



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

631^a seduta pubblica (antimeridiana)
mercoledì 26 ottobre 2011

Presidenza della vice presidente Mauro,
indi del vice presidente Chiti

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	Pag. V-XIV
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-41
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	43-61
<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>	63-88

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO Pag. 1

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE	1, 2, 3
ZANDA (PD)	1, 2
SERRA (UDC-SVP-AUT: UV-MAIE-VN-MRE-PLI)	2, 3
GIAMBRONE (IdV)	3

DISEGNI DI LEGGE

Discussione:

(2936) *Deputati VIETTI e RAO. – Disposizioni in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari al termine del tirocinio (Approvato dalla Camera dei deputati)*

(1632) *LI GOTTI ed altri. – Modifica al decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di funzioni giudicanti monocratiche penali dei magistrati ordinari al termine del tirocinio*

(1924) *BENEDETTI VALENTINI. – Modifica all'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di destinazione dei magistrati di prima nomina a funzioni monocratiche penali*

(1951) *DELLA MONICA ed altri. – Nuove norme in materia di destinazione dei magistrati ordinari al termine del tirocinio*

(1965) *D'ALIA. – Modifica all'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari al termine del tirocinio*

(1967) *LI GOTTI ed altri. – Modifiche al decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di funzioni penali dei magistrati ordinari al termine del tirocinio*

(Relazione orale)

Approvazione del disegno di legge n. 2936:

LONGO (PdL), relatore	Pag. 4
LI GOTTI (IdV)	6
DIVINA (LNP)	7
MARITATI (PD)	8
D'AMBROSIO (PD)	9

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE	10
------------------	----

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2936, 1632, 1924, 1951, 1965 e 1967:

PRESIDENTE	10, 12, 13 e passim
CALIENDO, sottosegretario di Stato per la giustizia	11
BRUNO (Per il Terzo Polo: ApI-FLI)	13
LI GOTTI (IdV)	13, 14
SERRA (UDC-SVP-AUT: UV-MAIE-VN-MRE-PLI)	15
MAZZATORTA (LNP)	16
* DELLA MONICA (PD)	17
BENEDETTI VALENTINI (PdL)	20, 21, 24

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE	24
------------------	----

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2936, 1632, 1924, 1951, 1965 e 1967:

CARRARA (CN-Io Sud-FS)	24
Votazioni nominali con scrutinio simultaneo	25

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.

MOZIONI**Seguito della discussione delle mozioni 1-00451 e 1-00477 sulla crisi del settore dell'autotrasporto****Approvazione delle mozioni 1-00451 (testo 2) e 1-00477 (testo 2) e dell'ordine del giorno G1 (testo 2):**

PRESIDENTE	Pag. 25, 26, 27 e <i>passim</i>
CAMBER (PdL)	26, 31
GIACHINO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti	26
DE TONI (IdV)	27, 34
SERRA (UDC-SVP-AUT: UV-MAIE-VN-MRE-PLI)	28
MURA (LNP)	28
RANUCCI (PD)	29
MENARDI (CN-Io Sud-FS)	32
FILIPPI Marco (PD)	34
INCOSTANTE (PD)	34, 35

Votazioni nominali con scrutinio simultaneo . 34, 35

SULLO SVILUPPO DELLA LOGISTICA

BONFRISCO (PdL)	35
DIVINA (LNP)	36, 37

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE	37
------------	----

SUI FENOMENI ALLUVIONALI CHE HANNO COLPITO LA LIGURIA

PRESIDENTE	38
PINOTTI (PD)	38

SU UN IPOTIZZATO CONDONO DELLE SANZIONI PER AFFISSIONI ABUSIVE DI MANIFESTI ELETTORALI

PERDUCA (PD)	39
--------------	----

SULLA RATIFICA DEI PROTOCOLLI DI ATTUAZIONE DELLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA PROTEZIONE DELLE ALPI

PRESIDENTE	40
PETERLINI (UDC-SVP-AUT: UV-MAIE-VN-MRE-PLI)	40

ALLEGATO A**DISEGNO DI LEGGE N. 2936**

Articoli 1, 2 e 3	Pag. 43
Disegni di legge nn. 1632, 1924, 1951, 1965 e 1967, assorbiti a seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 2936	44

MOZIONI

Mozioni 1-00451 (testo 2) e 1-00477 (testo 2), sulla crisi del settore dell'autotrasporto	46
Ordine del giorno	59

ALLEGATO B**INTERVENTI**

Testo integrale della dichiarazione di voto del senatore Serra sul disegno di legge n. 2936 e connessi	63
--	----

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

	66
--	----

CONGEDI E MISSIONI

	75
--	----

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme a mozioni e interrogazioni	75
Mozioni	75
Interrogazioni	79
Interrogazioni da svolgere in Commissione	86

AVVISO DI RETTIFICA

	88
--	----

N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza della vice presidente MAURO

La seduta inizia alle ore 10,01.

Il Senato approva il processo verbale della seduta del 20 ottobre.

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 10,06 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Sui lavori del Senato

ZANDA (*PD*). Chiede che il Presidente del Consiglio riferisca domani all'Assemblea del Senato sugli esiti del vertice europeo. Dai mezzi di informazione si apprende che, per mancanza di accordo tra i partiti di maggioranza, l'onorevole Berlusconi porterà a Bruxelles una lettera d'intenti anziché provvedimenti concreti. Il Presidente del Senato dovrebbe tutelare le prerogative del Parlamento, che è stato tenuto all'oscuro di questa delicata trattativa. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV*).

SERRA (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). A nome del Gruppo Unione di Centro si associa alla richiesta del senatore Zanda. È umiliante che il Parlamento apprenda dalla stampa l'evolversi di una situazione drammatica. (*Applausi del senatore Gustavino*).

GIAMBRONE (*IdV*). Condivide la richiesta del senatore Zanda. Il Paese vive una fase di emergenza alla guida di un Governo che è ormai privo di maggioranza. Il Presidente Schifani dovrebbe garantire il diritto del Parlamento ad essere informato della situazione. (*Applausi dal Gruppo IdV e del senatore Peterlini*).

PRESIDENTE. Riferirà al Presidente del Senato della richiesta che, in ogni caso, potrà essere rinnovata nella sede della Conferenza dei Capi-gruppo convocata per le ore 12,30.

Discussione dei disegni di legge:

(2936) Deputati VIETTI e RAO. – *Disposizioni in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari al termine del tirocinio (Approvato dalla Camera dei deputati)*

(1632) LI GOTTI ed altri. – *Modifica al decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di funzioni giudicanti monocratiche penali dei magistrati ordinari al termine del tirocinio*

(1924) BENEDETTI VALENTINI. – *Modifica all'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di destinazione dei magistrati di prima nomina a funzioni monocratiche penali*

(1951) DELLA MONICA ed altri. – *Nuove norme in materia di destinazione dei magistrati ordinari al termine del tirocinio*

(1965) D'ALIA. – *Modifica all'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari al termine del tirocinio*

(1967) LI GOTTI ed altri. – *Modifiche al decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di funzioni penali dei magistrati ordinari al termine del tirocinio*

(Relazione orale)

Approvazione del disegno di legge n. 2936

LONGO, *relatore*. Il disegno di legge in esame modifica la norma, introdotta dal decreto legislativo n. 160 del 2006, che preclude ai magistrati di prima nomina, che non hanno conseguito la prima valutazione di professionalità, l'esercizio delle funzioni requirenti, delle funzioni giudicanti monocratiche penali, di quelle di giudice per le indagini preliminari e di giudice per l'udienza preliminare. L'articolo 1 elimina il divieto di svolgere funzioni requirenti anteriormente alla prima verifica di professionalità ed autorizza l'esercizio anche di funzioni giudicanti monocratiche penali nei casi previsti dall'articolo 550 del codice di procedura penale, relativo alle citazioni dirette a giudizio. L'intervento è dettato dalla necessità di rendere più efficiente l'organizzazione dei tribunali dove si sono verificate vacanze di organico. Secondo l'orientamento emerso alla Camera, che ha licenziato il testo all'unanimità, l'inesperienza non deve più destare preoccupazione perché i magistrati sono inseriti in un sistema piramidale che impone la supervisione del procuratore capo o di un procuratore aggiunto. L'articolo 2 abroga l'articolo 9-*bis* del decreto legislativo n. 160 del 2006. L'articolo 3 esclude la *vacatio legis*, prevedendo

l'entrata in vigore del provvedimento il giorno successivo alla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione generale.

LI GOTTI (*IdV*). L'esclusione prevista dalla riforma del 2006 nasceva dalla preoccupazione di garantire un'adeguata esperienza ai giovani magistrati prima di assegnare loro funzioni delicate. La situazione è tuttavia mutata: oggi, in ragione del tirocinio svolto, un magistrato di prima nomina non può essere considerato inesperto. Il provvedimento aiuta dunque a superare carenze di organico, con beneficio per l'amministrazione della giustizia.

DIVINA (*LNP*). Valuta positivamente un provvedimento che, utile a fronteggiare carenze di organico, conserva tuttavia garanzie fondamentali in ordine all'esercizio delle funzioni giudicanti più delicate, che richiedono un'adeguata formazione. Al termine del tirocinio, i magistrati potranno svolgere funzioni requirenti e, per una serie di reati, per i quali è prevista la reclusione fino a quattro anni, anche quelle di giudice monocratico. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

MARITATI (*PD*). La norma del decreto legislativo n. 160 del 2006, che prevedeva, al fine di ridurre al minimo gli errori e le disfunzioni, che ai magistrati di prima nomina non potessero essere attribuite le funzioni requirenti e le funzioni giudicanti monocratiche penali, ha prodotto involontariamente un ulteriore aggravio ed inceppamento del sistema giustizia, riducendo le possibilità di impiego dei giovani magistrati. È pertanto opportuna e necessaria la modifica di tale norma contenuta nel provvedimento oggi in esame, già approvato all'unanimità dalla Camera dei deputati. Non si può tuttavia tacere il fatto che nell'attuale legislatura siano state varate diverse leggi inutili e dannose per il sistema giustizia, mentre numerose ed importanti proposte di riforma, volte a migliorare concretamente il funzionamento del comparto, giacciono da anni presso la Commissione giustizia; questa è una precisa responsabilità politica del Governo e della maggioranza.

D'AMBROSIO (*PD*). Preannunciando il proprio voto favorevole sul provvedimento, che consente ai magistrati di prima nomina di tornare a svolgere le funzioni requirenti, sottolinea la necessità e l'urgenza di porre rimedio al problema delle sedi disagiate, dove spesso i magistrati che vi vengono destinati si fermano per un periodo di tempo eccessivamente breve, chiedendo poi il trasferimento ad altra sede; in tal modo non si consente alla giustizia di funzionare al meglio, soprattutto per quanto riguarda il contrasto alla criminalità. Invita pertanto il Governo a tener conto di tale circostanza e a varare un provvedimento volto ad incentivare i magistrati a restare nelle sedi disagiate per un periodo più lungo. (*Applausi della senatrice Biondelli*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Saluta, a nome dell'Assemblea, gli studenti dell'istituto comprensivo «Galileo Galilei» di Corsico, in provincia di Milano, presenti nelle tribune. (*Applausi*).

LONGO, *relatore*. Rinuncia alla replica.

CALIENDO, *sottosegretario di Stato per la giustizia*. La norma che impedisce ai magistrati di prima nomina di svolgere determinate funzioni, in particolare le funzioni requirenti e le funzioni monocratiche penali, è basata su una convinzione diffusa nella cultura giuridica italiana, secondo la quale, per svolgere le diverse attività che vengono richieste ad un magistrato, non è sufficiente possedere una solida cultura tecnico-giuridica, ma è necessario anche rendersi conto e partecipare ai principi fondamentali della giurisdizione, quali la cultura del contraddittorio e il rispetto dell'onere della prova, nonché dei diritti e delle garanzie del cittadino. Tuttavia l'applicazione di tale norma, limitando l'impiego dei giovani magistrati, ha prodotto come conseguenza la scopertura di alcuni uffici giudiziari, cui non è stato possibile sopperire con gli strumenti del trasferimento d'ufficio e degli incentivi economici; è pertanto opportuno procedere oggi ad una sua modifica. Va infine rilevato che non è esatto quanto ha affermato il senatore Maritati circa l'inerzia dell'attuale Governo nel migliorare il funzionamento del settore della giustizia, dal momento che, a titolo di esempio, sta per essere avviata la Scuola superiore della magistratura, mentre il processo di informatizzazione degli uffici giudiziari è ormai ad uno stadio molto avanzato.

MALAN, *segretario*. Dà lettura del parere non ostativo espresso dalla 5^a Commissione sul disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2936.

Il Senato approva l'articolo 1, l'articolo 2 e l'articolo 3.

PRESIDENTE. Passa alla votazione finale.

BRUNO (*Per il Terzo Polo:ApI-FLI*). Annuncia il voto favorevole del Gruppo sul provvedimento in esame, il quale tuttavia lascia aperti problemi fondamentali, quali la carenza degli organici, la revisione delle circoscrizioni giudiziarie e, soprattutto, la scopertura delle sedi disagiate, per i quali in Italia non vengono garantite le stesse condizioni di funzionamento a tutti gli uffici giudiziari. (*Applausi dal Gruppo Per il Terzo Polo:ApI-FLI*).

LI GOTTI (*IdV*). Annuncia il voto favorevole del Gruppo sul provvedimento, che viene incontro alle difficoltà del settore della giustizia in Ita-

lia. A differenza di quanto sostenuto dal sottosegretario Caliendo, appaiono tuttavia decisamente scarsi i risultati conseguiti nell'attuale legislatura sul fronte del miglioramento del comparto. Infatti, sebbene alcune riforme stiano iniziando a produrre dei risultati, ad esempio nel caso dell'informatizzazione degli uffici giudiziari, nel complesso l'azione del Governo è stata caratterizzata da lentezza ed inefficienza, dal momento che è stato dedicato molto tempo all'esame di provvedimenti di dubbia utilità generale, mentre molte importanti proposte di riforma del settore, anche quelle che non prevedono costi aggiuntivi per le finanze pubbliche, sono ferme da anni in Commissione giustizia, senza che vi sia la volontà politica di portarle avanti da parte della maggioranza. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

SERRA (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). In attesa della necessaria riforma organica della giustizia, il testo in esame, originato da una iniziativa legislativa dell'Unione di centro, è una modifica doverosa per sopperire a gravi carenze di organico nelle procure. Il consenso unanime riscosso dalla proposta dimostra che, come il Gruppo ha sempre sostenuto, il migliore funzionamento del sistema giudiziario può essere conseguito attraverso misure concrete, pragmatiche, frutto di un confronto costruttivo con le opposizioni ed adottate nell'interesse generale, e non da atteggiamenti arroganti tesi a tutelare interessi specifici, che alimentano la conflittualità politica ed istituzionale. (*Applausi dai Gruppi UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI e Per il Terzo Polo: ApI-FLI*). Allega ai Resoconti della seduta il testo integrale della dichiarazione di voto favorevole del Gruppo (*v. Allegato B*).

