere da subito, gli accordi volontari di settore, quali strumenti per rimettere alla capacità delle organizzazioni associative di vettori e committenti, piuttosto che ad obblighi di legge, le modalità per trovare regole del gioco, anche nello spirito delle indicazioni date dal Presidente del Consiglio per il rilancio dello sviluppo economico.

Il Governo si impegna a insediare l'Osservatorio entro il mese di luglio 2010.

L'Osservatorio dovrà completare le prime rilevazioni entro tre mesi.

Il tavolo proseguirà i suoi lavori su tutte le altre questioni rimaste aperte e su ogni provvedimento che avesse riflessi sull'autotrasporto, all'interno del lavoro del Piano della Logistica, *allo scopo di continuare un proficuo periodo di confronto per affinare ed individuare nuove aree*

di convergenza e di crescita complessiva del sistema trasportistico nazionale.

Dato atto che il 16.6.2010 il Ministro dell'Economia ha firmato il decreto che mette a disposizione del Settore le risorse previste dalla Finanziaria 2010 che verranno confermate nel 2011, a fronte della volontà espressa dal Governo, di dare sollecita attuazione all'intesa raggiunta col presente Protocollo, le Associazioni dell'Autotrasporto assumono l'impegno a mantenere la pace sociale sino al 31 Dicembre 2011.

Roma, 17 giugno 2010

Questione sconti sui pedaggi autostradali

L'istituzione di questa misura risale alla fine degli anni '90, allorché il decreto-legge n. 451 del 1998 assegnò al Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori l'importo di lire 140 miliardi per la protezione ambientale e per la sicurezza della circolazione, anche con riferimento all'utilizzo delle infrastrutture, da realizzare mediante apposite convenzioni con gli enti gestori delle stesse. La ratio risiedeva nell'esigenza di favorire lo spostamento del traffico pesante dalla rete stradale ordinaria a quella autostradale, per limitare l'impatto ambientale prodotto dalle emissioni dei TIR e aumentare la sicurezza sulla viabilità ordinaria.

La questione della compatibilità di questa misura con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato fu sollevata dagli uffici della Commissione, che, peraltro, ritennero esaurienti le motivazioni fornite dallo Stato italiano, soprattutto con riferimento alla riduzione dell'incidentata.

La direttiva europea 2006/38, in sede di prima modifica dell'Eurovignette, ha espressamente sancito la possibilità di accordare sconti sui pedaggi agli utenti abituali, purché non superino il limite percentuale del 13 per cento.

A tale ultima disposizione, non modificata dalla nuova Eurovignette di recente approvazione, si adegua il Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori nel determinare le riduzioni, sulla base delle direttive ricevute annualmente dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La scelta di differenziare le percentuali riconosciute per scaglioni di fatturato è legata proprio all'obiettivo di favorire processi di aggregazione fra piccole imprese, che in tal modo possono attingere a sconti più consistenti e ottimizzare le proprie spese di gestione.

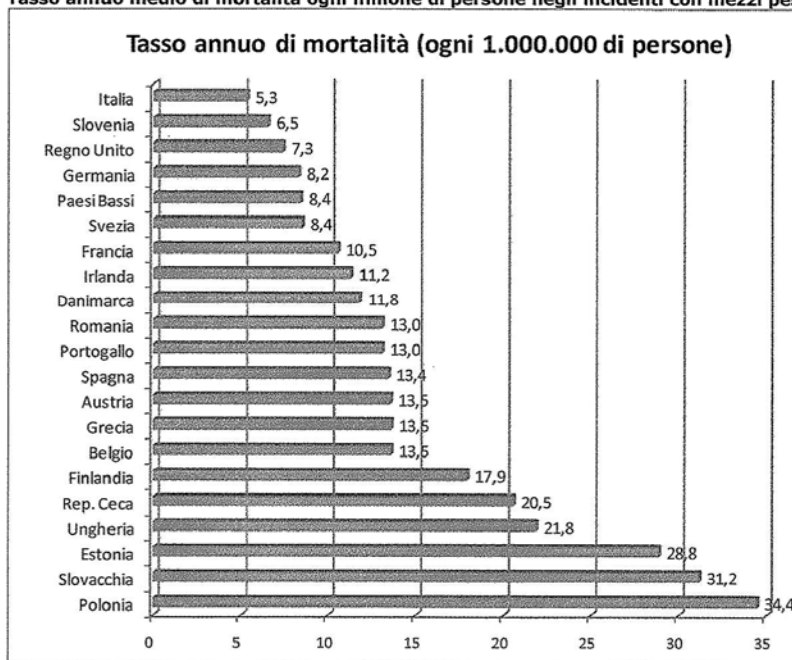
L'obiettivo dell'aggregazione imprenditoriale nel settore dell'autotrasporto risponde proprio all'esigenza, segnalata anche nella mozione, di promuovere una politica industriale in grado di superare la frammentazione dell'offerta, che ne ha fin qui determinato la debolezza, inducendo i Governi ad intervenire con misure di sostegno al settore.

**Grafico allegato all'intervento del sottosegretario Giachino
nella discussione delle mozioni 1-00451 e 1-00477**

Sulla base di un confronto europeo, il tasso annuo medio di mortalità negli incidenti dei mezzi pesanti in Italia nel quadriennio 2005/2008 è stato di 5,3 persone ogni milione di abitanti, un valore tra i più bassi in Europa.

Ai primi posti troviamo Polonia, Slovacchia ed Estonia con un tasso pari rispettivamente a 34,4, 31,2 e 28,8 persone ogni milione di abitanti.

Tasso annuo medio di mortalità ogni milione di persone negli incidenti con mezzi pesanti, anni 2005/2008



Fonte: elaborazione Centro Studi Confetra su dati EUROSTAT/CARE database

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Augello, Butti, Caliendo, Carrara, Castelli, Chiti, Ciampi, Ciarrapico, Colombo, Davico, De Gregorio, Dell'Utri, Di Giacomo, Filippi Alberto, Gentile, Ghigo, Giovanardi, Mantica, Mantovani, Marino Ignazio Roberto Maria, Pera, Piccioni, Pichetto Fratin, Sciascia, Stancanelli, Thaler, Viceconte, Villari e Zanoletti.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: D'Alì, per attività della 13ª Commissione permanente; Ramponi, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Unione per il Mediterraneo; Allegrini, Battaglia, Caforio, Del Vecchio e Randazzo, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa (OSCE); Garavaglia Massimo, per partecipare ad un incontro internazionale; Maritati e Saltamartini, per partecipare a una riunione interparlamentare; Boldi, Bugnano, Carlino, Crisafulli, Giaretta, Marcenaro, Nessa, Santini e Saro, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Commissioni permanenti, trasmissione di documenti

In data 16 settembre 2011, è stata trasmessa alla Presidenza una risoluzione dalla 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea), approvata nella seduta del 28 settembre 2011 – ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento – sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del Regolamento (CE) n. 1085/2006 del Consiglio che istituisce uno strumento di assistenza preadesione (IPA)(COM (2011) 446 definitivo) (*Doc. XVIII, n. 107*).

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

In data 3 ottobre 2011 è stata trasmessa alla Presidenza una risoluzione dalla 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea), approvata nella seduta del 28 settembre 2011 – ai sensi dell'articolo 144, commi 1, 5 e 6, del Regolamento – sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla normalizzazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché la direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/105/CE e 2009/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (COM (2011) 315 definitivo) (*Doc. XVIII-bis, n. 47*).

Ai sensi dell'articolo 144, comma 2, del Regolamento, i predetti documenti sono stati trasmessi al Presidente del Consiglio dei ministri e al Presidente della Camera dei deputati.

Commissioni permanenti, presentazione di relazioni

A nome della 14ª Commissione, in data 14 settembre 2011, il senatore Mauro Maria Marino ha presentato, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, una relazione a conclusione dell'esame della Relazione annuale 2010 sui rapporti tra la Commissione europea e i parlamenti nazionali (COM(2011)345 def.) (Atto comunitario n. 75) (*Doc.* XVIII, n. 106-A).

Detto documento è stampato e distribuito.

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

9ª Commissione permanente Agricoltura e produzione agroalimentare

Sen. Pignedoli Leana ed altri

Misure di semplificazione a sostegno della competitività e della responsabilizzazione delle imprese agricole e deleghe al Governo per il riordino della normativa agricola e per la riduzione degli enti vigilati dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali (2842)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 10ª (Industria, commercio, turismo), 11ª (Lavoro, previdenza sociale), 12ª (Igiene e sanità), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14ª (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 06/10/2011).

Governo, trasmissione di atti

Il Ministro del lavoro delle politiche sociali, con lettera in data 28 settembre 2011, ha inviato – ai sensi dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14 – la comunicazione concernente la nomina della dottoressa Amalia Ghisani a Commissario straordinario dell'Ente nazionale di previdenza e assistenza per i lavoratori dello spettacolo, per l'espletamento delle funzioni attribuite al Presidente dell'Ente (99).

Tale comunicazione è trasmessa, per competenza, alla 7ª e alla 11ª Commissione permanente.