MAZZATORTA (*LNP*). Il Gruppo voterà a favore del provvedimento, che garantisce una migliore funzionalità del sistema giustizia. A tale proposito, tuttavia, occorre ancora una volta ribadire che, se una riforma strutturale della giustizia appare necessaria, notevoli risultati potrebbero essere conseguiti anche da una più oculata gestione delle risorse che vengono assegnate al comparto, che sono di notevole entità. Già nel 2007 la Commissione tecnica presieduta dal professor Muraro ha evidenziato che alla giustizia italiana il bilancio assegna risorse non inferiori a quelle stanziare dagli altri partner europei e che il problema reale è il loro cattivo utilizzo a causa di disorganizzazione ed irrazionalità e per l'assoluta preponderanza della spesa corrente (il 98 per cento delle risorse messe a bilancio) sulla spesa destinata ad investimenti per migliorare l'efficienza del sistema. In tale contesto urge anche una riforma organica della magistratura onoraria la quale, pur svolgendo l'80-90 per cento del lavoro degli uffici giudiziari, può contare su risorse pari ad appena l'1,5 per cento del bilancio. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

DELLA MONICA (*PD*). Il Gruppo voterà a favore del disegno di legge in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari al termine del tirocinio, originato da disegni di legge proposti dal Partito De-

mocratico e dalle altre forze dell'opposizione. Il provvedimento in esame non rientra certamente tra le misure risolutive dei problemi della giustizia, ma restituisce funzionalità agli uffici giudiziari rimuovendo le barriere poste all'esercizio della funzione requirente al termine del tirocinio, le quali, dettate dalla preoccupazione di destinare a funzioni delicate solo magistrati che avessero conseguito un percorso formativo adeguato, hanno però comportato vacanze e gravi problemi organizzativi, specie nelle sedi più difficili per collocazione geografica e per ragioni ambientali. Tali esigenze di cautela appaiono in parte superate dalla mutata disciplina delle regole di accesso alla magistratura e di preparazione professionale dei magistrati, nonché dalla nuova organizzazione gerarchica degli uffici di procura, che ha assegnato ampi strumenti di controllo al procuratore capo ed agli aggiunti. Il testo in esame dimostra che, se si perseguono gli interessi generali e non soluzioni funzionali a risolvere i problemi di singole persone, i problemi della giustizia possono essere affrontati in modo serio, costruttivo e condiviso. Il PD non si riconosce nelle proposte del Governo (prerogative contrastanti con il principio dell'uguaglianza dei cittadini di fronte alla legge, processi lunghi, prescrizioni brevi, ostacoli ai mezzi di investigazione, riforma dei giudici e non della giustizia) e continuerà a sostenere riforme strutturali del sistema giustizia, nell'interesse della collettività, prima tra tutte quella proposta con il disegno di legge n. 739 per il riordino degli ambiti territoriali degli uffici giudiziari. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Peterlini*).

BENEDETTI VALENTINI (*PdL*). Dichiaro il voto favorevole del Gruppo, prendendo atto con soddisfazione dell'unanime condivisione di un testo che nasce da numerosi disegni di legge di origine parlamentare e riporta per intero il contenuto del disegno di legge n. 1924, a firma Benedetti Valentini, che attribuisce le funzioni requirenti anche ai magistrati ordinari al termine del tirocinio e mantiene per loro l'esclusione dalle funzioni giudicanti monocratiche penali, salvo (questa è una aggiunta rispetto al disegno di legge n. 1924) che per i reati di cui all'articolo 550 del codice di procedura penale, che riguarda le citazioni dirette a giudizio. Il testo dà positiva e costruttiva soluzione a problemi di copertura in numerose procure, sulla base delle novità intercorse per quanto riguarda l'accesso in magistratura, l'accresciuta preparazione professionale dei giovani magistrati e la struttura, oggi piramidale, delle procure. A questi come ad altri problemi delle procure, la sinistra offre soluzioni trancianti, prima tra tutte una revisione della geografia giudiziaria che sopprimerebbe procure minori, spesso in prima linea, per accentrare le funzioni in uffici di maggiori dimensioni. Questa proposta deriva da una impostazione che pone il sistema giudiziario al servizio dei magistrati e non dei cittadini: poiché i magistrati interpretano la loro autonomia e indipendenza anche come possibilità di scegliere dove lavorare e di evitare le sedi disagiate e poiché queste ultime rimangono scoperte, si pensa di sopprimerle. Si dovrebbe invece imporre un principio di flessibilità anche ai magistrati, per continuare a garantire una giustizia più prossimale alle esigenze dei cittadini. Il Mi-

nistro della giustizia sta cercando una positiva mediazione tra queste due impostazioni. (*Applausi dal Gruppo PdL e dei senatori Fleres e Menardi*).

PRESIDENTE. Saluta, a nome dell'Assemblea, gli studenti dell'istituto superiore «Pietro Bonfante» di Poggio Mirteto, in provincia di Rieti, presenti nelle tribune. (*Applausi*).

Presidenza del vice presidente CHITI

CARRARA (*CN-Io Sud-FS*). Annuncia il voto favorevole del Gruppo e chiede la votazione nominale elettronica del provvedimento.

Con votazione nominale elettronica, il Senato approva all'unanimità il disegno di legge n. 2936, con conseguente assorbimento dei disegni di legge nn.1632, 1924,1951, 1965 e 1967. (Applausi).

Seguito della discussione delle mozioni nn. 451 e 477 sulla crisi del settore dell'autotrasporto

Approvazione delle mozioni nn. 451 (testo 2) e 477 (testo 2) e dell'ordine del giorno G1 (testo 2)

PRESIDENTE. Nella seduta antimeridiana del 6 ottobre si era conclusa la discussione sulle mozioni ed il Governo aveva chiesto un rinvio per ulteriori approfondimenti.

A causa del brusio in Aula, sospende brevemente i lavori.

La seduta, sospesa alle ore 11,34, è ripresa alle ore 11,39.

PRESIDENTE. Riprende la seduta e avverte che da parte del senatore Camber è stato presentato l'ordine del giorno n. 1. (*v. Allegato A*).

CAMBER (*PdL*). Illustra l'ordine del giorno n. 1 con cui chiede al Governo di adoperarsi per l'applicazione al Friuli Venezia Giulia della clausola di salvaguardia europea sul cabotaggio onde consentire l'adozione di misure speciali di sostegno agli autotrasportatori locali penalizzati da casi di concorrenza sleale da parte di operatori provenienti dall'Est europeo nei cui confronti dovrebbero essere intensificati controlli e sanzioni. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Indica le modifiche che il Governo considera necessarie per espri-

mere il parere favorevole su entrambe le mozioni e sull'ordine del giorno (*v. Resoconto stenografico*).

FILIPPI Marco (*PD*). Accetta le modifiche proposte alla mozione n. 451 (*v. testo 2 nell'allegato A*).

DE TONI (*IdV*). Accetta le modifiche proposte alla mozione n. 477 (*v. testo 2 nell'allegato A*).

PRESIDENTE. Passa alla votazione delle mozioni e dell'ordine del giorno.

DE TONI (*IdV*). Il comparto dell'autotrasporto ha assoluto bisogno di una ridefinizione complessiva della legislazione di settore e non certo di atteggiamenti volti ad assecondare pressioni sindacali spesso provenienti da singole sigle in grado però, al di là dell'effettiva rappresentatività, di produrre blocchi nocivi all'economia del Paese. Dichiara il voto favorevole sulle mozioni e sull'ordine del giorno. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

SERRA (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Annuncia il voto favorevole del Gruppo sulle mozioni e sull'ordine del giorno.

MURA (*LNP*). Il valore strategico che in Italia morfologia territoriale e carenze infrastrutturali assegnano all'autotrasporto, settore inevitabilmente colpito con durezza dalla più generale crisi economica, deve spingere ad interventi in grado di garantire competitività al comparto e standard operativi di qualità. Occorre altresì evitare che si ripetano episodi come quello che nei giorni scorsi ha portato al blocco dei varchi portuali di Genova, situazione nello specifico risolta grazie all'intervento del Governo. Dichiara infine il voto favorevole su mozioni ed ordine del giorno. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL. Congratulazioni*).

RANUCCI (*PD*). In una situazione caratterizzata da una crisi economica strutturale, l'inerzia del Governo rispetto alle esigenze dell'autotrasporto e la sua più generale incapacità di varare misure per la crescita hanno provocato il manifestarsi di fenomeni di *dumping*, l'adozione di pratiche elusive e il ricorso al lavoro irregolare. Occorre ristrutturare l'offerta caratterizzata da un'eccessiva polverizzazione delle imprese di autotrasporto, molte delle quali addirittura prive di veicoli, e porre rimedio all'attuale condizione di incertezza normativa che ha facilitato il proliferare di pratiche illegali, aumentato il rischio di infiltrazione mafiosa, incentivato processi di delocalizzazione delle imprese e reso più difficili controlli e sanzioni. Pur apprezzando l'accoglimento delle mozioni e dell'ordine del giorno, rimprovera al Governo l'assenza di una visione d'insieme delle necessità del comparto e la mancanza di una politica infrastrutturale. (*Applausi dal Gruppo PD*).

CAMBER (*PdL*). Nel dichiarare voto favorevole ai documenti in discussione, precisa, senza intenti polemici, che l'autotrasporto risente oggi degli errori commessi in passato dal Governo Prodi che non si oppose alla decisione di aprire il settore, senza passaggi intermedi, alla concorrenza dell'Europa orientale. Al contrario di quanto affermato da alcuni colleghi, il Governo in carica ha difeso l'autotrasporto, garantendo fondi e intervenendo sul sistema dei controlli. Accetta le modifiche proposte all'ordine del giorno G1 (*v. testo 2 nell'allegato A*). (*Applausi dal Gruppo PdL*).

MENARDI (*CN-Io Sud-FS*). Nell'annunciare il voto favorevole del Gruppo agli atti di indirizzo, sottolinea che i problemi legati alla frammentazione aziendale e alle distorsioni contrattuali si possono risolvere solo con una normativa quadro a livello europeo. Coglie quindi l'occasione per sollecitare il Governo ad adoperarsi nelle sedi competenti affinché l'Europa adotti una normativa unica valida per tutti gli Stati dell'Unione. (*Applausi dal Gruppo CN-Io Sud-FS*).

Con votazioni nominali elettroniche, chieste dalla senatrice INCO-STANTE (PD), il Senato approva la mozione n. 451 (testo 2) e l'ordine del giorno G1 (testo 2). È inoltre approvata la mozione n. 477 (testo 2).

BONFRISCO (*PdL*). Esprime soddisfazione per la discussione svolta in materia di autotrasporto, un settore che ha subito le conseguenze negative derivanti dalla decisione del Governo Prodi di appoggiare l'allargamento ad Est del mercato europeo. Il Governo in carica ha invece onorato gli impegni assunti, aumentando il fondo di garanzia per le aziende nell'ambito del piano nazionale della logistica. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Sangalli*).

DIVINA (*LNP*). Con riferimento agli interventi necessari a sostenere il settore dell'autotrasporto, segnala al sottosegretario Giachino l'opportunità di evitare la doppia tassazione delle aziende che abbiano optato per la delocalizzazione.

PRESIDENTE. Saluta gli studenti dell'istituto tecnico commerciale «Federico II» di Capua, in provincia di Caserta, presenti nelle tribune. (*Applausi*).

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

PINOTTI (*PD*). Chiede per la prossima settimana un'informativa del Governo sui danni provocati dal maltempo in Liguria, dove fiumi di fango hanno seminato morte e devastato il paesaggio. Per aiutare i comuni rimasti isolati, il Tesoro dovrebbe sbloccare immediatamente i 45 milioni stanziati per l'alluvione dello scorso anno. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Coglie l'occasione per esprimere il cordoglio del Senato per le vittime del maltempo che ha colpito Toscana e Liguria.

PERDUCA (*PD*). Denuncia il rischio che il decreto sviluppo contenga una sanatoria per le multe inflitte in conseguenza dell'affissione illegale di manifesti elettorali. (*Applausi della senatrice Poretti*).

PETERLINI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Esprime disappunto per l'operato del Governo che ieri alla Camera si è opposto alla ratifica del protocollo sul trasporto, annesso alla Convenzione delle Alpi.

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

La seduta termina alle ore 12,31.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza della vice presidente MAURO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10,01*).

Si dia lettura del processo verbale.

MALAN, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del 20 ottobre.

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

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannuncio 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 10,06*).

Sui lavori del Senato

ZANDA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANDA (*PD*). Signora Presidente, intervengo per chiedere alla Presidenza del Senato di voler sollecitare il Presidente del Consiglio a venire domani in quest'Aula a riferire sulla sua partecipazione al Consiglio europeo di Bruxelles.

Siamo in una fase della storia del nostro Paese di una delicatezza quale non c'è probabilmente mai stata in tutto il dopoguerra, e il Parlamento è stato finora tenuto totalmente fuori da una questione vitale per il nostro futuro. Il Presidente del Consiglio si reca a Bruxelles, nel pomeriggio avrà questa riunione, non porterà a Bruxelles nessun provvedimento, non arriverà a Bruxelles con nessun decreto: porterà una letterina, frutto di un compromesso politico, al quale gli italiani e il Parlamento hanno assistito a distanza. Porterà a Bruxelles una debolezza politica interna consistente, tensioni molto consistenti tra i due partiti della maggioranza, fratture all'interno dei due partiti, due *leadership* ampiamente contestate, come abbiamo visto, sia quella del PdL che quella della Lega Nord.

Pensiamo che, davanti a questa condizione politica, con uno *spread* che ormai quotidianamente oscilla intorno a quota 400 e una Borsa che va male, il Parlamento debba essere informato, non dai giornali, non dalla televisione, ma personalmente, tempestivamente e immediatamente dal Presidente del Consiglio. Crediamo che, davanti a questa condizione di sfascio e di spappolamento delle istituzioni del nostro Paese, sia giunto il momento di far vedere almeno all'Europa che esiste ancora il Parlamento italiano, che la nostra è ancora una Repubblica parlamentare e che il Parlamento ha diritto ad un'informazione tempestiva, esaustiva e completa da chi ha la responsabilità di questa situazione e sta guidando – ancora, penso, per pochissimo tempo – il Governo della Repubblica.

Signora Presidente, la ringrazio se vorrà trasmettere questa nostra richiesta al presidente Schifani. In particolare, chiediamo in modo personale al Presidente del Senato di far valere i diritti del Parlamento, cioè gli chiediamo di fare il Presidente del Senato. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV*).

PRESIDENTE. Presidente Zanda, sicuramente informeremo il Presidente. Tra l'altro, alle ore 12,30 è convocata la Conferenza dei Capi-gruppo, dove chiaramente si potrà avanzare tale richiesta.

SERRA (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRA (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signora Presidente, intervengo solo per associarmi alla richiesta del senatore Zanda e del Partito Democratico e unire ad essa la stessa nostra richiesta, a nome dell'Unione di Centro. Penso sia assolutamente innegabile che viviamo un momento difficile in questo Paese; ci sono accordi e riunioni

in atto: di tutto questo il Parlamento italiano non sa nulla. Credo che sia una situazione molto seria. Capisco la sua insofferenza, Presidente...

PRESIDENTE. Senatore Serra, nessuna insofferenza, ho solo mal di gola...

SERRA (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Mi dispiace per lei, però le assicuro che è umiliante apprendere le notizie solo ed esclusivamente dai giornali: una lettera di intenti che viene portata in campo europeo, e di tutto questo non sappiamo niente. Mi auguro che non ci sia alcun legittimo impedimento che non consenta al Presidente del Consiglio di essere domani in Aula e di spiegare quanto sta accadendo.

Quindi, la preghiera al presidente Schifani è forte, perché si faccia intermediario di questa nostra richiesta. (*Applausi del senatore Gustavino*).

GIAMBRONE (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIAMBRONE (*IdV*). Signora Presidente, a nome del Gruppo Italia dei Valori mi associo alla richiesta avanzata dal senatore Zanda e dal senatore Serra. Quanto sta accadendo nel Paese è sotto gli occhi di tutti: siamo ormai in uno stato di grande emergenza. La maggioranza di questo Governo non esiste più: lo sanno tutti gli italiani, lo sappiamo anche in Parlamento.

Ritengo che il Presidente del Consiglio domani debba venire in quest'Aula a riferire sul viaggio che si appresta a fare oggi a Bruxelles e sugli esiti del Consiglio europeo, dove si presenterà con una lettera di intenti che certamente non dice nulla di importante. Credo sia assolutamente necessario che domani il Presidente del Consiglio venga in quest'Aula, anche per rispetto nei confronti del Parlamento, di tutti noi che vi lavoriamo. Non è più possibile aspettare e continuare a subire queste mortificazioni.

Quindi, a nome del Gruppo Italia dei Valori, mi unisco alla richiesta rivolta al presidente Schifani, affinché egli si faccia garante della presenza del presidente Berlusconi in quest'Aula. (*Applausi dal Gruppo IdV e del senatore Peterlini*).

PRESIDENTE. Ricordo ai senatori Giambrone e Serra che alle ore 12,30 si terrà la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, dove si potrà formulare direttamente al presidente Schifani tale richiesta, che senz'altro sarà inoltrata.

Discussione dei disegni di legge:

(2936) Deputati VIETTI e RAO. – Disposizioni in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari al termine del tirocinio (Approvato dalla Camera dei deputati)

(1632) LI GOTTI ed altri. – Modifica al decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di funzioni giudicanti monocratiche penali dei magistrati ordinari al termine del tirocinio

(1924) BENEDETTI VALENTINI. – Modifica all'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di destinazione dei magistrati di prima nomina a funzioni monocratiche penali

(1951) DELLA MONICA ed altri. – Nuove norme in materia di destinazione dei magistrati ordinari al termine del tirocinio

(1965) D'ALIA. – Modifica all'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari al termine del tirocinio

(1967) LI GOTTI ed altri. – Modifiche al decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di funzioni penali dei magistrati ordinari al termine del tirocinio

(Relazione orale) (ore 10,13)

Approvazione del disegno di legge n. 2936

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge nn. 2936, già approvato dalla Camera dei deputati, 1632, 1924, 1951, 1965 e 1967.

Il relatore, senatore Longo, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

LONGO, *relatore*. Signora Presidente, signor Sottosegretario di Stato, onorevoli senatrici e senatori, all'attenzione e al giudizio dell'Assemblea viene oggi una proposta di modifica del comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, che – come noto – riguarda la «Nuova disciplina dell'accesso in magistratura», come modificato dall'articolo 2, comma 4, della legge 30 luglio 2007, n. 111.

La vicenda è la seguente. L'attuale comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, recita: «I magistrati ordinari al termine del tirocinio non possono essere destinati a svolgere le funzioni re-quirenti, giudicanti monocratiche penali o di giudice per le indagini preliminari o di giudice dell'udienza preliminare, anteriormente al conseguimento della prima valutazione di professionalità». Tale disposizione era stata introdotta nel 2006 su una richiesta abbastanza pressante degli stessi organismi della magistratura, perché si voleva che i nuovi magistrati potessero essere immessi nella loro funzione in modo tale da non essere immediatamente destinatari di poteri che effettivamente abbisognano di un'esperienza sul campo.

Sono trascorsi alcuni anni, e oggi questa disposizione viene messa in discussione dal disegno di legge al nostro esame. Le ragioni che militano a favore di tale modifica sono state da alcuni sostenute in relazione al fatto che ormai i magistrati di nuova nomina arrivano ad esercitare le

loro funzioni in età più matura. Statisticamente, si è fatto osservare che con il concorso del 2002 i magistrati avevano in media l'età di 29 anni, mentre con il concorso del 2010 i magistrati sono arrivati alle funzioni all'età di 33 anni, attraverso quel percorso diverso previsto per l'accesso in magistratura. L'osservazione però è stata anche criticata, perché non è l'età che produce l'esperienza ma la frequentazione delle aule di giustizia.

La richiesta di modifica che viene avanzata nasce da ragioni di carattere pratico, perché nell'organizzazione degli uffici giudiziari avere un limite all'utilizzo dei magistrati requirenti e dei magistrati giudicanti, così come previsto dalla norma attualmente in vigore, è risultato particolarmente complesso e fonte di difficoltà nell'organizzazione degli uffici stessi.

La Camera dei deputati, con votazione unanime del 29 settembre 2011 – 458 voti favorevoli su 458 presenti – ha licenziato un testo che modifica questo comma 2 dell'articolo 13, che va, nella sua brevità, enunciato. Esso prevede: «I magistrati ordinari al termine del tirocinio non possono essere destinati a svolgere le funzioni giudicanti monocratiche penali, salvo che per i reati di cui all'articolo 550 del codice di procedura penale» – è l'ipotesi della citazione diretta – «, le funzioni di giudice per le indagini preliminari o di giudice dell'udienza preliminare anteriormente al conseguimento della prima valutazione di professionalità».

Il provvedimento, giunto all'esame della 2^a Commissione permanente (giustizia), dopo essere stato adottato come testo base, è stato valutato congiuntamente ad altri disegni di legge (in particolare, i seguenti: il disegno di legge di iniziativa del senatore Benedetti Valentini, Atto Senato n. 1924 del 9 dicembre 2009; il disegno di legge di iniziativa della senatrice Della Monica ed altri, Atto Senato n. 1951 del 22 dicembre 2009; il disegno di legge d'iniziativa del senatore D'Alia, Atto Senato n. 1965 del 19 gennaio 2010; il disegno di legge di iniziativa del senatore Li Gotti ed altri, Atto Senato n. 1967 del 20 gennaio 2010).

In sede di Commissione, come lor signori già sanno, non sono stati proposti emendamenti al testo base, cioè quello licenziato della Camera dei deputati, e anche oggi in Aula non sono stati presentati emendamenti su quel testo. L'auspicio evidentemente della Camera, che ha votato all'unanimità, porta questa normativa, come si dice in italiano corrente politica, ad un accordo *bipartisan* tra l'opposizione e la maggioranza. Si è verificata una sorta di compromesso: alcuni volevano che il comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 160 del 2006 fosse abrogato, altri volevano che la disposizione fosse mantenuta. Si è arrivati a questo compromesso.

I magistrati requirenti non hanno più limiti, secondo questo disegno di legge. Si dice che è giusto togliere il limite all'intervento dei pubblici ministeri di nuova nomina, perché ormai l'assetto è piramidale: questi giovani pubblici ministeri sono affiancati dal procuratore capo, dal procuratore aggiunto o dal sostituto procuratore a ciò destinato nella loro attività, e quindi, dato che il controllo è all'interno dell'organizzazione, non ne occorre uno ulteriore. È un'osservazione che ha qualche pregio, se non che,

probabilmente, questo assetto piramidale e gerarchico è più nella carta che nell'esperienza quotidiana: non sempre viene rispettato. Ci sono preziose informazioni che derivano da sentenze, anche delle sezioni unite, sul tema.

Allora, il limite riguarderebbe soltanto i giovani magistrati nelle funzioni giudicanti. A questi, prima della prima valutazione di professionalità, vengono attribuite le funzioni di giudice monocratico penale solo nei casi previsti dall'articolo 550 del codice di procedura penale. Non è poca cosa, perché – com'è noto – le citazioni dirette a giudizio sono previste per reati con pena non superiore ad anni quattro; ma c'è un lungo elenco di altre fattispecie che possono essere giudicate attraverso il rito diretto.

Rimane per questi giovani giudici il divieto di svolgere la funzione di giudice per le indagini preliminari o di giudice dell'udienza preliminare. Come si può notare, è una soluzione che tiene conto delle varie esigenze, e ne è sorta questa forma che si può definire di nobile compromesso.

L'articolo 2 abroga l'articolo 9-*bis* del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, perché non più funzionale, dopo la modifica proposta del comma 2 dell'articolo 13.

Con l'articolo 3 si stabilisce che la legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Si auspica così che questa norma, dal momento della sua entrata in vigore, possa consentire maggiore efficienza nell'organizzazione quotidiana dei tribunali. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Li Gotti. Ne ha facoltà.

LI GOTTI (*IdV*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, signor relatore, la circostanza che il disegno di legge che oggi esaminiamo sia stato approvato all'unanimità dalla Camera dei deputati e che, giunto in Senato, non siano stati presentati emendamenti né in Commissione né in Aula fa comprendere come su questa impostazione normativa vi sia un generale consenso; peraltro diversi disegni di legge citati dal relatore sono da considerare nella medesima direzione.

Questa normativa nasce nel 2006 perché si riteneva che occorresse prudenza nell'affidare funzioni delicate a giovani vincitori di concorso in magistratura. In verità, la riforma del 2006 ha fatto sì che il concorso in magistratura possa intendersi di secondo grado: nessuno oggi vi può partecipare se dopo la laurea non ha affrontato un'altra esperienza professionale o formativa. Inoltre, un anno trascorso al fianco dei colleghi più anziani, cui si aggiungono ulteriori sei mesi di apprendistato dopo la scelta delle funzioni e della destinazione, rendono di fatto raro il caso che il magistrato di prima nomina sia qualificabile come inesperto.

Peraltro l'esigenza derivante dalla scoperta di domande su molti uffici rende necessario questo nostro intervento, che consentirà di recuperare delle professionalità e di affidare alle stesse degli incarichi, nell'ambito dei limiti previsti dal disegno di legge.

Salutiamo quindi positivamente questo percorso. Sicuramente ne trarrà beneficio il sistema giustizia, e quindi noi accompagniamo con la nostra adesione – e in questo senso ci pronunziamo in discussione generale – il conclusivo approdo di questo disegno di legge.

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

DIVINA (*LNP*). Signora Presidente, anche noi vediamo positivamente questa azione che ha trovato una pluralità di consensi. Infatti i testi, pur copiosi nel numero, miravano sostanzialmente allo stesso fine, vale a dire colmare una ormai cronica carenza di organico all'interno del sistema giustizia.

Inoltre, si dice che si dovrebbero anche sfruttare tutte le risorse umane disponibili. Questa nutrita schiera di neoassunti vincitori di concorso, non più uditori giudiziari ma magistrati a tutti i livelli, era impedita dall'esercitare pienamente, fino ad una avvenuta valutazione, le funzioni monocratiche.

Si è voluto snellire questi percorsi attribuendo alcune funzioni anche a tali figure, senza però mettere a repentaglio le garanzie che la giustizia deve dare rispetto al rischio legato all'inesperienza dei rispettivi titolari. Noi le collocheremo nel solco delle innovazioni avvenute in anni recenti, in cui, per affrontare la mole di arretrato ed assicurare una risposta abbastanza pronta da parte della giustizia, le figure che erano già incardinate sono state sostanzialmente potenziate: basti pensare alle competenze in materia penale attribuite ai giudici di pace, e in ogni caso all'aumento delle competenze loro attribuite. Penso poi all'istituto della conciliazione e della mediazione obbligatoria, approvato nel corso di questa legislatura, che dovrebbe in una certa misura snellire le pratiche degli uffici giudiziari.

In questo disegno di legge si prevede che le funzioni, relative alle funzioni del giudice per le indagini preliminari o del giudice dell'udienza preliminare, che meritano più esperienza e competenza, non potranno essere svolte da queste figure. Invece, quei reati che, seppur relativamente gravi, abbisognano però di una tecnica abbastanza semplice per essere affrontati, come quelli richiamati all'articolo 550 del codice di procedura penale (che reca i casi di citazione diretta a giudizio), cioè tutte le contravvenzioni e i delitti con pene fino a quattro anni, possono essere valutati da questi neomagistrati, così come, ad esempio, i reati di violenza, minaccia e resistenza a un pubblico ufficiale, di oltraggio a un magistrato in udienza, di violazione di sigilli a norma dell'articolo 349 del codice penale e di rissa aggravata, reati per i quali, come dicevo, è prevista una reclusione che può arrivare fino a quattro anni, ma che sono relativamente semplici da affrontare sotto il profilo della tecnica di valutazione giudiziaria.

Ci sembra un buon, se non un ottimo compromesso, per cui anche noi della Lega Nord voteremo a favore di questo provvedimento. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

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

MARITATI (*PD*). Signora Presidente, ci accingiamo a varare un disegno di legge che consta sostanzialmente di un solo articolo principale, già approvato all'unanimità alla Camera dei deputati e rispetto al quale dunque poche parole sarebbero sufficienti. Sarò dunque breve, ma non posso perdere l'occasione per evidenziare alcuni aspetti che credo siano quanto mai interessanti ed importanti.

Questo disegno di legge, in realtà, realizza una correzione rispetto ad una modifica che abbiamo apportato quasi all'unanimità alcuni anni fa. Quello che oggi ci accingiamo a correggere e a superare fa parte di un intervento fondato – a mio avviso – sulla ragionevolezza e su un principio intangibile: dare al Paese non solo una giustizia che funziona, ma anche magistrati idonei, qualificati, responsabili, in grado oggettivamente di rendere giustizia nel migliore dei modi, soprattutto evitando, o riducendo al minimo incontrollabile, starei per dire indispensabile, gli errori e le disfunzioni. Ebbene, questo principio trovava attuazione anche sulla base di quel divieto che i magistrati di prima nomina esercitassero le funzioni monocratiche e quelle di pubblico ministero.

Oggi ho ascoltato delle spiegazioni da parte del relatore che sono state utilizzate anche da appartenenti alla mia parte politica e che non sono errate, ma che non prendono in considerazione la causa reale, vera e profonda per cui noi oggi ci accingiamo a correggere una linea che avevamo intrapreso, ad approvare una strategia corretta. Si dice che oggi non ci sono più i giudici ragazzini, che non sono più di 29, ma di 33 anni. Forse è vero, ma in parte. Ci sono ancora: infatti, buona parte dei magistrati entra in magistratura a 25, 26 e 27 anni, e la mia esperienza mi porta a dire che anche a quell'età si può essere maturi e pronti. Non è tanto un problema di età, quanto di formazione.