Mozioni, apposizione di nuove firme

I senatori Conti e Di Stefano hanno aggiunto la propria firma alla mozione 1-00478 dei senatori Lauro ed altri.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 29 settembre al 5 ottobre 2011)

SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 139

BELISARIO ed altri: sul contratto tra il Ministero della salute e una casa farmaceutica per il vaccino antinfluenzale A(H1N1) (4-02861) (risp. FAZIO, *ministro della salute*)

FLERES: sugli italiani detenuti all'estero (4-05390) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*)

GRAMAZIO: sulla morte di un paziente dell'ospedale Fatebenefratelli di Roma (4-03753) (risp. FAZIO, *ministro della salute*)

sull'estradizione di Cesare Battisti dal Brasile (4-04329) (risp. SCOTTI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*)

MARCENARO: sulla possibile chiusura della scuola per l'infanzia italiana ad Asmara in Eritrea (4-05767) (risp. SCOTTI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*)

PERDUCA, PORETTI: sull'attività dell'Iniziativa adriatico-ionica (IAI) (4-05797) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*)

Mozioni

RUTELLI, BAIO, BALDASSARRI, BRUNO, CONTINI, DE ANGELIS, DIGILIO, GERMONTANI, MILANA, MOLINARI, RUSSO.
– Il Senato,

premessi che:

l'insegnamento della storia dell'arte nella scuola secondaria rappresenta un primato storico della scuola italiana, che nel contesto internazionale viene riconosciuto come un indiscusso fattore di qualità del sistema educativo nazionale;

la valenza formativa dell'educazione all'arte nella sua dimensione storico-culturale, oltre che creativa, viene confermata sin dalla prima infanzia dai più recenti contributi della pedagogia ed è stata sottolineata nella Road Map per l'Educazione artistica (UNESCO), accolta e promossa

dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca anche attraverso il monitoraggio effettuato nell'estate 2011 in attuazione dell'Agenda di Seul (obiettivi per lo sviluppo dell'educazione artistica, 2010);

in virtù della sua impostazione trasversale, della sua articolazione tematica e del suo spessore culturale, nonché del suo rivolgersi a dati materiali e concreti, l'insegnamento della storia dell'arte ha costituito sino ad oggi un fattore compensativo fondamentale dei *curricula* degli istituti tecnici e professionali, prevalentemente incentrati sulla formazione tecnico-pratica e in questo modo arricchiti da elementi di filosofia, storia della cultura, educazione al bello;

l'attenzione al patrimonio artistico, alla sua tutela e valorizzazione costituisce una componente essenziale dell'educazione alla cittadinanza e della maturazione dei giovani, di una consapevolezza di identità nazionale che sia legata anche ai territori: un valore prioritario nel Paese che registra una diffusione vastissima ed una qualità impareggiabile nella consistenza del patrimonio archeologico, artistico, storico e paesaggistico;

la Costituzione italiana pone, tra i principi fondamentali, la tutela del paesaggio e del patrimonio storico e artistico della nazione (articolo 9);

lo studio e l'esperienza dell'arte facilitano l'esercizio dell'intelligenza emotiva, migliorando il processo formativo e rendendo più efficace la comprensione dei fenomeni storico-culturali;

la vocazione interdisciplinare della storia dell'arte, l'estrema ricchezza dei contenuti da essa trasmessi e la molteplicità dei livelli di comunicazione che essa consente incoraggiano l'adozione di metodi e di contesti didattici innovativi rispetto alla comunicazione tradizionale dei saperi, anche al fine di ridurre lo scollamento tra scuola e società globalizzata e multimediale;

l'espressione artistica permette una comunicazione diretta anche tra culture diverse, prescindendo dal mezzo linguistico verbale, e costituisce in tal modo uno strumento privilegiato per il dialogo interculturale;

il patrimonio artistico costituisce un fattore di crescita economica innegabile del nostro Paese (nel 2006, 12,7 per cento di valore aggiunto sul totale delle attività economiche e tasso del 15,4 per cento sul totale degli occupati – dati pubblicati dal Ministero per i beni e le attività culturali nel 2009) e necessita dunque di operatori consapevoli e specificamente formati ad un suo impiego sostenibile;

l'educazione all'arte e alla tutela del patrimonio fa parte delle competenze chiave stabilite dalla strategia di Lisbona e ribadite dal Parlamento europeo e dal Consiglio attraverso la raccomandazione del 18 dicembre 2006 (2006/962/CE);

la Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la società (Faro, 2005) ha affermato che la conoscenza e l'uso del patrimonio rientrano nel diritto di partecipazione dei cittadini alla vita culturale, come definito nella Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo;

l'educazione artistica può favorire sensibilmente il conseguimento di un sistema di istruzione di qualità poiché agevola l'attuazione di alcuni dei parametri fondamentali stabiliti dal Quadro d'azione di Dakar, Unesco, 2000 (Education for All), cui si richiama la Road Map per l'Educazione artistica dell'Unesco (in particolare: «un apprendimento attivo; un programma adatto al contesto locale e motivante per gli alunni; la collaborazione con le comunità locali nel rispetto delle loro culture, insegnanti correttamente formati e motivati»);

sull'esempio dell'Italia, l'educazione al patrimonio e l'approccio storico-artistico sono stati incrementati nei sistemi educativi europei ed in particolar modo dalla Francia che, a partire dal 2008, ha inserito l'insegnamento obbligatorio di Histoire des arts in tutti i livelli e ordini di studio;

in ottemperanza alle direttive europee, il Ministero dell'istruzione ha stabilito quattro assi culturali fondamentali, dei quali quello denominato asse dei linguaggi prevede esplicitamente «le conoscenze fondamentali delle diverse forme di espressione e del patrimonio artistico» nonché «la sensibilità alla tutela e alla conservazione dei beni culturali e la coscienza del loro valore» (regolamento di cui al decreto del Ministro della pubblica istruzione n. 139 del 2007);

l'articolo 117, secondo comma, lettera *n*), della Costituzione attribuisce alla competenza legislativa esclusiva dello Stato la materia inerente alle norme generali dell'istruzione;

il recente riordinamento della scuola secondaria superiore (regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 87 del 2010; regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 88 del 2010; regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 89 del 2010) ha determinato, oltre alla sparizione di sperimentazioni ben radicate che introducevano la storia dell'arte sin dal primo biennio dei licei classici, l'eliminazione di indirizzi professionali nei quali la materia costituiva parte integrante dei *curricula* con dignità di disciplina di indirizzo (istituto professionale per la moda, istituto professionale per la grafica, istituto professionale per il turismo) e una drastica riduzione negli istituti tecnici per il turismo (eliminazione della storia dell'arte nel biennio iniziale);

l'utenza scolastica, le professionalità della scuola e dell'università, l'opinione pubblica e la società civile nel suo complesso hanno manifestato un chiaro dissenso nei confronti di tale ridimensionamento della disciplina,

impegna il Governo:

a reintegrare le ore eliminate dai nuovi ordinamenti della scuola secondaria superiore (in particolare negli istituti tecnici per il turismo e negli istituti professionali) affinché la storia dell'arte non sia riservata alla sola istruzione liceale e il suo valore formativo – civico e culturale – venga garantito a tutti i giovani, soprattutto nella fascia dell'obbligo di istruzione;

a riattivare l'indirizzo «beni culturali» nel percorso dei licei artistici, affinché una specifica formazione volta all'acquisizione di elementi di restauro, tutela e catalogazione delle opere d'arte sia prevista sin dalla scuola secondaria superiore;

ad introdurre l'insegnamento della storia dell'arte nel ginnasio, al fine di garantire continuità allo studio della materia e adeguata coerenza con il percorso tematico della storia, consolidando il *curriculum* del liceo classico e accentuando al contempo la possibilità di arricchirne gli spunti interdisciplinari, in una prospettiva che è in grado di spaziare dalle scienze alla filosofia alle lingue classiche e moderne;

ad inserire l'insegnamento della storia dell'arte nella scuola primaria, favorendo la sensibilizzazione al patrimonio artistico, ai principi della conservazione e della tutela sin dall'infanzia, possibilmente attraverso strategie di didattica cooperativa e laboratoriale;

ad includere la comprensione e la conoscenza del patrimonio storico-artistico nell'insegnamento dell'educazione alla cittadinanza, assicurando che la sua trasmissione venga operata da docenti di storia dell'arte;

a salvaguardare e sostenere la specificità professionale e didattica dei docenti di storia dell'arte, la cui formazione – anche in ragione delle nuove tecnologie – deve essere assicurata da un *iter* accademico moderno in linea con le nuove frontiere dei saperi e al contempo orientato all'acquisizione di competenze accademiche inerenti alla disciplina;

ad incoraggiare la fruizione del patrimonio storico ed artistico nel corso dell'intero periodo formativo di tutti gli studenti italiani, favorendo il dialogo con le istituzioni territoriali del Ministero per i beni e le attività culturali, con musei e gallerie pubblici e privati, con le competenti istituzioni regionali e locali del territorio, promuovendo iniziative idonee ad incentivare la sensibilità e la partecipazione dei giovani nei confronti della protezione, della valorizzazione e della fruizione del patrimonio culturale;

a sostenere lo scambio di buone pratiche nel campo della didattica della storia dell'arte anche attraverso la promozione di progetti internazionali, affinché il patrimonio di esperienze e professionalità maturato dal Paese in questo campo venga condiviso in Europa e nel mondo.