Ebbene, penso che oggi sia indispensabile varare questo provvedimento, perché una volta varata la riforma che oggi correggiamo si è verificato un ulteriore aggravio dell'inceppamento, del blocco del sistema giudiziario. Continuiamo ad andare avanti con interventi settoriali come questo, che pure sono da accettare perché necessari e indispensabili. Pertanto, stiamo modificando una norma che io definii, e definisco ancora, esatta, corretta e utile, perché il sistema giudiziario è talmente incapace di andare avanti, di produrre e di offrire il servizio giustizia che un provvedimento di questo genere, che io definisco sacrosanto, ha ulteriormente aggravato la situazione.

Questa, in conclusione, è l'occasione per ribadire che quando si affrontano i problemi tecnici, organizzativi – quelli seri – noi ci ritroviamo. Amici della maggioranza, sono trascorsi tre anni, in cui abbiamo varato soltanto leggi inutili al funzionamento della giustizia, se non dannose. Variamo, dunque, all'unanimità questa norma, ma ricordiamoci che languono in Commissione giustizia disegni di legge che, se affrontati con la dovuta serietà e tempestività, avrebbero dato al Paese una spinta, un cambio di rotta riguardo al sistema della giustizia. Infatti, la macchina giudiziaria an-

che con questo sistema continuerà a non funzionare. Anche eliminando il divieto, in particolare per i pubblici ministeri, la macchina della giustizia continuerà a non funzionare e voi non potrete, noi non potremo, l'Italia intera non potrà essere convinta e serena che le cose andranno bene dal punto di vista dei magistrati.

Che fine ha fatto la Scuola della magistratura? A voi che parlate sempre di magistrati impreparati, ragazzini o irresponsabili, chiedo: perché la Scuola della magistratura non è stata attuata? Forse non ne abbiamo avuto il tempo? Perché non abbiamo varato l'Ufficio per il processo? Perché non abbiamo pensato ad immettere un numero indispensabile di poche migliaia di ausiliari del giudice? Perché non abbiamo messo mano alla riforma della cosiddetta geografia giudiziaria? In quel contesto, cioè un contesto modificato e corretto, oggi non avremmo avuto la necessità di fare un passo indietro e di dire al giudice giovane (perché anche a 30-32 anni si è giovani): «vai pure in prima linea, e che Dio te la mandi buona».

Invece, oggi tale passo si rende necessario perché non abbiamo fatto ciò che era indispensabile, urgente e doveroso fare. Si tratta di una responsabilità politica che rilevo ancora una volta in questa sede, non per amore di contrapposizione, ma per invitare e spronare tutti voi, per il tempo che resta, a por mano a queste riforme vere che, sole, potrebbero consentire alla macchina giudiziaria di riattivarsi o di funzionare in maniera corretta.

Questo provvedimento, tuttavia, oggi è indispensabile perché mancano ancora 1.700 magistrati. Ci si domanda: perché non li si è fatti entrare? Per quale motivo, nel periodo in cui il vice ministro alle infrastrutture Castelli era ministro della giustizia, fu bloccata la serie di concorsi che avrebbe dato al Paese una maggiore possibilità di rendere il servizio giustizia?

Queste e altre ragioni mi inducono a sperare che ci sia un cambio di rotta. In ogni caso, oggi il nostro Gruppo voterà a favore di questa riforma.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore D'Ambrosio. Ne ha facoltà.

D'AMBROSIO (*PD*). Signora Presidente, desidero fare solo fare alcune notazioni che reputo necessarie.

Noi ritorniamo, mandando gli uditori a svolgere immediatamente funzioni di pubblico ministero, alla situazione antecedente a quella per cui fu emanata la legge che ora si vuole modificare. Perché si fece quella legge? Perché da tutti i procuratori della Repubblica, specialmente da quelli delle sedi più disagiate, si era fatto presente che gli uditori rimanevano nelle sedi sole due anni e poi, appena arrivavano quelli del concorso successivo, facevano domanda e andavano via. L'utilizzazione di quegli uditori nella lotta alla criminalità, e in particolar modo alla criminalità organizzata, era pertanto in quei posti assolutamente inutile. Si pensò, quindi, di mandare via quegli uditori dopo i primi quattro anni, durante i quali non potevano svolgere funzioni monocratiche. A tal riguardo è intervenuta l'osserva-

zione del Consiglio superiore della magistratura, secondo cui, agendo in tal modo, e quindi mandando via, d'ufficio, quegli uditori, ossia coloro che avevano compiuto i primi quattro anni, si sarebbe violata una norma costituzionale. Per la verità, io su questa interpretazione non sono stato mai d'accordo. Non è vero, infatti, che si trattava di magistrati a pieno titolo, in quanto non potevano esercitare funzioni monocratiche fino a quel momento. D'altra parte, non si sarebbe arrecato alcun danno se venivano trasferiti d'ufficio un giudice collegiale civile e un giudice collegiale penale, per quanto riguarda l'amministrazione della giustizia.

Adesso si rifà questa norma, che a me non dispiace, e voterò quindi a suo favore, perché bisognerà coprire quei posti. Vorrei, però, richiamare l'attenzione sul fatto che bisogna cercare di trattenere nei posti in questione i magistrati che ad essi vengono assegnati. In caso contrario, saranno magistrati che passano e dopo poco se ne vanno senza aiutare l'amministrazione della giustizia. Fu fatta una legge secondo cui chi rimaneva almeno sei anni in detti posti sarebbe stato privilegiato successivamente nell'assegnazione della sede che voleva chiedere, anzi gli doveva essere assegnata con preferenza su tutti gli altri. Questa legge è stata abrogata, pur se funzionava perfettamente, in quanto rimanevano non solo i primi anni nei quali imparavano la professione, ma per lo meno altri cinque anni, a svolgere le effettive funzioni di procuratore della Repubblica.

Pertanto, voterò a favore, ma prego il Governo, e chi oggi lo rappresenta qui, di tenere conto di questa circostanza e quindi di cercare di varare immediatamente una legge che faccia in modo che gli uditori che saranno destinati in quelle sedi come pubblici ministeri vi rimangano almeno sei, sette od otto anni. (*Applausi della senatrice Biondelli*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Colleghi, vi informo che stanno assistendo ai nostri lavori gli studenti dell'Istituto comprensivo «Galileo Galilei» di Corsico, in provincia di Milano, ai quali diamo il nostro benvenuto. (*Applausi*).

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2936, 1632, 1924, 1951, 1965 e 1967 (ore 10,42)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore.

LONGO, *relatore*. Rinuncio alla replica, signora Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

CALIENDO, *sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signora Presidente, credo che tutti dovremmo ricordare che questa norma che andiamo a modificare fu introdotta nel nostro ordinamento grazie ad un emendamento di tre parlamentari di quest'Aula (i senatori D'Ambrosio, Casson e Di Lello), che avevano proprio la loro esperienza di magistrati e che tenevano conto, non solo di quello che poco fa ha detto il senatore D'Ambrosio, ma essenzialmente anche di un dato di fatto, che era comune alla cultura giuridica della magistratura, al punto tale che la commissione ministeriale presieduta dal presidente della Corte di cassazione professor Mirabelli che predispose un nuovo ordinamento giudiziario, poi non adottato dall'allora ministro Martinazzoli, introdusse la regola che i giovani magistrati non potessero mai svolgere funzioni monocratiche e che dovessero essere inseriti in un collegio.

Inoltre, perché fosse rispettata la regola di un magistrato uditore per ciascun collegio, si prevedeva che si utilizzassero anche i collegi delle corti di appello. Questa regola fu salutata come una ventata di novità nel mondo della magistratura, ma la questione – forse il collega Maritati non lo ricorda – non era l'età o l'organizzazione, ma la convinzione che non fosse sufficiente una cultura tecnico-giuridica per fare il magistrato e per affrontare – l'allora presidente Paciotti diceva che 36 erano i mestieri del giudice – le varie funzioni del giudice, per svolgere le quali il magistrato, con il suo bagaglio culturale che gli ha consentito di vincere il concorso, deve avere la possibilità di rendersi conto e di partecipare ai principi fondamentali della giurisdizione. Deve cioè avere la cultura del contraddittorio e un sacro rispetto dell'onere della prova; deve saper verificare i diritti e le garanzie del cittadino, sia nel processo civile che nel processo penale, e rispettare il principio della difesa. Tutte cose da valutare, nella loro dimensione, nell'effettivo esercizio di questa funzione.

Questo Senato, nella legislatura in corso – probabilmente il senatore Maritati l'ha dimenticato – per ben due volte, all'unanimità, è intervenuto per garantire, attraverso benefici, il rispetto di quella regola. Poi è intervenuta una norma, certamente, che attribuisce al procuratore della Repubblica maggiori poteri gerarchici, ma correttamente il relatore ci ha ricordato che non ha sanzione di nullità nell'ipotesi in cui non venga rispettata.

Perché noi oggi dobbiamo intervenire? Perché viviamo in un Paese che, oltre a non avere il sistema tedesco o di altri Paesi, nei quali una norma, una volta entrata in vigore, ha un periodo e un'area geografica di sperimentazione prima di essere applicata sull'intero territorio, ha anche il malvezzo per il quale, appena entra in vigore una norma, perché vi sono pressioni da parte di altri o di coloro che sono interessati, sono presentate immediatamente delle norme di modifica.

Di fatto, forse perché sono state presentate le norme di modifica, forse perché non si è condiviso quello che il Parlamento aveva votato per due volte all'unanimità, ci siamo trovati nella effettiva scopertura di alcuni uffici giudiziari, perché il Consiglio superiore della magistratura, di quelle due norme, approvate all'unanimità dal Senato e dalla Camera, che prevedevano il trasferimento con la disponibilità dei magistrati e, in

mancanza di questa, il trasferimento d'ufficio, non ha attivato una sola volta il trasferimento d'ufficio. In tal caso forse avremmo avuto la possibilità di registrare maggiori possibilità. Non essendo mai stato attivato il trasferimento d'ufficio, non abbiamo la capacità di valutare la caratura e la bontà di quelle norme che abbiamo approvato sotto il profilo degli incentivi. Forse la crisi economica ha determinato negli ultimi concorsi una maggiore disponibilità.

Di fronte a questa situazione, il Governo ha aderito a questa modifica, nella convinzione che i procuratori della Repubblica esercitino quel potere di vigilanza e di sorveglianza che la legge attribuisce loro sotto il profilo anche di un visto che non sia soltanto formale ma sostanziale di verifica della capacità. È per questa ragione che il Governo quindi aderisce, come ha dato adesione anche alla Camera, a questa normativa.

Poi, se vogliamo programmare una approfondita discussione, senatore Maritati, su quello che è stato fatto in questi tre anni e mezzo in materia di giustizia, probabilmente si renderà conto che è stata già avviata la realizzazione della Scuola della magistratura con la nomina del consiglio direttivo e l'istituzione della sede di Bergamo. Avrò letto le ultime polemiche sulle ultime sedi da aprire. Poi si renderà conto della serie di interventi fatti. Ormai tutti gli uffici giudiziari nel nostro Paese sono in condizione di dare le comunicazioni soltanto *on line*. Non c'è più necessità di notifiche in materia di comunicazione del processo civile. Tutto questo sta avvenendo anche nel sistema penale.

Non si può certo dire che non si è fatto nulla. Possiamo ridiscutere: possiamo valutare quali sono gli effetti di alcune norme approvate; però, credo che la correttezza di ciascuno di noi debba essere indipendente da chi propone una determinata soluzione legislativa od organizzativa. Bisogna poi verificarne gli effetti. Se gli effetti sono stati positivi per alcune cose, credo che tutti dovremmo essere soddisfatti del lavoro fatto insieme.

Per questa ragione, credo che, superando le polemiche, rinviando ad altri momenti la discussione sugli altri aspetti, su questa legge invece credo che possiamo essere tutti d'accordo per evitare ulteriori disfunzioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a dare lettura del parere espresso dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge in esame.

MALAN, *segretario*. «La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo».

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2936.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

BRUNO (*Per il Terzo Polo:ApI-FLI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNO (*Per il Terzo Polo:ApI-FLI*). Signora Presidente, anche il nostro Gruppo è a favore, com'è chiaro anche dalla votazione degli articoli, dell'approvazione di questo provvedimento.

È un provvedimento necessario, come abbiamo già ascoltato, i cui benefici possiamo dire che saranno maggiori dei problemi che lascia aperti (perché, oggettivamente, di problemi ve ne sono).

Sorvolo sulla vicenda che riguarda la questione dei «giudici ragazzini». Abbiamo sentito che sono previsti aggiustamenti rispetto all'originaria impostazione della questione. Tuttavia, sulla vicenda più generale che riguarda la scopertura degli organici e la revisione delle circoscrizioni resta ancora aperta la questione, anche oggi all'attenzione del Parlamento, che riguarda le sedi disagiate.

Discutiamo di questa vicenda proprio perché nel nostro Paese non in tutte le sedi sono garantite le stesse condizioni. Abbiamo provato ad operare più volte al riguardo con degli accorgimenti e prevedendo benefici economici per chi opera in sedi disagiate. Negli anni sono stati compiuti anche altri tentativi con i quali, fra l'altro, sono stati ottenuti dei risultati, sono stati cioè previsti dei benefici per la carriera dei magistrati. Non dimentichiamo però che anche queste misure hanno subito modifiche perché all'interno della magistratura ci sono state delle resistenze, tensioni molto forti e comportamenti che in alcuni casi oserei definire, più che corporativi, in difesa e tutela di singole posizioni.

La questione resta aperta. Il nostro Paese ha un problema, cioè che è diseguale per molte delle sue funzioni, anche della magistratura. Resta la questione delle sedi disagiate, che non viene affrontata.

Tuttavia, visto che questo provvedimento è molto atteso e c'è un clima di disponibilità, non saremo certo noi a romperlo. Pertanto, annuncio che il Gruppo Per il Terzo Polo:ApI-FLI esprimerà un voto favorevole sul provvedimento. (*Applausi dal Gruppo Per il Terzo Polo:ApI-FLI*).

LI GOTTI (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LI GOTTI (*IdV*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo Italia dei Valori esprimerà ovviamente un voto favorevole su questo disegno di legge, da noi condiviso.

Ciò che mi preoccupa dell'intervento del sottosegretario Caliendo – che personalmente stimo, e molto – è il fatto che egli rivendichi in quest'Aula, a fronte delle osservazioni del senatore Maritati che denunciava la pochezza in materia di riforme, i grandi risultati ottenuti in materia di giustizia in questa legislatura. Ciò mi preoccupa, perché, se questi sono grandi risultati, vuol dire che siamo proprio scarsi. Non mi si può dire, sottosegretario Caliendo, che la Scuola della magistratura ha fatto passi in avanti da gigante perché è stato nominato il consiglio direttivo. (*Commenti del sottosegretario Caliendo*). Tre anni e mezzo per nominare un consiglio direttivo non mi pare sia poco, né mi sembra sia un risultato da sbandierare. Se si vuole avviare una Scuola della magistratura lo si fa.

Certo, ci sono delle riforme che dopo un lungo percorso durato anni cominciano a far vedere dei risultati, come l'informatizzazione e le notifiche con posta elettronica certificata; c'è la sperimentazione positiva avviata nel tribunale di Roma sull'accesso al fascicolo informatizzato per l'articolo 415-*bis* del codice di procedura penale. Sono tutte cose che hanno consentito, sia pure con dei problemi, comprensibili, di natura tecnica, di compiere dei passi in avanti. Il problema che noi lamentiamo è che oggi interveniamo con questo disegno di legge che ci fa recuperare alcune professionalità e quindi aiuta il servizio giustizia, aiuta la macchina, ma siamo rimasti profondamente indietro rispetto alle riforme che pure si potevano fare e che avrebbero consentito una rimodulazione della macchina, che è sempre più pesantemente in affanno. Ci sono sempre delle giustificazioni come il fatto che mancano i soldi o manca qualunque altra cosa, però ci sono anche riforme che non costano niente e lo sappiamo; ci sono possibilità di interventi a costo zero, ma neanche quelli si riescono a fare. Anche per questo provvedimento si è impiegato del tempo; giustamente, ci abbiamo pensato e riflettuto. Ma altre cose che non costano le potremmo fare. Il ministro Nitto Palma ha dichiarato che alcune nostre proposte sarebbero state prese in considerazione. Quelle su cui non c'è da spendere realizziamole.

Il nostro malessere sul sistema deriva dal fatto che non ci si è avviati lungo un percorso di riforma radicale del sistema giustizia. Anche il discorso, che parte dalla scorsa legislatura e che è stato ripreso in quella in corso, per l'istituzione dell'ufficio per il processo, caldeggiato dallo stesso ministro Alfano nelle sue comunicazioni in Aula nel giugno 2008, non ha fatto un passo in avanti. È vero che c'è la crisi, ma a giugno 2008 abbiamo iniziato un percorso di esame dei disegni di legge e poi non si è fatto più niente: sono rimasti fermi in Commissione. Eppure, questo era stato annunciato come uno degli obiettivi che il Governo avrebbe perseguito. Non riesco a capire perché da giugno 2008 a novembre si è fatta la relazione in Commissione e poi zero, ripeto, zero: l'argomento non è stato mai più fissato all'ordine del giorno e mai più discusso, perché il Governo non è pronto. Ma sono tre anni e mezzo che il Governo non è

pronto. Ora è arrivata la crisi, cioè si vedono gli effetti di una crisi, ma tre anni fa non c'era questa situazione, quindi un problema di un po' di cattiva volontà c'è stato.

Ci sono diverse iniziative pendenti, diverse proposte, ma obiettivamente non riusciamo a concludere molto, se non approvare quelle norme che servono a qualcuno: su quello siamo stati impegnati moltissimo, ma sugli altri problemi della giustizia no, obiettivamente, e abbiamo perso anni. A tale riguardo condivido le osservazioni del senatore Maritati e ritengo che il suo ottimismo, signor Sottosegretario, con tutta la stima che le confermo, forse sia mal riposto.

Ad ogni modo, il nostro sarà un voto favorevole, perché condividiamo questo provvedimento. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRA (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signora Presidente, intervengo solo pochi minuti per svolgere alcune considerazioni. Chiedo però fin d'ora di poter allegare il testo integrale del mio intervento al Resoconto della seduta.

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza in tal senso.

SERRA (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). La Camera dei deputati, com'è noto, si è espressa all'unanimità a favore di questo provvedimento, che nasce da un'iniziativa dell'Unione di Centro, degli onorevoli Vietti e Rao. Vorrei subito chiarire che condivido l'intervento del sottosegretario Caliendo e condivido anche le ragioni a difesa della normativa vigente. Superare un concorso non significa di per sé avere l'esperienza necessaria per affrontare temi di prima importanza. Questa però è una piccola modifica, che è doverosa in attesa di una riforma globale della giustizia tanto auspicata, sempre promessa e mai avviata, di cui il Paese ha urgente bisogno; una piccola modifica, a parere nostro estremamente significativa, per il fatto che dimostra che, a volerle cercare, le soluzioni per migliorare il funzionamento del nostro sistema giudiziario in crisi esistono. Del resto, la giustizia, per noi, ha rappresentato sempre un terreno di confronto politico e uno stimolo a perseguire una linea di azione concreta e pragmatica: è l'atteggiamento che caratterizza il nostro modo di fare opposizione. Non possiamo quindi che esprimerci a favore di questo provvedimento, dato che tende ad ovviare alle gravi carenze d'organico dell'apparato giudiziario.

In conclusione, ritengo che questo provvedimento testimoni come, quando si affrontano i problemi concreti della giustizia attraverso un confronto costruttivo, si possa arrivare a una sintesi; altro accade quando ci si ostina a portare avanti, in modo arrogante, posizioni di parte, che fini-

scono per compromettere il sistema nella sua interezza, alimentando la conflittualità politica e istituzionale.

Dichiaro pertanto il nostro voto favorevole sul provvedimento, sebbene si tratti solo, sia ben chiaro, di un piccolissimo passo verso una giustizia più efficace ed efficiente, che potrà essere assicurata solo attraverso una seria e organica riforma dell'intero complesso, riforma tanto auspicata ma che tarda a vedere la luce. (*Applausi dai Gruppi UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI e Per il Terzo Polo:ApI-FLI*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAZZATORTA (*LNP*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo della Lega Nord esprimerà un voto favorevole su questo disegno di legge, certamente utile per migliorare l'efficienza del servizio giustizia. Non entro nelle motivazioni di merito, perché sono state ben indicate dai colleghi che mi hanno preceduto, che hanno individuato in un miglioramento della funzionalità del nostro sistema giudiziario sia penale che civile l'obiettivo concreto di questo disegno di legge.

Colgo però questa occasione per far soffermare l'attenzione dell'Aula del Senato ancora una volta su un aspetto importante. Già nel 2007 la commissione tecnica per la finanza pubblica, presieduta dal professor Muraro di Padova, nel famoso Libro verde affermò testualmente che le risorse devolute al servizio giustizia, circa l'1,5 per cento del bilancio del nostro Stato (e questo dato è stabile dal 2001), non sono scarse ma uguali a quelle degli altri Paesi europei; sono invece mal utilizzate, prevalendo una disorganizzazione degli uffici giudiziari. Vi leggo il passaggio testuale del Libro verde, a pagina 3: «(...) nel confronto internazionale l'Italia risulta disporre di un numero di magistrati e di un impiego di risorse finanziarie non inferiore, e talvolta superiore, a Paesi che pure mostrano una *performance* giudiziaria migliore». Proprio in questi giorni è stato avviato l'esame in prima lettura della manovra finanziaria per il 2012 qui al Senato e abbiamo quindi la controprova di questo fatto. Lo stato di previsione del Ministero della giustizia per il 2012 reca spese finali per 7.645 milioni di euro. Il problema è che poi, quando si va a vedere come viene utilizzata questa mole enorme di denaro, si scopre che il 98 per cento va nella parte corrente del bilancio e solo il 2 per cento, 187 milioni di euro, nella parte in conto capitale, cioè nella parte degli investimenti per migliorare l'efficienza del servizio giustizia. Questo, quindi, è il vero problema attorno a cui probabilmente stiamo girando da troppi anni. Continuiamo a dire che bisogna intervenire con riforme strutturali, ma poi abbiamo un servizio giustizia che ha risorse importanti – addirittura il Libro verde del professor Muraro dice superiori a quelle dei Paesi europei – che però non siamo in grado di utilizzare in maniera oculata.

Concludo, signora Presidente, raccogliendo il grido di dolore della magistratura onoraria, su cui prima o poi dovremo intervenire. Abbiamo promesso una riforma organica del settore della magistratura onoraria con l'utilizzazione anche di laici nel servizio giustizia, e su questo punto dobbiamo procedere nel senso di togliere il freno a mano che avevamo applicato in questi ultimi mesi. Alla data del 22 ottobre risultano in servizio 2.386 giudici di pace, 1.758 giudici onorari di tribunale, 1.620 vice procuratori onorari, e le indennità per questi giudici onorari ammontano a 145 milioni di euro. Se andate a calcolare quanto in termini percentuali incidono questi 145 milioni di euro sul bilancio del Ministero della giustizia, scoprite che siamo intorno all'1,5 per cento: cioè questi giudici onorari, che svolgono l'80-90 per cento del lavoro negli uffici giudiziari, assorbono l'1,5 per cento del *budget* del Ministero della giustizia. Anche questo aspetto ci obbliga ad intervenire sul settore della magistratura onoraria. Si tenga conto che gli stipendi della magistratura ordinaria ammontano a 1.140 milioni di euro, mentre gli stipendi dei cancellieri ammontano a 1.069 milioni di euro: se si fa il calcolo, si arriva a 2.209 milioni di euro che si dedicano alla magistratura ordinaria. Viceversa, alla magistratura onoraria dedichiamo 145 milioni di euro. Tali aspetti – di cui sono certo terrà conto il Ministro della giustizia – ci impongono di avviare in tale settore delle riforme, che magari non saranno epocali ma saranno comunque importanti ai fini dell'efficienza concreta del servizio di giustizia agli utenti, cioè ai cittadini e alle imprese. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

* DELLA MONICA (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DELLA MONICA (*PD*). Signora Presidente, il Gruppo del Partito Democratico voterà a favore del disegno di legge in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari al termine del tirocinio. Infatti, si tiene conto di proposte contenute nei disegni di legge presentati dal Partito Democratico (Atto Senato n. 1975, a prima firma Della Monica, e Atto Camera n. 3046, a prima firma Ferranti) e di quelle presentate in entrambi i rami del Parlamento dai Gruppi dell'UDC e dell'Italia dei Valori. Il testo portato oggi all'esame dell'Assemblea, cui nessun Gruppo parlamentare ha proposto emendamenti, costituisce il frutto di un lavoro di elaborazione, che è stato condiviso dalla Commissione giustizia del Senato anche alla luce delle audizioni svolte e dei documenti acquisiti. Mi riferisco in particolare alla delibera, approvata all'unanimità dal Consiglio superiore della magistratura il 27 luglio 2011, sui limiti legislativi alle funzioni esercitabili dai magistrati di primo incarico, con conseguente proposta di abrogazione degli articoli 9-*bis* e 13, comma 2, del decreto legislativo n. 160 del 2006.

Ricordo peraltro che l'iniziativa legislativa del Partito Democratico è stata ed è, dall'inizio della legislatura, dettata dalla necessità di riforme strutturali prioritarie per raggiungere l'obiettivo di un efficiente sistema giudiziario. Richiamo al riguardo il disegno di legge n. 739, presentato nell'ormai lontano giugno 2008, a prima firma del senatore Maritati, che si poneva, attraverso riforme strutturali, anche la finalità del riordino degli ambiti territoriali degli uffici giudiziari, partendo da una redistribuzione più razionale delle risorse umane già a disposizione; ricordo che solo grazie ad un emendamento presentato dal Gruppo del Partito Democratico al disegno di legge di conversione della manovra finanziaria dell'agosto 2011 è stata finalmente accettata dal Governo una delega al riordino della geografia giudiziaria. Sono trascorsi più di tre anni, ma nulla si è fatto al riguardo.

Il provvedimento che ci accingiamo ad approvare non costituisce, all'evidenza, un passo risolutivo verso una giustizia migliore, ma si muove nella direzione necessitata di restituire funzionalità agli uffici giudiziari, rimuovendo barriere all'esercizio delle funzioni requirenti al termine del tirocinio. A mio avviso, esso dimostra un aspetto politicamente importante: si possono raggiungere risultati concreti per una giustizia più efficiente nell'interesse di tutti, interrompendo la sequela di leggi *ad personam* su cui per un triennio si è concentrata l'attività del Governo e della maggioranza. Come giustamente sottolineato dal senatore Maritati, se fossero state avviate altre riforme, oggi non ci troveremmo in questa condizione.

Nel caso in discussione, sono state individuate soluzioni equilibrate e condivise, perché i provvedimenti sulla giustizia – guarda caso – non sono funzionali a risolvere problemi di singole persone, ma sono adottati nell'interesse di tutti i cittadini. Come già ricordato, attualmente l'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo n. 160 del 2006, come modificato dalla legge n. 111 del 2007, prevede che i magistrati di nuova nomina non possano essere destinati agli uffici di procura, alle funzioni giudicanti penali monocratiche e alle funzioni di giudice per le indagini preliminari e di giudice dell'udienza preliminare. L'assegnazione, quindi, può riguardare esclusivamente gli uffici giudicanti e le sole funzioni civili, monocratiche e collegiali, del lavoro e quelle penali limitatamente al collegio.

La modifica del divieto di esercizio di funzioni diverse, ovvero di una norma dell'ordinamento giudiziario approvata solo da qualche anno, appare oggi necessaria e rappresenta una revisione critica costruttiva. Abbiamo già detto che la riforma del 2007 aveva alla base delle preoccupazioni, anche giuste, che funzioni delicate come quelle requirenti o monocratiche penali fossero svolte da magistrati di prima nomina, senza avere compiuto un adeguato percorso formativo giurisdizionale. Peraltro, l'applicazione concreta della norma – in assenza di riforme strutturali vorrei sottolinearlo – ha comportato l'impossibilità di coprire le vacanze negli uffici requirenti (da una vacanza di 160 posti nel 2007 si è passati a una vacanza di 292 posti nel 2010) e gravi problemi organizzativi nell'ambito dei tri-

bunali con pianta organica inferiore alle 20 unità (ben 88 distribuiti su tutto il territorio nazionale).

I limiti posti dalla riforma dell'ordinamento giudiziario, anche giusti, in merito al passaggio dalla funzione giudicante a quella requirente hanno comportato la creazione di significativi vuoti di organico negli uffici di procura, in particolare in quelli da considerare più «difficili» per collocazione geografica e per ragioni ambientali. Al fine di evitare che questa situazione produca effetti difficilmente riparabili, appare necessario, dunque, intervenire con urgenza mediante modifiche alle norme vigenti, che rimodulino il divieto di assegnazione alle procure della Repubblica dei magistrati di prima nomina.

Tale nuova disciplina trova giustificazione a seguito delle modifiche introdotte in tema di organizzazione degli uffici di procura dal decreto legislativo 20 febbraio 2006, n. 106, recante «Disposizioni in materia di riorganizzazione dell'ufficio del pubblico ministero», che, nell'ambito di una impostazione gerarchizzata, hanno introdotto ampi strumenti di controllo del procuratore capo e dei procuratori aggiunti sui provvedimenti più delicati che un sostituto può adottare nell'ambito delle indagini da lui condotte. Quindi, le esigenze di cautela che avevano indotto il legislatore ad introdurre il divieto per i magistrati di prima nomina di svolgere funzioni requirenti sembrano oggi attenuate o anche superate dalla nuova organizzazione gerarchica degli uffici di procura.