(1-00479)

Interpellanze

LANNUTTI. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico.* – Premesso che il Consiglio d'amministrazione dell'Atm (l'azienda municipalizzata dei trasporti pubblici di Milano) costa quasi un milione di euro all'anno; esso è stato appena revocato dal sindaco Giuliano Pisapia con l'indignazione di Elio Catania. Si legge su un articolo pubblicato su «Il Giorno» il 31 luglio 2011: «"Un atto dovuto contro gli sprechi e i privilegi, sobrietà" ha sentenziato il primo cittadino. "Parole infanganti" gli ha replicato il supermanager, che rivendica lo zero alla casella dei debiti e i 266 milioni di

euro in cassa. Rivendicazione legittima e accusa del sindaco aggirata. Proprio Catania è uno dei casi che contribuisce a rendere più piccolo del previsto il mondo Atm. In lui coincidono la figura del presidente e amministratore delegato del Consiglio d'amministrazione e di direttore generale del gruppo: Chief executive officer (Ceo) per dirla all'inglese. Doppia carica e doppia retribuzione. Catania percepisce 76.643 euro lordi all'anno per l'incarico nel cda e 290.000 euro lordi all'anno per la carica di direttore generale. In tutto fanno 366 mila euro all'anno, la cifra da sempre cara a Catania, quella da lui stesso sempre dichiarata. Il supermanager non ama, invece, che nel conteggio di aggiungano i 120 mila euro annui percepiti come premio per i risultati conseguiti. Per l'esattezza le carte recitano: "Compenso variabile per risultato da zero a 120 mila euro". Se è vero – come rivendicato a più riprese da Catania – che sotto la sua gestione i risultati in Atm non sono mancati, la retribuzione annua del supermanager è presto calcolata in 486 mila euro annui lordi. Catania da solo vale mezzo Consiglio d'amministrazione. Già, perché il totale dei compensi dei consiglieri ammonta a 936 mila euro lordi all'anno. Quasi un milione di euro, a colpi di doppi incarichi. Ma Catania può contare anche su altre due poltronissime: quelle nel consiglio di amministrazione di Telecom (110 mila euro all'anno) e in Intesa San Paolo (150 mila euro all'anno). Se in Catania coincidono le figure di amministratore delegato e direttore generale, Francesco Tofoni, uomo molto vicino al ministro Ignazio La Russa, è membro del cda e responsabile dei servizi diversificati per la società "Atm Servizi Spa". Una società che fa parte del gruppo e la cui missione sociale viene solo sommariamente definita: "È la società del Gruppo ATM Spa che gestisce il servizio di trasporto pubblico di area urbana e dei servizi connessi e complementari" si legge sul sito dell'Azienda. Sembra un doppione. Di certo vale a Tofoni un doppio compenso: 45 mila euro annui lordi come consigliere e 120 mila euro annui lordi come responsabile di Atm Servizi. Un altro caso di doppio incarico riguarda Giuseppe Frattini, membro – manco a dirlo – del cda di Atm ma anche titolare di una consulenza da 150 mila euro all'anno per il progetto "Alta sorveglianza della sede di via Monterosa". Recentemente Atm e Poste Italiane hanno lanciato una carta elettronica congiunta "Atm Postepay and go" sulla quale è possibile caricare gli importi dell'abbonamento e che si può usare per lo shopping come un normale bancomat. A quanto pare l'accordo è stato siglato da Dario Cassinelli per Atm e da Dario Cassinelli per il gruppo Poste. Nessun bando. Già, Cassinelli è al tempo stesso nel cda di Atm (45 mila euro lordi all'anno) e responsabile Business delle Poste (remunerazione base: 120 mila euro all'anno). Quando si dice: piccolo il mondo»,

si chiede di sapere:

se a quanto risulta al Governo risponda al vero che Elio Catania stia trattando la sua liquidazione dall'Atm, che per volere del sindaco Pisapia cambierà i vertici a partire dal 15 ottobre 2011, con un appannaggio di almeno 3 milioni di euro;

se non ritenga scandaloso, in una fase di gravissima crisi economica, che un *manager* come Catania, che lasciò le Ferrovie tra le polemiche con una liquidazione di circa 7 milioni di euro ed una pensione di oltre 12.000 euro mensili, possa continuare a trattare liquidazioni stratosferiche sulla pelle degli utenti dei trasporti pubblici milanesi che continuano a denunciare caos e disservizi, costretti anche a pagare un aumento tariffario del 50 per cento con il costo dei biglietti passato da 1 ad 1,50 euro;

se risponda al vero che l'accordo senza alcun bando di gara per la carta elettronica «Atm Postepay and go» lanciata da Atm e Poste italiane rappresenta un caso di scuola di conflitto di interessi che nuoce all'Italia ed alla competitività delle imprese.

(2-00387)

Interrogazioni

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

BLAZINA. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

con il decreto del Ministro in indirizzo del 10 settembre 2010, n. 249, è stato approvato il regolamento concernente «Definizione della disciplina dei requisiti e delle modalità della formazione iniziale degli insegnanti della scuola dell'infanzia, della scuola primaria e della scuola secondaria di primo e secondo grado, ai sensi dell'articolo 2, comma 416, della legge 24 dicembre 2007, n. 244»;

all'articolo 15, comma 25, di detto regolamento è prevista l'emanazione di un decreto da parte del Ministro, previo accordo con le Regioni Valle d'Aosta e Friuli-Venezia Giulia e con le Province autonome di Trento e di Bolzano, al fine di adeguare le disposizioni del decreto alle particolari situazioni linguistiche;

successivamente è stato adottato il decreto 4 aprile 2011, n. 139, contenente le norme di attuazione del decreto ministeriale n. 249 del 2010 a decorrere dall'anno accademico 2011-2012 e sono state predisposte in data 5 agosto 2011 e 12 settembre 2011 due note esplicative;

considerato che:

le disposizioni contenute nei suddetti provvedimenti stabiliscono che per l'anno scolastico 2011/2012 possono essere attivati corsi TFA transitori per l'insegnamento nella scuola secondaria di I e II grado e, inoltre, che le proposte predisposte dalle singole Università devono essere trasmesse entro il 7 ottobre alla banca dati dell'offerta formativa presso il Ministero;

a tutt'oggi, nonostante l'imminente scadenza per la trasmissione delle suddette proposte da parte delle Università, nessun decreto è stato emanato in ordine alla formazione dei docenti delle scuole con lingua di insegnamento slovena, circostanza confermata anche dall'Assessorato all'istruzione della Regione Friuli-Venezia Giulia;

tale mancata previsione sta creando seri problemi alle Università del Friuli che hanno già predisposto i corsi TFA destinati ai docenti delle scuole slovene e che si trovano nell'impossibilità di trasmettere alla banca dati del Ministero le loro proposte in quanto il sistema elettronico dello stesso Ministero non prevede i codici per i corsi sloveni;

tale situazione, qualora non venisse risolta con la massima urgenza, potrebbe pregiudicare la partenza dei corsi e penalizzare fortemente l'ordinamento scolastico in lingua slovena, ledendo inoltre i diritti della minoranza linguistica slovena, tutelati ai sensi della legge 23 febbraio 2001, n. 38,

si chiede di sapere:

per quali motivi a quanto risulta al Ministro in indirizzo a tutt'oggi non sia stato ancora emanato il decreto di cui al comma 25 dell'articolo 15 del regolamento di cui al decreto ministeriale 10 settembre 2010, n. 249;

se, in considerazione dell'ormai prossima scadenza del 7 ottobre 2011, non ritenga di dover provvedere con la massima urgenza all'emanazione del suddetto decreto ovvero a prevedere una proroga del suddetto termine per consentire alle Università del Friuli-Venezia Giulia di trasmettere alla banca dati del Ministero l'immissione delle proposte predisposte, garantendo in tal modo anche alle scuole slovene il regolare avvio dei corsi TFA nell'anno scolastico 2011/2012.

(3-02425)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

DELLA SETA, FERRANTE. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

dopo il rincorrersi di tante ipotesi e voci sul nuovo stadio della Roma a Tor di Valle, ora spunta anche il progetto. Uno studio professionale per incarico del committente «Tor di Valle city sport Srl» ha depositato fin dal 2008 in Comune il progetto per il nuovo stadio nell'area dell'ippodromo. L'impianto avrebbe una capienza di 45.000 posti e sarebbe accompagnato da un *hotel* di 250 stanze, uffici per 3.800 metri quadrati, attrezzature collettive per 17.000 utenti, un centro congressi da 6.000 posti, centri commerciali per 12.000 metri quadrati e parcheggi. Stima dei costi: 127 milioni e mezzo di euro. In parole povere una vera e propria colata di cemento, di cui lo stadio sarebbe solo un'appendice;

a scoprirlo è stata Legambiente Lazio. Il «Tor di Valle city sport» ha un piano di massima, pubblico e consultabile, al sito dello studio professionale, con tanto di video, disegni e *rendering* e una miriade di elementi progettuali di dettaglio;

dalla lettura di un articolo pubblicato il 5 ottobre 2011 su «la Repubblica» si legge la seguente dichiarazione del presidente di Legambiente Lazio: «Alle ore 15.57 del 21 settembre (...) il sindaco Alemanno dichiarava: "Lo stadio è un tema su cui mi sono impegnato in campagna eletto-

rale. Finora non sono arrivati progetti strutturali validi, né dalla Roma né dalla Lazio». Si badi alle date: è lo stesso giorno della pubblicazione sulla Cronaca di Roma de «la Repubblica» del *dossier* di Legambiente Lazio, che ipotizza la possibilità che la Roma voglia realizzare il nuovo stadio in una proprietà a Tor di Valle. Inoltre, uscito dall'incontro con il sindaco in Campidoglio, il nuovo presidente della società Thomas Di Benedetto si recava per un sopralluogo a Tor di Valle;

sempre dalla lettura del suddetto articolo si apprende che: «se si fanno due conti e li facciamo utilizzando gli indici edificatori del piano regolatore vigente: l'hotel "pesa" per circa 80.000 metri cubi – il famoso Hilton dispone di 350 stanze per 100.000 metri cubi – gli uffici valgono 12.160 metri cubi, il centro congressi 19.200, il centro commerciale 38.400 metri cubi ed infine lo stadio circa 511.360. Totale: 661.120 metri cubi, ossia una cubatura superiore di 47 volte a quanto il Prg vigente prevede, cioè 14.000 metri cubi. Il tutto, su una superficie di 160 ettari, giacché circa 31 risultano "occupati" dal sistema fognario della Magliana e dall'impianto di cogenerazione e teleriscaldamento del quartiere Torrino. E, nemmeno a dirlo, a prescindere dal sistema di vincoli paesaggistici ed urbanistici che gravano sulla Tenuta di Tor di Valle»,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda verificare con urgenza la compatibilità del progetto con i vincoli paesaggistici gravanti sulla tenuta di Tor di Valle, e se corrisponda al vero che le cubature per lo stadio sarebbero di 47 volte superiori a quanto il Piano regolatore generale di Roma prevede per l'area.

(4-06026)

AMORUSO, BARELLI, BETTAMIO, CALABRÒ, COSTA, CURSI, D'AMBROSIO LETTIERI, GALLO, MASSIDDA, RIZZOTTI, SACCOMANNO. – *Ai Ministri della giustizia e della salute.* – Premesso che:

la Procura di Bari ha chiuso le indagini preliminari sugli appalti pilotati nella sanità pugliese con 41 persone indagate;

secondo le conclusioni delle indagini, in Puglia vi era un'associazione a delinquere che, per il tramite di una serie di *manager* nominati nelle ASL, avrebbe gestito appalti, nominato dirigenti nelle aziende sanitarie e spostato primari per favorire imprenditori amici;

i pubblici ministeri di Bari hanno concluso, quindi, che tale rete di persone coinvolte aveva come ultima finalità quella di reclutare pacchetti di voti e finanziare illecitamente i partiti;

tra gli indagati, infatti, figurano anche personalità di rilievo, sia nazionali che locali, del mondo della politica e del *management* sanitario pugliese;

premessi, inoltre, che:

tale durissima accusa avanzata dalla Procura getta un'ombra inquietante sulla gestione della sanità in Puglia già a partire dalla prima Giunta Vendola fino ad oggi;

i fatti incriminati riguardano le ASL di Bari, Lecce, Brindisi e quella della Barletta-Andria-Trani;

rilevato che:

secondo le intercettazioni riportate ampiamente dagli organi di stampa, detta associazione a delinquere avrebbe perfino «pilotato» la nomina del direttore sanitario, ordinariamente operata, a norma di legge, dal direttore generale della ASL;

l'avvocato Lea Cosentino in sede di audizione presso la Commissione d'inchiesta sull'efficacia e sull'efficienza del Servizio sanitario nazionale svoltasi il 21 settembre 2010 dichiarava tra l'altro «Le ho risposto senza ipocrisia perché è inutile nascondere la circostanza che, sebbene la nomina del direttore amministrativo e del direttore sanitario fosse di assoluta competenza del direttore generale, in realtà in tutta la Puglia è avvenuto che i direttori sanitari e amministrativi dovevano essere "voluti", graditi dalle varie componenti politiche»;

tale ingerenza nelle attività sanitarie della Regione Puglia per mere finalità politico-clientelari che, a giudizio degli interroganti, potrebbe configurare il reato di concussione di cui all'articolo 317 del codice penale, ha gravemente danneggiato il livello di qualità delle prestazioni e delle cure offerte ai cittadini;

rilevato, inoltre, che:

secondo il testo delle intercettazioni riportate da «La Gazzetta del Mezzogiorno» del 29 settembre 2011, vi sarebbe stato un filo diretto fra il Governatore, il Sindaco del capoluogo pugliese e un esponente di rilievo del Partito Democratico;

in particolare, dai virgolettati emergerebbero fra loro contatti assidui finalizzati a intervenire sulle nomine dei responsabili delle ASL per sostenere la promozione di persone di fiducia in posizioni dirigenziali;

«il Giornale» del 4 ottobre 2011, in un articolo dal titolo «Tedesco inguaia Niki – Vendola sapeva», riporta la notizia secondo la quale l'ex assessore alla sanità della Regione Puglia informava puntualmente il Governatore riguardo alla gestione e su ogni vicenda relativa alla sanità e che lo stesso «sarebbe stato graziato dalla Procura della Repubblica»;

preso atto che:

i massimi rappresentanti delle istituzioni regionali e comunali pugliesi, a giudizio degli interroganti, certamente non potevano non conoscere tale rete di affari – così come evidenziano, tra l'altro, i numerosi interventi trasversali rinvenuti nelle intercettazioni;

i citati vertici istituzionali pugliesi, a giudizio degli interroganti, nonostante abbiano contribuito all'evidente sfascio della sanità pubblica fino a intrappolarla in un vero e proprio *business* politico-clientelare, non solo continuano a «superare le bufere giudiziarie» rimanendo nelle rispettive cariche, ma anzi, troneggiano nei *media* nazionali e locali quali «predicatori della felicità»,

gli interroganti chiedono di sapere:

se ai Ministri in indirizzo risulti l'entità dei danni provocati da detta mala gestione della sanità in Puglia e, in caso affermativo, per quale ammontare;

se risulti che le autorità regionali, provinciali e comunali della Puglia siano responsabili di eventuali illeciti e, in caso affermativo, chi e per quali ipotesi di reato;

se ritengano, ciascuno per quanto di competenza, di attivare le più idonee iniziative al fine di chiarire ogni livello di responsabilità nella gestione della sanità operata dalla *governance* pugliese a far data dal 2005.
(4-06027)

CARRARA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

fino al 3 gennaio 2011 i cittadini extracomunitari, nell'*iter* volto al conseguimento della patente di guida delle categorie «A» e «B», potevano optare per il sostenimento dell'esame teorico con la modalità «in lingua», nel senso che le domande del *quiz* venivano loro poste nella lingua conosciuta: il francese, l'inglese, il russo, il cinese, l'arabo;

l'ultima modifica, riguardante le modalità per il conseguimento della patente di categoria «B», prevede che tutti i partecipanti, indistintamente, possono sostenere l'esame teorico nella forma scritta e nella sola lingua italiana;

l'esito di tale modifica è stato catastrofico. Infatti, gli allievi extracomunitari che hanno superato l'esame sono stati pochissimi;

considerato che nel sostenere l'esame nella sola lingua italiana non vi è alcun vantaggio particolare per gli allievi italiani, mentre per gli extracomunitari sostenere l'esame nella lingua di appartenenza avrebbe sortito buone possibilità di superamento delle prove. Infatti, molti degli allievi extracomunitari erano preparati sia teoricamente che praticamente; ora, invece, non provano nemmeno a conseguire la patente e si riversano sulla strada o con documenti di guida del Paese di origine o addirittura senza patente (basta guardare i dati riportati dalle Forze dell'ordine negli ultimi due anni, dove si riscontra che sono aumentati i guidatori senza patente o con patente irregolare),

l'interrogante chiede di sapere se e in che modo il Ministro in indirizzo ritenga di intervenire al fine di trovare una soluzione a tali problemi.
(4-06028)

D'AMBROSIO LETTIERI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

l'area di Punta Perotti, a Bari, è da tempo oggetto di controversie riguardo alla sua destinazione urbanistica;

detta area è attualmente tipizzata come «terziario direzionale»;

premessi, inoltre, che:

il Comune di Bari ha realizzato nell'area una serie di opere nuove e stabili – il cosiddetto parco della legalità – consistenti, tra le altre, in un impianto di irrigazione, nella creazione di un prato all'inglese, di un impianto di illuminazione, di un impianto di specie arboree e di arredo urbano;

l'onere per la realizzazione di dette opere ammonterebbe a 1.500.000 euro, oltre ai costi di ordinaria manutenzione stimati in circa 300.000 euro annui;

considerato che:

all'interrogante risulta che, al fine di addivenire ad una regolare esecuzione delle opere, la classificazione dei suoli di Punta Perotti avrebbe dovuto passare dall'attuale terziario direzionale a quella di verde pubblico;

all'interrogante risulta, inoltre, che le risorse elencate sono state poste a bilancio del Comune senza le necessarie procedure di approvazione previste per le opere pubbliche,

l'interrogante chiede di sapere se il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro in indirizzo siano a conoscenza di quanto sopra riportato e, in caso affermativo, se e in quali modi intendano intervenire, per quanto di loro competenza, al fine di accertare la conformità delle procedure adottate dal Comune di Bari.