Passando ad esaminare la disciplina attuale relativa all'esercizio delle funzioni giudicanti, non possono non evidenziarsene aspetti di incongruità e irragionevolezza: la normativa, difatti, nel prevedere il divieto di destinare i magistrati di prima nomina a tutte le funzioni monocratiche penali, non appare adeguatamente coordinata con la possibilità che a tali funzioni siano destinati, sia pure in supplenza e limitatamente ai processi a citazione diretta, giudici onorari che non hanno superato la rigorosa selezione di un concorso pubblico, ormai di secondo grado quale quello per l'accesso in magistratura e che non sono stati sottoposti ad un tirocinio quale quello previsto per i giudici togati. Circostanza questa ben evidenziata nella delibera adottata all'unanimità dal Consiglio superiore della magistratura il 27 luglio 2011, il che tuttavia non esonera Governo, maggioranza e Parlamento dal porre in essere un'adeguata riforma della magistratura onoraria che langue e attende, anche in violazione di norma costituzionale.

È, d'altronde, incontrovertibile da una parte che la mutata disciplina in tema di accesso alla magistratura ordinaria ha innalzato l'età media dei partecipanti al concorso (il senatore Longo ricordava che all'ultimo concorso l'età media era di 33 anni) e ha elevato la preparazione professionale, garantendo un adeguato percorso formativo, e dall'altra che i rimedi messi in atto dal Governo con la deroga al divieto posto dall'articolo 13 o con il trasferimento d'ufficio o cosiddetto coatto non si sono rivelati né efficaci, né risolutivi. Difatti, a meno di un anno di applicazione, le vacanze hanno superato nuovamente le duecento unità.

Riteniamo di condividere, inoltre, l'urgenza del provvedimento sottolineata dal CSM: se sarà tradotto subito in legge, permetterà di destinare magistrati di prima nomina, che devono scegliere la sede a novembre, alla copertura di una vacanza diventata drammatica. Come inizialmente ho premesso, questo provvedimento non risolverà i gravissimi problemi della giustizia ma consentirà almeno un piccolo miglioramento. Per questo, dicevo, il nostro voto è a favore.

Non posso, peraltro, non cogliere l'occasione per rinnovare le più generali preoccupazioni del Partito Democratico in tema di giustizia. Il tema resta drammaticamente sul tavolo, laddove una giustizia civile inefficace e inefficiente impedisce lo sviluppo dei mercati e scoraggia gli investimenti, un cattivo funzionamento della giustizia penale scoraggia i comportamenti virtuosi, minaccia la sicurezza dei cittadini, sottrae ingenti risorse all'economia nazionale.

Il Partito Democratico non solo non si riconosce nelle priorità del Governo – tutte le forme di prerogative che sono state approvate in contrasto con l'articolo 3 della Costituzione, i legittimi impedimenti dilatati in violazione di norme costituzionali, i processi lunghi, le prescrizioni brevi, la riduzione dei mezzi di investigazione, la riforma dei giudici e non della giustizia – ma continuerà a battersi per una nuova agenda sui temi della giustizia, che vada verso un'auspicata e seria riforma dell'intero sistema e nell'interesse di tutti cittadini.

Approfitto di questa occasione per chiedere che veramente si porti avanti la riforma strutturale in materia di giustizia, che riguarda la revisione delle circoscrizioni giudiziarie, l'ufficio del processo, i tempi di velocizzazione della giustizia penale e che si dia seguito anche ad una riforma seria che preveda che l'amministrazione possa funzionare non soltanto con i magistrati ma anche con i cancellieri. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Peterlini*).

BENEDETTI VALENTINI (*PdL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. Colleghi, vorrei meno brusio.

BENEDETTI VALENTINI (*PdL*). Signora Presidente, onorevoli senatori, il fatto che ci si stia avviando verso un voto, secondo le previsioni, convergente e forse unanime induce a motivare il voto sicuramente favorevole del Gruppo di maggioranza relativa, del Popolo della Libertà, aggiungendo alcune considerazioni, che fanno riscontro a quelle con cui hanno voluto accompagnare la loro dichiarazione di voto gli onorevoli colleghi degli altri Gruppi, in particolare quelli di opposizione, i quali non hanno mancato, anche in questa circostanza in cui sostanzialmente sembra di essere unanimi, di effettuare una serie di osservazioni e sottolineature che vorrebbero in qualche modo risuonare polemiche. Lo faccio utilizzando la dichiarazione di voto: non per nulla il nostro Gruppo non è

intervenuto in discussione generale, riportandosi peraltro sostanzialmente alla esaustiva e perfetta relazione sul provvedimento del senatore Longo.

Intanto, voglio dire subito che si tratta di un provvedimento di iniziativa parlamentare, circostanza che è diventata una notizia nei lavori del Parlamento e che ascrivo a fatto positivo di questo percorso e, così come do atto ai presentatori del primo testo di legge, voglio dare atto anche al mio Gruppo, e modestamente a me stesso, per aver presentato il disegno di legge che più sostanzialmente è stato recepito dal testo che andiamo ad approvare. Me ne compiaccio.

In realtà, com'è stato messo in risalto, il testo che andiamo ad approvare e che ci proviene dalla Camera è sostanzialmente la mia modesta proposta di legge, con l'intervento di una eccezione. (*Brusio*). Scusi, signora Presidente, non ce la faccio a parlare in queste condizioni!

PRESIDENTE. Senatore Benedetti Valentini, continuare a suonare la campanella non serve, interrompere chi sta parlando è fastidioso. Più che dire che c'è un brusio che non consente alla Presidenza di capire alcunché, che si può fare? È anche antipatico, perché poi la stampa riporta che costantemente nell'Aula del Senato c'è brusio e dipende dal Presidente di turno. Per cortesia, colleghi!

BENEDETTI VALENTINI (*PdL*). Va bene, la storia corre lo stesso!

Intendo riferirmi alla eccezione di cui all'articolo 550 del codice di procedura penale che però, come ha accennato il senatore Longo, non è poco, perché con la previsione della citazione diretta a giudizio stiamo comprendendo reati quali il furto, il furto aggravato o pluriaggravato, la ricettazione, la resistenza. Parliamo quindi di applicabilità di pene da due a sei anni, che con le continuazioni e le aggravanti si spingono potenzialmente fino agli otto anni di pena detentiva, e quindi è molto, quantitativamente e qualitativamente.

Sono poi state svolte considerazioni polemiche sul fatto che il Governo non si sarebbe dato carico dei problemi organizzativi, e non è affatto vero. Al riguardo, voglio ricordare lo sforzo di informatizzazione, che non è un fatto puramente tecnico, ma concettuale, essendo un modo di vita nuovo nei nostri uffici giudiziari che sta andando avanti a tappe forzate e con impiego di risorse notevoli. Non solo, ma con riferimento a poc'anzi, quando alcuni colleghi hanno polemizzato chiedendo che fine avesse fatto la scuola di formazione, se la vogliamo dire tutta, a Bergamo la scuola è già partita. Non si può dire, quindi, che il Governo da questo punto di vista sia inadempiente, o passivo, o inerte. Non è vero: compatibilmente con le risorse, non illimitate, che sono a nostra disposizione, il Governo sta facendo partire concretamente gli strumenti attivabili per far funzionare la giustizia e darci una dotazione magistratuale, perlomeno in parte, all'altezza della situazione.

Ma se vogliamo essere ancora più franchi e schietti, dobbiamo riconoscere in primo luogo che questa normativa effettivamente parte da una contingenza. Precisamente, si era determinata una scopertura e un'appa-

rente impossibilità, o un'arduissima difficoltà, di coprire una serie di posti che non vedevano affluire domande (in particolare, mi riferisco alle procure della Repubblica chiamamole di trincea avanzata), e questo ha indotto me ed altri autorevoli presentatori di testi a soccorrere a tale esigenza.

Debbo ricordare ai colleghi dell'opposizione, e in particolare ai signori magistrati che in questo momento svolgono le importanti funzioni parlamentari, che essi andavano via con il trincio, dicendo: ma quegli uffici di prima linea, distali nel reticolo diffuso, sopprimiamoli, perché tanto sono scoperti! Quindi, andavano con la scure e, siccome non c'erano le domande dei magistrati, la conclusione pratica cui arrivavano era sempre la stessa: sopprimiamo quegli uffici, che pure sono in prima linea nel fronteggiare il crimine, e le loro funzioni, invece di pensare a strumenti alternativi per coprire i posti. Tutto questo era, e resta, assolutamente inaccettabile, e noi abbiamo ritenuto di procedere in maniera completamente diversa e opposta.

Voglio dire di più. Non solo ormai, com'è stato giustamente detto dal Sottosegretario e dal relatore, si pone un quadro normativo diverso, perché, specie nelle procure della Repubblica, vi è un'organizzazione piramidale in cui naturalmente la responsabilità dell'iniziativa dei provvedimenti, delle richieste è del capo dell'ufficio, che quindi si abbina a quella del magistrato operante, per cui anche certe giuste e comprensibili esigenze di garanzia vengono meno, ma vi è anche una questione importantissima: il sistema giudiziario (lo dico in maniera provocatoria, ma prendetelo per quel che vale) non può essere al servizio dei magistrati. Deve essere il contrario. Vi parla, onorevoli colleghi, una persona che da troppi decenni ha grande rispetto del magistrato, non solo della magistratura nel complesso ma della singola figura del magistrato, fosse anche esso più o meno preparato, più o meno professionalmente distinto: ho grande rispetto della funzione.

Però, se la vogliamo dire nuda e cruda, siccome dobbiamo rispettare – e intendiamo rispettarlo – il principio costituzionale di tutelare l'indipendenza, la libertà di convincimento, l'autonomia del magistrato, che è garanzia di ciascun cittadino e della società nel suo complesso, tuttavia dobbiamo conciliarlo con una situazione che ormai il cittadino non accetta più, la situazione per cui il magistrato va soltanto dove vuole e resta soltanto dove gli fa comodo. Questo, al punto tale che ormai le sedi giudiziarie che si definiscono disagiate (un tempo le chiamavamo disagiate per la loro dislocazione, per la situazione della delinquenza, per la pressione a cui il magistrato professionalmente e ambientalmente era sottoposto) sono quelle sedi per le quali non vi sono le domande, cioè semplicemente facciamo il contrario del criterio. Ci siamo ridotti a dire – e lo avete detto nei vostri stessi interventi, che ho ascoltato con assoluto interesse ed attenzione – che dobbiamo prevedere ulteriori incentivi perché si debba rimanere in quelle sedi. No, signori, qui ci stiamo mettendo su un piano decisamente inclinato e tutto questo non è più accettabile!

Invece dobbiamo prendere atto che, sia pure con tutta la cautela necessaria vista la norma costituzionale – cui occorre, ripeto, fare assolutamente ossequio – circa l'indipendenza e l'autonomia del magistrato, si deve conciliare l'indipendenza con un principio di flessibilità dell'utilizzazione del magistrato. Non che dobbiamo chiudere uffici perché non abbiamo il magistrato che ci voglia andare, non che dobbiamo sclerotizzare la funzione del magistrato perché il singolo magistrato non si vuole più muovere per tutta la vita: non è così, è il contrario! Come oggi la flessibilità è il principio che si invoca in tutte le professioni, in tutti i lavori, in tutti i servizi pubblici (parliamoci chiaro, sempre con quella cautela che la Costituzione ci impone), dobbiamo concepire anche l'impiego dei magistrati con questo dinamismo e con questa flessibilità. Altro che piegare le esigenze dei territori a quelle della magistratura, altro che chiudere gli uffici: è esattamente il contrario! Dobbiamo mettere finalmente anche le professionalità magistratuali al servizio del buon funzionamento della giustizia e al servizio delle popolazioni e dei territori.

Ecco, questo è lo scenario, sul quale probabilmente non siamo molto d'accordo e ci confrontiamo con difficoltà, e ciò accade naturalmente per le funzioni dei magistrati e per un equilibrato e corretto riassetto delle circoscrizioni giudiziarie, sulle quali il Ministro si è fatto lodevolmente carico di una onorevole mediazione, non facile, tra i colleghi dell'opposizione, e in particolare del Partito Democratico, fautori di un drastico e selvaggio ridimensionamento del reticolo giudiziario per accentrarlo soltanto in poche sedi metropolitane al servizio dei magistrati e non dei cittadini e dei territori, e chi come me ed altri era invece fautore della filosofia opposta, cioè di una giustizia più prossimale, al servizio del cittadino e delle comunità. Il Ministro – lo ripeto – si è fatto carico di una non facile mediazione, che è rispecchiata da quella legge delega che poi è stata licenziata, sostanzialmente con un voto convergente, e che media tra l'esigenza dei territori e quella della funzionalità, così come in Commissione avemmo modo di approfondire per lunghissime ore.

In conclusione, questo provvedimento non è certamente rivoluzionario, però è un provvedimento coraggioso, realistico, che si iscrive entro le concrete difficoltà della giustizia e che sovviene ad una richiesta che da tutte le parti ci veniva formulata unanimemente, sia pure con accenti diversi. (*Applausi del senatore Zanoletti*).

Dunque, oggi registriamo positivamente, al di là delle volontà critiche molto stiracchiate che ho ascoltato in questa sede, con rispetto pur non condividendole, il fatto che il Governo e il Parlamento, una volta tanto unanimemente, si sono fatti carico di un'esigenza reale, che probabilmente aiuterà a togliere d'impaccio una serie di uffici che per la scleroticità del sistema, per i limiti di legge e di sistema, non sarebbero stati superabili.

Per queste ragioni... (*Applausi dei senatori Bevilacqua, Bornacin e Giuliano*). Se i colleghi insistono, faccio qualche chiosa ulteriore.

PRESIDENTE. Senatore Benedetti Valentini, le ho già concesso due minuti in più.

BENEDETTI VALENTINI (*PdL*). Per queste ragioni, noi esprimeremo senz'altro un voto favorevole su questo provvedimento. (*Applausi del senatore Ferrara*). Collega, siccome lei fa parte di un altro Gruppo e non del mio, la prego di riservare il suo applauso al momento in cui un rappresentante del suo Gruppo farà la dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Senatore Ferrara, la prego.

BENEDETTI VALENTINI (*PdL*). Per queste ragioni di sistema, oltre che per quelle più specifiche riferite al provvedimento, dichiaro il nostro voto favorevole, apprezzando in particolare la disponibilità e l'azione coerente del Governo volta a riportare le nostre strutture giudiziarie a quei livelli di efficienza che la limitatezza dei mezzi rende possibile. (*Applausi dal Gruppo PDL e dei senatori Fleres e Menardi*).

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Colleghi, vi informo che sta assistendo ai nostri lavori una delegazione di studenti dell'Istituto superiore «Pietro Bonfante» di Poggio Mirteto, in provincia di Rieti, ai quali do il benvenuto a nome di tutta l'Assemblea. (*Applausi*).