(4-06029)

PINZGER. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze. – Premesso che:

il settore delle costruzioni ha perso oltre 25 miliardi in valore a prezzi correnti in tre anni, corrispondente a un taglio del 18,4 per cento dei prezzi costanti. Solo nel 2010 la flessione ha raggiunto il 6,6 per cento e il settore registrerà una ulteriore flessione dello 0,5 per cento nel 2011;

si registra l'assenza del ruolo anticongiunturale della spesa pubblica in questo difficile contesto economico;

gli investimenti in nuove opere del genio civile sono scese dell'11 per cento nel 2010 e del 3 per cento nel 2011;

nello scenario economico che caratterizza il Paese molte imprese che vivono del mercato interno rischiano di scomparire;

le risorse di circa 5 miliardi di euro messi in bilancio per il 2012 sono fondamentali per fare ripartire il settore delle costruzioni e si auspica che, poiché sta per essere varato un decreto per lo sviluppo, si mettano in campo le misure necessarie per dare il dovuto sostegno a questo settore;

in Francia, ad esempio, l'introduzione degli sgravi fiscali e la concessione di mutui a tasso zero per le giovani famiglie hanno dato un forte stimolo agli investimenti privati,

si chiede di sapere:

se il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri in indirizzo non ritengano di dover creare condizioni concrete a favore della riqualificazione urbana e dell'edilizia sociale per sostenere la ripresa del settore delle costruzioni;

se non ritengano di dover promuovere, in tempi brevi, misure per l'incentivazione delle opere medio piccole e non solo delle grandi opere infrastrutturali.

(4-06030)

BELISARIO, CARLINO. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

il 3 ottobre 2011 a Barletta si è verificato il crollo di una palazzina di due piani che ha coinvolto dieci persone, cinque delle quali, tra cui una ragazza di appena 14 anni, sono decedute;

quattro delle cinque vittime erano lavoratrici impiegate in un laboratorio di confezioni di maglierie, installato nei locali al pianterreno e nello scantinato della palazzina crollata;

secondo quanto riportato da organi di stampa, i locali nei quali aveva sede il laboratorio sarebbero stati totalmente privi dei requisiti di legge e ai proprietari non sarebbe mai stata rilasciata alcuna autorizzazione per la loro destinazione a laboratorio di maglieria;

inoltre, sempre secondo quanto riportato dalla stampa, le lavoratrici sarebbero state prive di un regolare contratto di lavoro, avrebbero percepito uno stipendio di circa 4 euro all'ora e lavorato dalle 8 alle 14 ore al giorno;

considerato che:

come sottolineato dal Presidente della Repubblica, «l'inaccettabile ripetersi di terribili sciagure, laddove si vive e si lavora, impone (...) soprattutto l'impegno di tutti, poteri pubblici e soggetti privati, a tenere sempre alta la guardia sulle condizioni di sicurezza delle abitazioni e dei luoghi di lavoro con una costante azione di prevenzione e di vigilanza» (si veda «Il Velino» del 4 ottobre 2011);

nel corso della XVI Legislatura, il decreto legislativo n. 81 del 2008 (testo unico sulla sicurezza sul lavoro) è stato oggetto di numerose modifiche che ne hanno di fatto ampiamente depotenziato il contenuto prescrittivo e sanzionatorio;

con una serie di provvedimenti economici (ultimi il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 14, e il decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148), il Governo ha tagliato in maniera significativa le risorse, già ridotte, destinate alle attività ispettive e di controllo,

si chiede di sapere quali azioni concrete il Governo intenda porre in essere al fine di: ripristinare un'adeguata normativa a tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro; potenziare le attività ispettive e di controllo per il contrasto alle forme di lavoro irregolare o sommerso e la repressione delle violazioni della normativa sulla sicurezza sul lavoro, assicurando a tali organismi adeguate dotazioni finanziarie, logistiche e strumentali.

(4-06031)

GIAMBRONE. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

risulta all'interrogante che il Comune di Orvieto, nei giorni scorsi, per risparmiare, abbia deciso di spegnere l'impianto di illuminazione della cattedrale;

la nuova illuminazione della cattedrale – pubblicizzata in pompa magna dopo la sua inaugurazione nel 2008, come «un diamante nel cuore della città» – già da qualche tempo restava spenta nelle ore notturne;

la caratteristica principale dell'impianto, realizzato da Enel Sole per il Comune, consisteva nel risparmio energetico;

nonostante l'economicità di gestione dell'impianto, dunque, il Comune di Orvieto avrebbe deciso di interrompere completamente il servizio, spegnendo del tutto la luce;

la cattedrale, inoltre, non risulta neanche essere più visibile dall'autostrada;

considerato che:

di notte la facciata del monumento simbolo della città è incredibilmente buia e con essa la piazza del duomo;

il presidente dell'Opera del duomo Francesco Venturi si è detto disponibile ad un incontro con l'amministrazione comunale, al fine di risolvere il problema, prospettando una collaborazione economica tra Comune e Opera del duomo per i consumi dell'impianto che sono attualmente a totale carico del Comune, dopo che Opera del duomo e la fondazione Cassa di risparmio di Orvieto hanno finanziato l'impianto medesimo di illuminazione a risparmio energetico – 100 proiettori di cui 19 dedicati alla facciata – inaugurato, come già scritto, nel 2008;

ritenuto che:

è inqualificabile, scandaloso e inopportuno che – seppur in presenza di difficoltà economiche inerenti ai bilanci dei Comuni – il Comune di Orvieto abbia deciso, a fronte peraltro di un risparmio di poche centinaia di euro al mese, di oscurare completamente una delle più importanti, se non la più importante attrattiva della cittadina medesima;

i tagli ai quali il Ministero dell'economia e delle finanze ha sottoposto gli enti locali, da ormai tre anni, hanno generato e continuano a generare danni irreparabili, oltre che ai servizi sociali, anche alla promozione turistica e culturale;

i progressivi tagli alla cultura continuano a mietere vittime illustri, qual è la cattedrale, esempio di capolavoro del gotico italiano,

si chiede di sapere quali opportune azioni di competenza il Ministro in indirizzo intenda porre in essere al fine di ripristinare la situazione preesistente allo spegnimento dell'impianto di illuminazione della cattedrale di Orvieto, con l'obiettivo che siano garantite risorse certe per la visibilità del monumento durante tutte le ore notturne.

(4-06032)

DE TONI, BELISARIO. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

Tirrenia è stata venduta a Cin (Compagnia italiana di navigazione), con bando di gara;

la vendita ha interessato Tirrenia, intesa come società da privatizzare, insieme alle sovvenzioni dello Stato in favore delle rotte in continuità territoriale;

la Cin è formata dai tre armatori italiani più importanti: Aponte, Grimaldi e Onorato. Già nei giorni scorsi si era diffusa la notizia che l'Unione europea sospettasse che la vendita di Tirrenia non fosse avvenuta con modalità trasparenti, in quanto non avrebbe garantito la partecipazione alla gara di altri soggetti privati, non assicurando il principio di concorrenza;

la Commissione europea ha deciso di avviare un'indagine approfondita in materia di aiuti di Stato in relazione ad alcune misure di sostegno pubblico che l'Italia ha adottato a favore delle società dell'ex gruppo Tirrenia che gestiscono il servizio di traghetti tra l'Italia continentale e diverse isole. Le società finite nel mirino di Bruxelles a causa dei contratti per i trasporti tra l'Italia continentale e la Sicilia, la Sardegna e altre isole italiane sono Tirrenia di navigazione, Caremar, Saremar, Siremar e Toremar;

si è appreso da agenzie di stampa che le riserve della Commissione, si legge in una nota di Bruxelles, riguardano la possibilità che la compensazione per obblighi di servizio pubblico corrisposta dall'Italia alle società citate a fronte dei servizi erogati su alcune rotte marittime comporti un indebito vantaggio economico rispetto ai loro concorrenti. La Commissione esaminerà inoltre se vi sia un ulteriore sostegno concesso alle società del gruppo Tirrenia nel contesto della loro privatizzazione che possa falsare la concorrenza sul mercato;

il commissario alla concorrenza Joaquin Almunia, su proposta del quale è stata aperta l'indagine, ha sostenuto che la Commissione europea ha l'obbligo di verificare che i servizi di interesse economico generale siano chiaramente definiti e che non vi sia compensazione eccessiva. Secondo il commissario Almunia, la Commissione deve anche garantire che la privatizzazione di due delle società, Tirrenia di navigazione e Siremar, non abbia comportato sovvenzioni indebite;

nella sua nota, la Commissione europea ha ricordato di aver ricevuto alcune denunce riguardanti la proroga dei contratti di servizio pubblico oltre la scadenza, avvenuta nel dicembre 2008, delle convenzioni che disciplinavano la fornitura del servizio ed alcuni aspetti del processo di privatizzazione. A questo proposito, attraverso l'indagine avviata, la Commissione valuterà se la proroga dei contratti di servizio pubblico oltre la fine del 2008 sia conforme alle norme UE in materia di servizi di interesse economico generale;

la Commissione europea ha confermato quanto già diffuso nei giorni scorsi, ossia che il metodo scelto dall'Italia per privatizzare Tirrenia e Siremar potrebbe conferire un vantaggio alle imprese privatizzate o ai loro acquirenti. Quando una società viene privatizzata attraverso la cessione di attivi, la Commissione, si legge ancora nella nota di Bruxelles, ritiene, in linea di principio, che la vendita non comporti aiuti di Stato se i cespiti sono stati venduti al miglior offerente in esito ad una proce-

dura aperta, trasparente, non discriminatoria e incondizionata. Le informazioni di cui si dispone in questo momento, si ribadisce, non consentono alla Commissione di escludere che, se i criteri di selezione fossero stati più trasparenti e la procedura non soggetta a condizioni, altri offerenti sarebbero stati interessati a partecipare alla gara e avrebbero potuto presentare offerte migliori per Tirrenia di navigazione e Siremar;