Presidenza del vice presidente CHITI (ore 11,31)

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2936, 1632, 1924, 1951, 1965 e 1967 (ore 11,31)

PRESIDENTE. Riprendiamo le dichiarazioni di voto finale.

CARRARA (*CN-Io Sud-FS*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARRARA (*CN-Io Sud-FS*). Signor Presidente, eviterò di ripetere le cose già dette dai colleghi che mi hanno preceduto, limitandomi a sottolineare che il Gruppo di Coesione Nazionale voterà a favore di questo disegno di legge.

Solo perché rimanga agli atti la condivisione di questo importante provvedimento, chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Carrara risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, del disegno di legge n. 2936, nel suo complesso.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Di questi tempi, il fatto che si sia registrata unanimità nella votazione è un risultato importante e raro.

Restano pertanto assorbiti i disegni di legge nn. 1632, 1924, 1951, 1965 e 1967.

Seguito della discussione delle mozioni nn. 451 e 477 sulla crisi del settore dell'autotrasporto (ore 11,33)

Approvazione delle mozioni nn. 451 (testo 2) e 477 (testo 2) e dell'ordine del giorno G1 (testo 2)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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.

Ricordo che nella seduta antimeridiana del 6 ottobre... (*Brusìo*). Colleghi, non sono abituato a forzare la voce per farmi ascoltare. Se siamo stanchi si può sospendere la seduta. Se invece non lo siamo, si va avanti, ma solo in un clima di dignità per i nostri lavori.

Stavo dicendo che nella seduta antimeridiana del 6 ottobre ha avuto luogo la discussione, e il rappresentante del Governo aveva chiesto di rinviare il seguito della discussione per ulteriori approfondimenti. (*Brusìo*).

Visto che il brusìo prosegue, sospendo la seduta per cinque minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 11,34, è ripresa alle ore 11,39).

La seduta è ripresa.

Comunico che è stato presentato l'ordine del giorno G1, sottoscritto dal senatore Camber e da altri senatori. Ha chiesto di parlare il senatore Camber per illustrarlo. Ne ha facoltà.

CAMBER (*PdL*). Signor Presidente, con estrema brevità intervengo per illustrare l'ordine del giorno G1, il quale focalizza tematiche peraltro contenute nelle due mozioni presentate, nei termini a suo tempo raccolti in un protocollo di intesa tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e tutte le prefetture della Regione Friuli-Venezia Giulia, in un testo ideato e promosso dallo stesso rappresentante del Governo, il sottosegretario Giachino, oggi presente in Aula.

Il tema è molto semplice e ben noto, e riguarda in generale la crisi dei vettori di trasporto merci, in particolare del Nord-Est del Paese e – se vogliamo con una caratura ancora più pregnante – del Friuli-Venezia Giulia. Tale settore registra una situazione di particolare crisi dovuta alla concorrenza di autotrasportatori di Paesi vicini, *in primis* Slovenia ma anche Ungheria, Bulgaria e Romania, i quali creano ulteriormente danno ai trasportatori italiani in quanto usualmente non osservano una serie di norme per noi cogenti.

La soluzione richiesta è l'applicazione della cosiddetta clausola di salvaguardia prevista dall'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1072/2009, il quale stabilisce che per situazioni geograficamente ben definite, quale per l'appunto questa, qualsiasi Stato può ricorrere alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di salvaguardia. Inoltre, il paragrafo 3 del predetto articolo stabilisce che le misure adottate rimangono in vigore per un massimo di sei mesi, rinnovabili una sola volta.

Con l'ordine del giorno si impegna il Governo a ricorrere alla Commissione europea al fine di adottare la clausola di salvaguardia sul cabotaggio e, parallelamente, a rafforzare, attraverso le forze di polizia operanti sulle strade ed autostrade, controlli nei confronti dei vettori stranieri in transito nel nostro Paese.

Ringrazio, confidando nella attenzione da parte del Governo. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunziarsi sulle mozioni presentate e sull'ordine del giorno G1 testé illustrato.

GIACHINO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, a proposito dell'ordine del giorno a prima firma del senatore Camber, confermo l'accoglimento da parte del Governo, con una modifica però alla prima parte del dispositivo. Propongo infatti di sostituire la parola «ricorrere» con l'altra «proporre» e di sostituire le parole «al fine di adottare la» con le altre «l'adozione della». Ciò, anche in relazione al fatto che in questa legislatura il Governo, per difendere il settore dell'autotrasporto nelle regioni di confine, ha adottato un decreto sul cabotaggio più restrittivo rispetto a quanto previsto normativamente a li-

vello europeo. Quindi, siamo d'accordo con questa formulazione. Ci siamo anche impegnati tantissimo sui controlli, con un protocollo particolare per il Friuli.

Quanto alla mozione a prima firma del senatore Filippi Marco, il Governo esprime parere favorevole, con alcune modifiche abbastanza articolate, che ho consegnato al collega. L'ultimo capoverso degli impegni (il terzultimo del testo originario) è il seguente: «ad assumere iniziative idonee a far sì che l'intera filiera del trasporto di merci e in particolare la committenza siano effettivamente responsabilizzate».

Per quanto riguarda la mozione a prima firma del senatore De Toni, nella parte che impegna il Governo, esprimo parere contrario sul primo, sul sesto e sul settimo capoverso. Esprimo invece parere favorevole sul secondo, sul terzo, sul quarto, sul quinto – con un'aggiunta finale, nel senso di inserire, dopo la parola «autotrasporto» le altre «come previsto dal nuovo piano nazionale della logistica» – sull'ottavo, sul nono e sul decimo capoverso.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

DE TONI (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario Giachino, avendo illustrato ampiamente la mozione nella scorsa seduta, mi limiterò ad una breve dichiarazione di voto.

La seduta di oggi ha affrontato un tema importante: il settore dell'autotrasporto, settore che è più che mai bisognoso di profondi cambiamenti.

In questi giorni abbiamo assistito impotenti al blocco dell'autotrasporto, firmato da una sola delle 13 sigle sindacali (Trasportounito), che ha messo in ginocchio molte Regioni italiane, soprattutto la Liguria.

Apprendiamo che i vertici di Trasportounito, dopo l'incontro avuto ieri al Ministero, esprimono soddisfazione per la decisione assunta dal Governo di procedere in tempi rapidi alla revisione delle norme che regolano le attività di autotrasporto, specialmente i rapporti fra autotrasporto e committenza, in un mercato che è oggi fortemente squilibrato, distorto e incapace, quindi, di garantire una corretta ed economica remunerazione dei servizi.

Il Governo apre dunque il tavolo per una verifica a 360 gradi della funzionalità della legge n. 127 del 2010 e sui problemi emergenziali dell'autotrasporto italiano. A fronte di tale impegno del Governo, Trasportounito ha accettato di sospendere ogni azione di protesta in atto, riservandosi di valutare entro il 30 novembre i risultati che scaturiranno concretamente dai lavori del tavolo di confronto governativo.

Da un rapido scorrimento delle proposte che Trasportounito ha formulato nei giorni scorsi, su una sola cosa si può essere d'accordo: la necessità di giungere ad una ridefinizione complessiva dell'impianto norma-

tivo della disciplina dell'autotrasporto. Per il resto, le proposte formulate non si discostano molto dall'impianto poco concorrenziale che caratterizza attualmente il settore.

Ci auguriamo che il tavolo aperto dal Governo non intenda continuare ad assecondare le pressioni del settore, come ha fatto purtroppo fino ad oggi. Quello che è accaduto in questi giorni rende evidente che, con i regali e gli incentivi a pioggia, non si risolve una crisi che è ben più profonda e che riguarda l'intero assetto dell'autotrasporto.

I 400 milioni di euro che avete destinato per il 2012, in aggiunta alle risorse già previste a legislazione vigente, al sostegno del settore dell'autotrasporto merci sono un errore. Contrariamente a ciò che accade nel resto d'Europa, l'Italia continua a finanziare il trasporto su gomma.

C'è bisogno di invertire la rotta della politica industriale sin qui adottata: bisogna smetterla con il preservare l'attuale e inefficiente assetto dell'autotrasporto. Non bisogna peraltro tralasciare il fatto che queste scelte potrebbero anche subire censure comunitarie in materia di concorrenza.

La competitività logistica del nostro Paese risente già fortemente dell'abbandono da parte delle Ferrovie dello Stato del trasporto merci domestico. L'autotrasporto nazionale è fortemente pressato dalla concorrenza estera.

Per quanto riguarda le mozioni discusse e l'ordine del giorno a prima firma del senatore Camber, noi esprimiamo soddisfazione per le parti accolte. Siamo favorevoli alla mozione Filippi Marco e all'ordine del giorno e invitiamo il Governo, perché lo riteniamo importante, ad affrontare – nonostante la questione non sia stata oggetto di accoglimento – in tempi brevi e in modo esaustivo una riforma organica del settore dell'autotrasporto, perché il tema dei costi minimi di esercizio, attraverso la previsione di una clausola di legge di eccessiva onerosità sopravvenuta, rappresenta davvero una possibilità di confronto per riaffermare sul territorio la presenza concorrenziale del trasporto stesso. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERRA (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signor Presidente, intervengo per annunciare il voto favorevole del mio Gruppo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURA (*LNP*). Signor Presidente, in discussione siamo già intervenuti in maniera abbastanza esaustiva sul problema. Quindi, oggi mi limiterò ad una brevissima dichiarazione di voto, ricordando come la morfologia del nostro territorio e la carenza di infrastrutture stradali abbiano

fatto dell'autotrasporto, delle sue 90.000 aziende, un settore assolutamente di primaria importanza nell'economia nazionale.

Per questo, il Governo, in questi tre anni e mezzo, sostenuto anche dall'azione della Lega Nord, ha posto in essere interventi massicci di difesa del comparto dalla crisi economica in atto. Ricordiamo i 200 milioni di euro l'anno e la messa a punto di un 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.

Credo sia importante anche fare riferimento ad un episodio di ieri, che si potrebbe definire di cronaca: parlo dei fatti avvenuti nella città di Genova, a mio parere molto gravi, dei 130 TIR fermi ai varchi portuali, con un danno dell'attività giornaliera pari al 70 per cento. Si è trattato sicuramente di un episodio che non deve ripetersi. Le dichiarazioni sulla stampa definiscono quanto avvenuto addirittura un atto di pirateria, sicuramente è stato un atto grave. Mi fa piacere che ci sia stato, per il Governo, l'intervento del sottosegretario Giachino, in accordo con il presidente dell'autorità portuale Merlo, grazie al quale – Governo e autorità portuale, insieme ai manifestanti – si è trovato un punto di equilibrio, la possibilità di mettersi attorno ad un tavolo. Mi auguro che episodi di questo genere non si verifichino più.

A questo punto si inserisce a meraviglia quanto ho dichiarato a conclusione del mio intervento, in sede di discussione di queste mozioni, dove ho sostenuto la convinzione che l'obiettivo di individuare nuove aree di convergenza e di crescita complessiva del sistema trasportistico nazionale debba essere assolutamente alla base dell'intero lavoro, per raggiungere il risultato virtuoso di una maggiore trasparenza, efficienza e crescita nel settore dell'autotrasporto, che, come ricordavo prima, rappresenta sicuramente uno dei settori strategici della nostra economia.

Quindi, il voto del Gruppo Lega Nord sarà un voto assolutamente favorevole sia rispetto all'ordine del giorno del collega Camber, che abbiamo sottoscritto anche noi della Lega Nord, che alle mozioni presentate dai colleghi Filippi e De Toni, con le modifiche proposte dal sottosegretario Giachino. Ribadisco quindi il voto favorevole del Gruppo. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL. Congratulazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RANUCCI (PD). Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, tutti gli osservatori più attendibili attribuiscono all'attuale crisi una valenza non ascrivibile ai ricorrenti cicli economici né tanto una turbolenza occasionale, trattandosi di una crisi strutturale. Sicuramente il comparto dei trasporti e della movimentazione delle merci non si è potuto sottrarre a questa situazione di carattere globale.

A causa, però, della scarsa volontà da parte del Governo di adottare linee normative adeguate, in questi anni si è creato un forte *dumping* in-

terno al Paese sia nel settore della movimentazione manuale che nel settore del trasporto su gomma delle merci, caratterizzato in misura crescente da un diffuso ricorso a pratiche elusive, da una forte presenza di lavoro irregolare, concentrato in misura maggiore nelle cooperative spurie e nelle piccole imprese di autotrasporto.

L'autotrasporto, in relazione alla crisi, subisce tanti fattori negativi o di contrazione del processo di produzione e consumo della ricchezza, come, ad esempio, il tasso di sviluppo del commercio internazionale, della produzione agricola, ma anche quello legato alla dinamica del commercio marittimo e delle sue componenti più qualificate, quale il movimento dei *container*.

Il vero interrogativo oggi verte sulla capacità di questo Governo e di questa classe dirigente di essere all'altezza del compito principale, e cioè di riuscire a dare risposte responsabili al fine di interpretare una strategia per combattere la crisi attraverso un percorso di crescita proiettato nel futuro (un termine che sembra scomparso dal vocabolario della nostra politica), in un momento di così grave difficoltà.

A nostro parere, il compito principale non può essere quello di assicurare indistintamente la sopravvivenza a tutte le imprese che compongono il settore, ma piuttosto di rafforzare e ristrutturare un'offerta che tutti definiscono sovrabbondante, indebolita da una fascia di microimprese submarginali, delle quali si può soltanto protrarre l'agonia.

Nel settore dell'autotrasporto la situazione e le condizioni delle microimprese e delle piccole imprese sono alquanto difficili. Nell'anno 2010, come sa benissimo il Sottosegretario, l'albo degli autotrasportatori contava in totale 163.000 iscrizioni, ma solo 113.000 figuravano in possesso di un veicolo. Si evince quindi che circa 50.000 imprese sono prive di veicoli: si tratta di un fenomeno particolare che impedisce di creare reali condizioni di trasparenza.

I danni strutturali sono prodotti dalla mancata definizione di un quadro normativo che consenta all'autotrasporto di vedere coperti i suoi costi di gestione e di non essere costretto a compromettere la sicurezza stradale. In questa situazione di grande incertezza, il settore dell'autotrasporto è diventato terreno fertile per la nascita di imprese che operano fuori dalla legalità, utilizzando manodopera in nero, facendo viaggiare gli autisti con il sovraccarico e senza il rispetto dei tempi di riposo.

Inoltre, le imprese strutturate in questi ultimi anni, proprio per il rischio crisi, hanno iniziato una politica speculativa di delocalizzazione, spostando gli stabilimenti nei Paesi neocomunitari, sfuggendo così ai controlli degli uffici provinciali preposti e rendendo di fatto difficoltose le verifiche e le eventuali sanzioni.

Il sistema di incentivazione cosiddetto a pioggia non ha fatto altro che sostenere per anni l'improduttivo eccesso di offerta del settore, già parcellizzato e frammentato oltremisura, in cui le 100.000 imprese si dividono una quota di mercato pari alla metà di quello tedesco, pur essendo le aziende italiane il doppio di quelle tedesche, ed in cui l'azione di con-

trollo certamente non sufficiente, riduce ulteriormente la capacità di mercato.