considerato che:

l'UE potrebbe dunque giungere a contestare il finanziamento dato dallo Stato per 8 anni alla Cin;

qualora l'UE dovesse annullare la vendita di Tirrenia a Cin, sarebbe necessario un nuovo bando, ossia il terzo, comportando inevitabilmente una frammentazione nella vendita della società Tirrenia;

le organizzazioni sindacali temono la cessione di singole componenti della società Tirrenia per le conseguenze che avrebbe sul futuro di 1.300 dipendenti;

con il via libera all'indagine sulla vendita di Tirrenia avviata dalla Commissione europea, il contratto di servizio con la Cin non potrà essere formalizzato, con evidente danno per gli utenti, in quanto sarebbe posticipato il rinnovo della flotta e il miglioramento del servizio,

si chiede di sapere:

quali siano le valutazioni relativamente a quanto riferito in premessa e quali urgenti iniziative si intenda avviare per evitare un grave pregiudizio al diritto alla mobilità dei cittadini sardi e al trasporto delle merci, alle regole del mercato e alle esigenze del nostro sistema economico;

se siano state già predisposte misure adeguate al fine di affrontare un eventuale annullamento della gara in termini di disservizi agli utenti e in termini di danni per i lavoratori;

quali provvedimenti urgenti intenda assumere il Ministro in indirizzo al fine di garantire il servizio pubblico per i cittadini e per le aziende concorrenti;

se, alla luce di quanto descritto e delle contestuali crisi di Fincantieri, ristrutturazione di Alenia e di Ansaldo, che a giudizio degli interroganti dimostrano il colpevole disimpegno nell'industria dei trasporti nazionale di Finmeccanica, Fintecna e dello stesso Governo, non si ritenga opportuno porre in essere ogni iniziativa, nell'ambito delle proprie competenze, al fine di assicurare la salvaguardia dei livelli occupazionali dei gruppi citati.

(4-06033)

MASCITELLI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

si apprende da diverse fonti di stampa («Il Messaggero», edizione de L'Aquila, 24 settembre 2011; «Il Centro», 24 settembre 2011) che Sergio Tiberti, professore dell'Università de L'Aquila, avrebbe partecipato all'inaugurazione della nuova sede della Corte d'appello de L'Aquila, avvenuta il 23 settembre 2011, assieme ad importanti personalità istituzionali;

in data 20 settembre 2011 il professor Tiberti è stato citato in giudizio dal Procuratore della Repubblica de L'Aquila per essere coimputato in procedimento penale nel quale risulta parte offesa il professor Ferdinando Di Orio, Rettore dell'Università de L'Aquila;

al di là del profilo penale da accertarsi, ovviamente, nelle sedi giudiziarie competenti, all'interrogante appare censurabile che il professor Tiberti prenda parte ad importanti iniziative istituzionali, essendo imputato ed in attesa di giudizio;

va infatti altresì valutata la vicenda anche in considerazione della possibile *captatio benevolentiae* di cui il soggetto imputato potrebbe beneficiare nei confronti dei magistrati giudicanti,

si chiede di sapere se al Ministro in indirizzo risulti quanto richiamato in premessa e quali siano le sue valutazioni per gli aspetti di propria competenza.

(4-06034)

LANNUTTI, GIAMBRONE. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

si apprende da notizie di stampa (il «Corriere della sera» del 1° ottobre 2011) che il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca mantiene segreti i dati su promossi e bocciati;

si legge nel citato articolo: «Il nuovo anno scolastico è cominciato da venti giorni ma non sappiamo ancora come è andato quello passato. Non conosciamo, cioè, quanti sono stati i promossi e i bocciati, dalle elementari fino all'esame di maturità. Di solito quelle tabelle vengono rese pubbliche durante l'estate, intorno alla metà di agosto, in ogni caso prima che la campanella torni a suonare con il rientro di settembre. Una consuetudine, una regola di trasparenza, un obbligo di legge. Come mai quest'anno non sappiamo nulla? Le tabelle sono pronte da settimane ma sono rimaste chiuse nei cassetti del ministero dell'Istruzione. Sulla decisione ha pesato moltissimo il no di Massimo Zennaro, l'ex portavoce di Mariastella Gelmini che si è dimesso dopo l'incredibile comunicato sul tunnel svizzero-abruzzese ma che al ministero è rimasto sulla poltrona di direttore e adesso fa pure il consulente di Barbara Berlusconi. Una scelta, quella di non rendere pubblici i dati, che ha creato imbarazzo fra gli stessi dirigenti del ministero, costretti ad accampare scuse ed allargare le braccia davanti alle ripetute richieste dei giornalisti. E che aveva fatto venire qualche dubbio alla stessa Gelmini che alla fine ha però accettato la scelta del suo portavoce. Dopo l'addio di Zennaro, è probabile che le tabelle vengano presto pubblicate. Ma perché sono rimaste per quasi due mesi nel cassetto, neanche fossero piani militari top secret? Il punto è che l'anno scorso c'è stato un calo nella percentuale delle bocciature. Una flessione minima, dello zero virgola. Ma sufficiente per non poter parlare di "conferma della linea del rigore", uno dei cavalli di battaglia del ministro Gelmini e soprattutto uno dei chiodi fissi nella strategia di comunicazione del suo ex portavoce. È stata proprio la paura che i dati venissero usati per attaccare il ministro a spingere Zennaro a chiudere

quei fogli in un cassetto. Legittimo che un portavoce protegga il suo ministro dalle polemiche, in fondo è il suo mestiere. Ma per far questo è arrivato ad oscurare dati che vanno resi pubblici. Anche perché il "valore politico" dei quadri di fine anno è tutto da dimostrare. A decidere chi bocciare e chi promuovere non è il ministro e tanto meno il suo portavoce, ma quegli 800 mila insegnanti che ogni giorno entrano in classe, fanno lezione, interrogano, mettono i voti. E magari non pensano alla linea del rigore ma vogliono solo capire se un ragazzo è preparato oppure no. Anche di questo il ministro e il suo ex portavoce hanno discusso nel loro ultimo incontro, mercoledì sera, quando hanno firmato la separazione consensuale. Adesso Zennaro lavora pure per Barbara Berlusconi, la figlia del presidente del consiglio, una consulenza per curare la sua immagine nel campo della cultura. Lo farà a titolo gratuito, almeno fino a quando resterà responsabile della direzione per lo studente al ministero, contratto in scadenza poco prima della fine della legislatura. Ieri, dopo l'addio per la gaffe sul tunnel, diversi parlamentari avevano chiesto le sue dimissioni anche dall'incarico di direttore. Adesso che è venuta fuori la storia del lavoro per la figlia del premier, anche al ministero molti si chiedono se sia opportuno che resti ancora lì»;

a quanto risulta all'interrogante il direttore Zennaro ha inviato al quotidiano di via Solferino una nota di precisazione nella quale affermerebbe che non esiste alcun obbligo di legge a cui è tenuto il Ministero dell'istruzione in merito alla pubblicazione dei dati sulla valutazione degli alunni. Il Ministero è semplicemente tenuto a comunicarli all'Istat; non si sarebbero quindi verificate violazioni di legge;

considerato che:

si tratta, come si vede, di una precisazione relativa ai presunti obblighi di legge circa la pubblicazione di dati che non interviene, però, sulle ragioni della mancata pubblicazione;

il giornalista Lorenzo Salvia del «Corriere della sera» ha replicato nel modo seguente: «Il dottor Zennaro conferma i contenuti dell'articolo: i dati sono stati oscurati, cosa mai avvenuta in passato. E, fino al momento della scrittura del pezzo, non risultavano trasmessi nemmeno all'Istat»;

per molto tempo il Ministro dell'istruzione, Mariastella Gelmini, ha insistito sulla necessità e sulla bontà della sua cosiddetta «linea dura»: bocciare di più per avere studenti più preparati. Nel giugno 2009, commentando un dato sull'aumento degli studenti bocciati, Gelmini diceva che «la scuola italiana deve ritrovare la via del merito». Un mese dopo «il Giornale» celebrava «il giro di vite» del ministro Gelmini, dando conto dei dati sui bocciati in crescita;

si tratterebbe, però, di dati inesistenti scrive il 4 ottobre 2011 il quotidiano «la Repubblica»: nel migliore dei casi imprecisi, nel peggiore inventati. «Calano i respinti alle scuole superiori: dal giugno 2008 al giugno 2011 sono scesi quasi del due per cento. La "linea della severità" annunciata da Mariastella Gelmini esce ridimensionata dalle scelte dei professori, lo si scopre leggendo i dati dell'ultima stagione approdati in viale Trastevere, mai resi pubblici e ora consultati da Repubblica. È dal 2008

che il Miur non ha più pubblicato ufficialmente, ovvero sul sito del ministero, i risultati integrali degli scrutini di fine anno limitandosi a stringati comunicati stampa. Adesso si scopre che negli anni del Governo Berlusconi non c'è mai stata alcuna crescita dei bocciati alle medie superiori: niente pugno di ferro dei professori contro gli studenti riottosi e pelandroni. È una storia travagliata e piena di censure quella degli scrutini di fine anno ai tempi della Gelmini. L'ultima pubblicazione completa e senza errori sugli esiti di fine anno risale al luglio del 2007, quando a Palazzo della Minerva sedeva Giuseppe Fioroni. L'anno dopo, con il cambio del ministro, arriva la prima sorpresa: un clamoroso refuso aritmetico fa schizzare in alto il numero complessivo dei bocciati. Il 13 settembre del 2008, quattro mesi dopo l'insediamento della Gelmini, il ministero comunica infatti che "dopo le verifiche di fine agosto il totale degli studenti non promossi per l'anno 2007-2008 si attesta al 16,2 per cento del totale, mentre nell'anno scolastico 2006-2007 i bocciati furono il 14,2 per cento". Nel conteggio, già allora, c'era qualcosa che non quadrava. "A giugno – spiegava il comunicato ufficiale – gli studenti promossi sono stati il 59,4 per cento del totale, i non ammessi sono stati il 13,8 per cento e quelli con giudizio sospeso il 26,8 per cento". Proseguiva la nota: "Circa il 6 per cento degli studenti che hanno effettuato le prove di verifica a fine agosto sono stati bocciati portando la percentuale dei non ammessi al 16,2 per cento". Però il 5,9 per cento – che è quel "circa il 6 per cento" – di bocciati a settembre sul 26,8 di rimandati a giugno determina l'1,6 per cento di respinti. Se si somma questa quota al 13,8 dei bocciati a giugno la percentuale complessiva di respinti arriva al 15,4 per cento. E non al 16,2. In quella stagione di partenza, ecco, i dati già non tornavano e, comunque, erano inferiori di uno 0,8 per cento a quelli dichiarati»,

si chiede di sapere:

quali siano le ragioni per cui i risultati aggregati delle scuole sono stati tenuti nascosti dal Ministro in indirizzo;

se i dati su promossi e bocciati del 2010 non sono stati diffusi perché il calo dei bocciati potrebbe apparire come un calo di severità;

se i dati oscurati dal Ministero siano stati trasmessi all'Istat;

quali iniziative di competenza intenda adottare il Ministro dell'istruzione, nell'ambito delle proprie competenze, al fine di invitare l'Istat a rendere nota tutta la documentazione scolastica in suo possesso;

se ritenga opportuno revocare l'incarico di direttore generale a Massimo Zennaro che ha dimostrato di non averne i titoli sia perché incorso nella *gaffe* del *tunnel* dei neutrini e sia perché probabile responsabile della scelta di oscurare gli esiti degli esami.

(4-06035)

GIAMBRONE. – *Ai Ministri dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

ai sensi del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, il fondo integrativo nazionale per le

borse di studio per l'anno accademico 2009/2010 ammontava a 246.459.482 euro;

nello stesso anno accademico 2009/2010 si sono registrati 183.323 idonei, di cui soltanto 154.263 hanno beneficiato della borsa di studio (84,15 per cento), mentre gli altri 29.060 sono stati esclusi pur rientrando nei parametri di idoneità;

ai sensi del citato decreto-legge n. 112 del 2008 e del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, cosiddetto decreto sviluppo, il fondo previsto per l'anno accademico 2011/2012 è di 101.628.250 euro; la diminuzione del fondo è quindi stimabile in circa 144.831.232 euro;

in base all'importo medio di una borsa di studio in Italia (3.192,50 euro) e senza considerare le probabili restrizioni dei contributi regionali a seguito delle ultime manovre, si ha quindi un aumento nel corrente anno accademico di circa 45.366 studenti che, pur risultando idonei, non riceveranno la borsa di studio;

le istituzioni europee chiedono al Paese urgenti misure per la crescita e lo sviluppo, a prescindere dalle attuali manovre e dall'obiettivo del pareggio di bilancio;

lo Stato è tenuto, dal punto di vista economico, ad investire nella conoscenza e nell'innovazione, come stabilito nel 2000 nella strategia di Lisbona dal Consiglio europeo e come ribadito più volte dai vertici dell'Unione europea;

la copertura totale delle borse di studio, calcolata secondo il numero degli idonei nell'anno accademico 2009/2010, ammonta a 585.258.678 euro e lo Stato italiano spende annualmente circa 25.000.000.000 euro in armamenti;

in una situazione dove l'attuale crisi grava sulle famiglie, aumentano le tasse universitarie, gli atenei tagliano i servizi e i corsi di laurea, e sul fondo ordinario per le università (FFO) gravano pesantemente i tagli operati da questo Governo, il fatto che nel prossimo anno accademico più della metà degli idonei non potranno effettivamente proseguire gli studi, a prescindere dalle loro capacità, rende matematicamente e tecnicamente impossibile perseguire l'obiettivo del Governo circa la promozione della meritocrazia e della qualità,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano urgente intervenire affinché siano promosse iniziative normative urgenti volte a prevedere ulteriori strumenti di tutela, per garantire la copertura necessaria delle borse di studio per tutti gli idonei durante l'anno accademico 2011/2012 e per gli anni accademici successivi.

(4-06036)

LANNUTTI, GIAMBRONE. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che è giunta agli interroganti la segnalazione di una cittadina che nel settembre 2007 è stata consigliata dal Banco di Sicilia, filiale di Modica (Ragusa), a sottoscrivere due polizze *index linked* di 117.500 euro ciascuna, per un totale di 235.000 euro. Ad oggi la signora

è disperata perché ha perso tutti i soldi, nonostante al tempo dell'investimento avesse spiegato alla consulente della banca le sue esigenze per un investimento sicuro, considerato che era separata e aveva un figlio con seri problemi di salute;

considerato che:

Roma Vita SpA a partire dal 2001 ha emesso le polizze vita a premio unico di tipo *index linked* denominate Performance (5, 6, 7, 8, 9), con scadenza 2009. Le polizze in questione, per un totale di 182 milioni di euro, sono state acquistate da 6.500 famiglie italiane, in particolare tramite Banca di Roma ed altre società già del gruppo Capitalia. Roma Vita è stata incorporata prima nel gruppo Capitalia poi nel gruppo CNP Unicredit Vita. Le polizze, distribuite in particolare dalla Banca di Roma, erano collegate a titoli obbligazionari emessi dalla banca d'investimento Lehman Brothers e alla scadenza garantivano espressamente la restituzione del capitale da parte della compagnia Roma Vita Oggi CNP, prevista nel 2009, a prescindere dall'andamento del titolo sottostante;

Lehman Brothers è fallita nel settembre 2008. Successivamente al *crac* Lehman, CNP, con una serie di comunicazioni, ha prospettato ai sottoscrittori delle polizze Performance di non restituire alla scadenza il capitale, in quanto tale diritto sarebbe stato collegato all'andamento del titolo Lehman Brothers;

nel gennaio 2009 la CNP Vita ha inviato ai sottoscrittori di polizze *index linked* una lettera con cui si offriva la possibilità ai propri clienti di scegliere tra due alternative, formulate a titolo transattivo e denominate «Proposta Cash» e «Proposta Trasformazione». Essenzialmente, la Proposta Cash offre la possibilità di recuperare il 50 per cento del premio originariamente versato relativo alla polizza oggetto dell'iniziativa, mentre la Proposta Trasformazione consiste nel sottoscrivere una nuova polizza, denominata «Scudo 42», che garantirebbe, alla data del 16 agosto 2012, la ricostituzione del premio originariamente versato nella polizza;

in realtà la polizza «Scudo 42» non ha scadenza in quanto è un contratto a vita ed il sottoscrittore può pretendere la restituzione del capitale solo esercitando la facoltà di riscatto, che comunque non gli permetterà di recuperare il capitale iniziale, ma solo quello versato nella polizza Scudo 42, pari, cioè, al 74 per cento circa del capitale originariamente versato nell'Atlantic Bond;

la lettera, inviata per posta ordinaria, conteneva, inoltre, un invito a presentarsi presso l'agenzia/filiale della banca entro il 20 febbraio 2009, data entro cui andava comunque manifestato il proprio interesse per una delle due proposte, senza specificare che cosa sarebbe accaduto nel caso in cui il cliente non si fosse recato in banca o non avesse deciso o non si vedesse recapitare la lettera, magari per un semplice disguido postale. In ogni caso, il cliente che ha ricevuto la lettera disponeva di tempi estremamente limitati per operare una scelta consapevole ed informata;

se si può intuire che la compagnia cerca di svincolarsi dai suoi impegni per risparmiare dei soldi, non si può comprendere come ISVAP e

Consob possano consentire tali proposte a parere degli interroganti indecenti;

il Movimento consumatori ha da subito denunciato che la mancata restituzione del capitale investito nelle polizze e la comunicazione dell'iniziativa palesemente svantaggiosa per la totalità dei sottoscrittori costituivano una pratica commerciale scorretta gravemente lesiva dei diritti dei consumatori;

con provvedimento del 21 dicembre 2009 il Tribunale di Milano ha accolto il ricorso dell'associazione e dunque ha riconosciuto che CNP doveva restituire l'intero premio versato;

con sentenza del 12 febbraio 2010, il Tribunale di Milano ha condannato CNP a restituire a un risparmiatore che aveva acquistato le polizze «Performance», collegate a titoli Lehman Brothers, la somma di 335.000 euro, oltre a risarcire i danni non patrimoniali, quantificati equitativamente in 33.000 euro;

il Movimento consumatori ritiene che questa sentenza confermi quanto accertato con la recente ordinanza del 21 dicembre 2009, nella causa collettiva avviata in via cautelare dal Movimento consumatori che ha affermato la lesività del comportamento della compagnia ai danni di tutte le 6.500 famiglie italiane che avevano acquistato le polizze Performance;

l'ordinanza ha imposto alla CNP di inviare a tutti i sottoscrittori delle polizze in questione una lettera in cui viene comunicato che il Tribunale ha ritenuto probabilmente come non corrispondente ai principi di buona fede, correttezza e lealtà e comportamento lesivo dei diritti dei consumatori la diffusione delle comunicazioni successive al *crac* Lehman, con cui era stato escluso l'obbligo della compagnia di garantire il capitale a scadenza e venivano prospettate le proposte di transazione denominate «Cash» e «Trasformazione». Il comportamento tenuto con tali comunicazioni è stato riconosciuto solo come «probabilmente» lesivo, in quanto l'effettiva lesività e il diritto di ciascun investitore a ottenere il rimborso e il risarcimento dei danni dovrà essere accertato nelle cause individuali;

la maggior parte dei sottoscrittori delle suddette polizze è rappresentata da piccoli risparmiatori privi delle conoscenze finanziarie necessarie a comprendere la natura della polizza *index linked*, i quali hanno creduto di sottoscrivere una normale polizza vita stante il fatto che l'investimento veniva venduto dalla compagnia senza rischio alcuno;

sulla vicenda dei vari prodotti finanziari estremamente complessi travestiti da polizze vita e rifilati a centinaia di migliaia di risparmiatori italiani, a giudizio dell'interrogante si misura ancora una volta la profonda inadeguatezza delle autorità di vigilanza,

si chiede di sapere:

quali misure urgenti di competenza intenda assumere il Ministro in indirizzo, anche nelle opportune sedi regolatorie, per prevenire ulteriori danni alle famiglie e agli investitori ed impedire che le compagnie assicuratrici continuino a coinvolgere risparmiatori ignari dei propri diritti per contenere le perdite, frutto di una gestione avventata, proponendo ai propri

clienti transazioni di contratti di assicurazione nei quali le stesse si sono già impegnate a garantire il capitale a scadenza;

se il Governo non ritenga necessario farsi promotore di iniziative legislative, tese a definire meglio le responsabilità delle autorità di controllo in ordine alla gestione delle controllate, considerato che si è consentita per molti anni la vendita delle suddette polizze vita in un quadro normativo che non offriva tutela alcuna agli investitori e, oggi che la bolla speculativa è scoppiata, si assiste ad un assordante silenzio delle autorità di vigilanza.

(4-06037)

LANNUTTI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che nei giorni scorsi un dirigente di Unicredit banca, l'ungherese Attila Szalay-Berzeviczy, responsabile dei Global Securities Services di Unicredit, ha testualmente affermato che: «l'euro è morto e non può essere salvato, mentre la Grecia finirà inevitabilmente in default»;

considerato che:

mentre gli utenti bancari e le famiglie stanno pagando i costi di una crisi sistemica generata dall'avidità e dall'azzardo morale di banche e banchieri che continuano a festeggiare con caviale e *champagne*, alcuni dirigenti di banca si divertono a terrorizzare il mondo globalizzato con le loro funeste previsioni, prevedendo l'imminente funerale dell'euro;

un portavoce di Unicredit ha prontamente sottolineato che «i commenti espressi da Szalay-Berzeviczy riflettono la sua visione personale e non la posizione della banca», come risulta da un lungo articolo postato sul sito *web* «Index.hu»,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza di iniziative disciplinari da parte del capo di Unicredit nei confronti del dirigente Attila Szalay-Berzeviczy considerato che non si può consentire ad alcuno di scherzare sui sacrifici e le rinunce dei cittadini, su un'apocalisse finanziaria che occorre scongiurare e non favorire con comportamenti di banche e banchieri criminali;

se il Governo, che, a causa della crisi sistemica generata dai banchieri, è stato costretto, dopo averne negato gli effetti, ad approvare manovre pesanti per oltre 60 miliardi di euro, non ritenga riprovevoli le suddette dichiarazioni di un dirigente Unicredit ed in caso affermativo se non abbia il dovere di richiamare i vertici di Unicredit che diffondono panico sui mercati alle loro precise responsabilità;

se queste gravissime e riprovevoli affermazioni dei banchieri non facciano parte di una ben studiata strategia per rendere più fertile il terreno agli speculatori.

(4-06038)

LANNUTTI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per i rapporti con le Regioni e per la coesione territoriale.* – Premesso che:

un consigliere comunale e la Cgil di Roma e Lazio hanno elaborato un *dossier* in base ai dati forniti dall'Atac da cui è risultato che oltre

6.600 corse sono saltate da gennaio ad agosto per la metro A, più di 6.000 per la B. Un 2011 da primato del disservizio per tutte le linee su ferro a Roma;

dal 2008 al 2011, periodo preso in considerazione dall'indagine, il servizio è andato costantemente peggiorando. Nel 2008 le corse saltate per la metro A sono state 4.382, nel 2009 il numero è salito a 5.267, nel 2010 a 5.783, per arrivare a 6.611 nell'anno in corso, da gennaio ad agosto. Per la metro B, le corse non effettuate sono state 1.739 nel 2008; nel 2009 si registra una prima impennata con 4.297 corse mancate. Il numero sale ancora vertiginosamente nel 2010, con 7.640 viaggi non effettuati e si attesta a 6.037 nel periodo gennaio-agosto 2011;

da contratto di servizio, l'Atac dovrebbe garantire 112,5 milioni di chilometri all'anno con gli autobus e 31,7 con le metro e le ferrovie concesse. I dati che emergono finora fanno stimare alla fine dell'anno una diminuzione che potrebbe superare i 5 milioni di chilometri di servizio rispetto a quanto previsto dal contratto;

solo nei mesi di giugno e luglio 2011 il trasporto pubblico di superficie ha effettuato più di un milione di chilometri in meno rispetto alle previsioni di contratto;

la RomaLido è passata dalle 985 corse perse nel 2008 alle 1.514 del periodo gennaio-agosto del 2011. La RomaViterbo nel tratto urbano è passata da 531 corse perse nel 2008 al picco di 5.292 nel 2010, per scendere a 2.138 nel periodo gennaio-agosto 2011. Il tratto extraurbano della RomaViterbo, invece, ha registrato 62 viaggi non effettuati nel 2008, 94 nel 2009, 439 nel 2010, 1.182 nel periodo gennaio-agosto 2011;

le cause più frequenti per questi improvvisi *stop*, che per i passeggeri si traducono in giornate nere, sono la mancanza di personale, i guasti di materiale, gli scioperi, la mancanza di materiale, i guasti degli impianti. «Inconveniente tecnico», spiegano i comunicati dell'Agenzia della mobilità quando si ferma un treno o si chiude una stazione, come è successo appena giovedì scorso. Un convoglio si è bloccato alla stazione Castro Pretorio e ha causato l'interruzione di un'ora del servizio lungo l'intero tracciato della B, da Laurentina a Rebibbia. Ma dietro a quell'inconveniente tecnico c'è l'odissea dei romani alla mercé degli imprevisti del trasporto pubblico;

considerato che:

dopo lo scandalo «parentopoli» di disinvolute assunzioni effettuate senza i criteri di trasparenza e legalità a vantaggio di amici, parenti e conoscenti, i servizi di trasporto pubblico nella capitale d'Italia peggiorano a vista d'occhio;

a giudizio dell'interrogante le assunzioni di impiegati, non basate sul merito, hanno ripercussioni negative dirette sul servizio reso all'utenza con ripetuti guasti tecnici alla linea metropolitana con conseguenti lunghe interruzioni del servizio, bus costantemente in ritardo, vetture sporche e sovraffollate,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza della situazione descritta in premessa;

quali iniziative di competenza intenda assumere affinché la mobilità pubblica di Roma raggiunga almeno la stessa efficienza delle altre capitali europee, assicurando ai cittadini, che si trovano a combattere quotidianamente con i numerosi disagi del trasporto pubblico, un livello di decoro ed efficienza;

alla luce della parentopoli sulle assunzioni facili nelle aziende municipalizzate del Comune di Roma che ha messo in luce un sistema complesso di relazioni familistiche, economiche e politiche, con stipendi d'oro, quali iniziative intenda adottare al fine di garantire ai cittadini criteri di competenza e professionalità nella scelta del personale in aziende a capitale pubblico, considerato che le assunzioni a ruoli così diversi e estranei alle competenze originarie, per le quali i titolari vengono assunti, sono causa dei disservizi;

quali iniziative urgenti di propria competenza intenda attivare per evitare che i dissesti dell'Atac e della metro, a giudizio dell'interrogante frutto del fenomeno parentopoli e di scelte economiche difficilmente comprensibili della Giunta Alemanno, possano ricadere sui cittadini-utenti, già usurati da condizioni di trasporto pubblico locale indegne di una capitale;

quali iniziative intenda adottare, nell'ambito delle proprie competenze, al fine di fare maggiore chiarezza sulla gestione dell'azienda municipalizzata Atac affinché non siano solo i cittadini a pagare la disinvolta e fallimentare gestione dell'azienda che sta producendo solo disservizi e sprechi di ogni genere.

(4-06039)

GARAVAGLIA Mariapia. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali, dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – (Già 3-02230).

(4-06040)

Avviso di rettifica

Nel Resoconto sommario e stenografico della 617ª seduta pubblica del 5 ottobre 2011, a pagina 56, sotto il titolo: «Disegni di legge, assegnazione», alla terza riga dell'ultimo capoverso sopprimere le parole: «13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali),».