Da tempo si è poi levato il grido di allarme di alcune categorie di settore, che hanno segnalato alle istituzioni che l'autotrasporto sta diventando un settore a rischio per le infiltrazioni mafiose. Gli aspetti salienti ed inquietanti di questo problema consistono in una forte dinamicità delle imprese colluse, capaci di attuare ampie delocalizzazioni sul territorio extraregionale. Esse peraltro appaiono dotate di risorse umane e strumentali idonee a soddisfare due sostanziali criteri di scelta del mercato: l'applicazione del massimo ribasso e la garanzia di realizzare la fornitura dei servizi e la realizzazione dell'opera in tempi assai più ristretti.

Questo Governo non ha mai avuto una visione d'insieme del trasporto merci nel nostro Paese: oltre a non sostenere l'autotrasporto, non ha investito nel trasporto ferroviario, lo ha fatto poco sulle autostrade del mare e ancor meno nella logistica e nel collegamento dei porti con le infrastrutture autostradali e ferroviarie.

Signor Sottosegretario, a proposito delle autostrade del mare, vorrei ricordare che grazie al Governo Prodi nella finanziaria 2008 furono stanziati circa 600 milioni per l'intermodalità, di cui 77 milioni per ognuno dei successivi tre anni per l'Ecobonus, ossia il contributo per incentivare gli autotrasportatori a scegliere le autostrade del mare. A dimostrazione della scarsa sensibilità sul tema, il primo atto del Governo Berlusconi fu proprio quello di tagliare drasticamente questo stanziamento, a favore del mancato gettito derivante dalla soppressione dell'ICI.

Manca quindi un progetto globale, una politica infrastrutturale «sino all'ultimo miglio», che consenta l'ottimizzazione della distribuzione urbana, fondamentale per rispondere alle richieste del mercato, migliorare l'efficienza nel trasporto e ridurre l'impatto ambientale.

L'Italia dovrebbe essere, per la sua conformazione geografica, una piattaforma logistica, una portaerei verso i Paesi d'Oriente, in realtà, a volte, sembra una zattera senza collegamenti.

Ciò detto, signor Sottosegretario, in modo critico ma costruttivo apprezziamo l'accoglimento da parte del Governo delle nostre proposte contenute nella mozione dell'ordine del giorno. Vogliamo però aggiungere che tutto ciò non ci sottrarrà dal compito di vigilare affinché vengano attuati, e non rimangano vaghe promesse, gli impegni assunti con l'ordine del giorno. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAMBER (*PdL*). Signor Presidente, intervengo brevemente per un oggettivo riconoscimento dell'impegno profuso dal Governo in questi tre anni nel settore dell'autotrasporto.

Sui documenti che ci apprestiamo a votare sembra di capire che vi è unanimità di intenti da parte dell'Aula.

Vorrei ancora aggiungere, senza per questo polemizzare in modo fine a se stesso, che la difesa del settore dell'autotrasporto da parte di questo Governo si è sostanziata, nonostante gli errori dell'allora Governo Prodi, allorché l'allargamento dell'Europa a 27 avvenne senza che vi fossero fasi intermedie, quindi portando a una situazione di particolare difficoltà.

Tornando al discorso generale, va peraltro ricordato che per quanto riguarda i fondi messi a disposizione e il sistema dei controlli vi è stata un'attivazione finora senz'altro sufficiente, e altrettanto senz'altro migliorabile, comunque riscontrata dalle categorie interessate in forma positiva. Vi è stato inoltre un riequilibrio altrettanto oggettivo nel rapporto tra autotrasportatori e committenza con la legge n. 127 del 2010.

Infine, volevo fare una constatazione: è stata evitata la crisi che in altri Paesi europei ha portato al blocco nazionale dei TIR, e che – lo dico sempre senza polemica, perché è un fatto oggettivo – avvenne durante il Governo Prodi; vi è stato infatti un unico episodio, per quanto sensibile a vario titolo, di blocco dell'autotrasporto, peraltro limitato al solo porto di Genova e della durata di un giorno circa, quindi molto limitato, per quanto pericoloso e significativo.

Infine, per quanto riguarda segnatamente l'accoglimento da parte del Governo dell'ordine del giorno da me presentato insieme a rappresentanti del PdL e della Lega Nord, peraltro condiviso, come abbiamo sentito in Aula, anche dalle forze politiche che hanno presentato le mozioni, voglio ricordare l'attenzione e la sensibilità dimostrata dal Governo, nella persona del suo rappresentante in Aula, il sottosegretario Giachino, su questi tre documenti. Per quanto riguarda la mia piccola realtà di confine, quella del Friuli-Venezia Giulia, il protocollo di intesa, cui ho accennato nell'intervento precedente, sottoscritto tra il Ministero, prefetture e vari compartimenti di Polizia, Carabinieri, Guardia di finanza, polizia di frontiera, direzione marittima e agenzia delle dogane, venne sottoscritto esattamente uno anno fa, il 29 ottobre 2010; oggi, ad un anno di distanza, il Governo rende ancora una volta coerentemente omaggio, usando una parola impropria, a una linea di condotta e di pensiero che ha riscontrato positività, e vieppiù positività auspichiamo riscontri nel futuro, in particolare in sede europea. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

MENARDI (*CN-Io Sud-FS*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MENARDI (*CN-Io Sud-FS*). Signor Presidente, il sistema dell'autotrasporto si inserisce più in generale nell'intero complesso della mobilità delle persone e delle merci. Ovviamente, qui trattiamo delle merci, e ho ascoltato molte considerazioni interessanti negli interventi che mi hanno preceduto, e che condivido, in merito alla necessità di dotare l'Italia di un sistema di infrastrutture moderne.

Più volte si è dibattuto in quest'Aula del grande *gap* che ci divide dai nostri concorrenti europei, e il tema dell'autotrasporto è quanto mai cogente nella situazione attuale. Infatti, il sistema dell'autotrasporto è un tipico esempio di attività globale; pur rappresentando una parte importante, ma non principale, di tutto il trasporto merci, evidentemente quello su gomma tocca più direttamente la vita dei cittadini.

Come evidenziato nelle mozioni, si tratta di un settore di attività che si svolge all'interno del territorio europeo. La frammentazione delle aziende, la distorsione dei contratti e l'esistenza di aziende senza mezzi rappresentano problemi che si possono risolvere soltanto in un quadro europeo.

Insomma, le proposte inserite nella mozione e nell'ordine del giorno G1 possono avere risposta se noi riusciamo effettivamente ad uniformare la nostra normativa e quelle degli altri Paesi in un'unica normativa europea.

Pertanto, nell'esprimere il voto favorevole del mio Gruppo sulle mozioni presentate, modificate sulla base delle riformulazioni proposte dal rappresentante del Governo, ringraziando il sottosegretario Giachino per l'attività che ha svolto e svolge in particolare per questo settore, mi permetto di sollecitare il Governo medesimo ad adoperarsi nella sede comunitaria affinché i Paesi dell'Unione si dotino di una normativa comune. Non è possibile questa distorsione del mercato per cui all'interno dei confini nazionali vi è la concorrenza degli altri Paesi, così come non è accettabile che vi sia un trattamento delle aziende di autotrasporto completamente diverso tra un Paese e l'altro, a distanza di pochi chilometri, semplicemente perché sono separati da un confine che oggi non ha più ragione di esistere.

Con queste considerazioni, ribadisco il voto favorevole del mio Gruppo. (*Applausi dal Gruppo CN-Io Sud-FS*).

PRESIDENTE. Senatore Menardi, le ho dato la parola perché è giusto e comunque i senatori hanno diritto di intervenire. Tuttavia inviterei tutti i Gruppi parlamentari, per collaborare con la Presidenza, a segnalare per tempo le iscrizioni in dichiarazione di voto. Come noto, per prassi esiste una regola. In questo caso, si tratta di un argomento pacifico, ma se fosse stato un altro tema vi sarebbero state difficoltà. Non mi riferisco a lei, senatore Menardi: mi rivolgo a tutti i Gruppi parlamentari, proprio al fine di aiutare la Presidenza.

Prima di passare alle votazioni, 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.

Dopo la votazione delle mozioni, ai sensi dell'articolo 160 del Regolamento, sarà posto ai voti l'ordine del giorno G1 (testo 2), anch'esso per le parti non precluse né assorbite da precedenti votazioni.

Procediamo dunque alla votazione delle mozioni.

Senatore Filippi, accoglie le proposte di modifica della mozione n. 451, avanzate dal rappresentante del Governo?

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, accolgo le modifiche proposte dal sottosegretario Giachino. Apprezzo l'accoglimento, e ovviamente vigileremo affinché agli impegni assunti corrisponda l'azione di governo.

INCOSTANTE (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

INCOSTANTE (*PD*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Incostante, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della mozione n. 451 (testo 2), presentata dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2936, 1632, 1924, 1951, 1965 e 1967

PRESIDENTE. Senatore De Toni, conferma l'accoglimento delle proposte di modifica della mozione n. 477, avanzate dal rappresentante del Governo?

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, come ho già sottolineato nel corso della mia dichiarazione di voto, accolgo le proposte di modifica formulate dal rappresentante del Governo.

PRESIDENTE. Metto ai voti la mozione n. 477 (testo 2), presentata dal senatore De Toni e da altri senatori.

È approvata.

GIAMBRONE (*IdV*). Mi scusi, Presidente, per questa votazione avevamo chiesto il voto elettronico.

PRESIDENTE. No, senatore Giambrone. Il senatore Peterlini aveva chiesto il voto elettronico, ma gli esponenti del suo Gruppo non hanno confermato tale richiesta, nemmeno il senatore De Toni. Il senatore Peterlini aveva avanzato una timida proposta, ma, ripeto, i colleghi del Gruppo dell'Italia dei Valori non l'hanno ribadita. La votazione comunque è già stata effettuata.

Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G1 (testo 2), presentato dal senatore Camber e da altri senatori.

INCOSTANTE (*PD*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dalla senatrice Incostante, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'ordine del giorno G1 (testo 2), presentato dal senatore Camber e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Sullo sviluppo della logistica

BONFRISCO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONFRISCO (*PdL*). Signor Presidente, la ringrazio per avermi concesso la parola sulla scia dell'importantissimo dibattito che si è concluso pochi minuti fa in Senato su un tema, un settore della nostra economia così rilevante e importante.

Vorrei soffermarmi su uno dei motivi per cui ci troviamo oggi a fare i conti, nell'ambito dello sviluppo della logistica, con una serie di crisi, non una sola, perché molti problemi dell'autotrasporto sono stati causati, o magari sovraccaricati, dall'apertura che il nostro Governo dell'epoca, il Governo Prodi, autorizzò all'interazione tra tutti i Paesi europei. Mi riferisco sia all'epoca in cui il presidente Prodi presiedeva la Commissione

europea che al processo di allargamento, fasi in cui anche il tema dell'autotrasporto è stato tra quelli che hanno avuto una loro evoluzione.

Ricordo quanto sia importante questo settore per il nostro Paese e registro i tanti impegni assunti e onorati dal sottosegretario Giachino, affrontati nel corso degli anni e in quest'ultimo periodo di crisi. Ricordo altresì come il Ministro delle infrastrutture abbia dedicato particolare attenzione alle questioni della logistica. Penso solo all'aiuto economico-finanziario costituito dal fondo di garanzia, che ha consentito a molte aziende di continuare a sopravvivere in un momento di particolare difficoltà. Ciò nell'ambito del piano nazionale della logistica, che completerà il rilancio di questo importante settore e costituirà una spinta formidabile a quella crescita e a quello sviluppo che noi rincorriamo in vari modi, dimenticandoci, ad esempio, che la logistica costituisce ogni anno lo 0,5 per cento del prodotto interno lordo e che, se fosse più alta l'attenzione alla semplificazione, alle procedure, alla vivibilità per le imprese da parte del nostro sistema burocratico anche in ordine all'autotrasporto, questo dato potrebbe aumentare.

La logistica ha un effetto leva che contamina tutta l'economia. Sono convinta che proseguendo su questa strada si potrà davvero creare sviluppo nel nostro Paese. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Sangalli*).

DIVINA (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. (*Brusio*). Colleghi, per favore, fate le riunioni fuori: siamo in conclusione di seduta, vi sono interventi sull'ordine dei lavori e c'è una Conferenza dei Capigruppo alle ore 12,30! Prego, senatore Divina.

DIVINA (*LNP*). Signor Presidente, approfitto della cortesia della Presidenza e della volontà che sta dimostrando il sottosegretario Giachino di approfondire la questione dell'autostrada.

Abbiamo approvato le mozioni in modo pressoché unanime, ma probabilmente è stato tralasciato un aspetto che forse è uno dei più penalizzanti. Abbiamo affrontato le dinamiche che sta attraversando l'autotrasporto italiano, con il rischio di soccombere di fronte a giganti dell'autotrasporto che hanno dimensioni e caratteristiche finanziarie molto più importanti rispetto a quelle proprie del nostro sistema, basato per lo più su micro e piccole imprese, senza sottolineare l'aspetto forse più importante, ossia il nostro sistema fiscale e tributario.

A una serie di imprese di autotrasporto sono arrivati accertamenti da parte della Guardia di finanza: si tratta di imprese che, dovendo scegliere tra fallire e chiudere e portare l'impresa all'estero, hanno effettuato una delocalizzazione, come hanno fatto tante imprese di altri settori, salvando il nucleo, l'esperienza, il *know how* dell'impresa nel rispetto delle normative europee e dei Paesi dove si sono insediate. Non c'è dubbio che tra l'Italia ed un Paese dell'Est Europa esista una diversità, per esempio, di

costo orario del lavoro, ma non si tratta solo di questo: pensiamo ai costi delle assicurazioni, visto che parliamo di mezzi importanti che devono essere assicurati, così come deve essere assicurato il carico, o ai costi di manutenzione e riparazione dei mezzi. Tutto ciò fa sì che alla fine vi siano tariffe molto diverse.

Le imprese italiane, in base al diritto italiano, rischiano effettivamente di scomparire: quello dell'autotrasporto sarà un settore che in Italia non potrà essere più gestito. Se poi il nostro sistema tributario, l'Agenzia delle entrate e la Guardia di finanza intravedono la famosa esterovestizione anche in imprese che non hanno fatto le classiche furbate e hanno rispettato le norme, applicando la doppia imposizione, siamo al punto di prima. Per quanto dagli atti si può conoscere, queste imprese producono redditi e quindi dividendi, e i soci italiani pagano i dividendi sulla base del reddito prodotto in quanto cittadini residenti. Tuttavia, la Guardia di finanza in questo caso fa un ragionamento molto semplice: guarda dove è la direzione della società, se i suoi dirigenti soggiornano o meno all'estero e se partono o meno fax dall'Italia e se, quindi, si intraveda una specie di regia italiana.

PRESIDENTE. La prego di concludere, senatore Divina.

DIVINA (*LNP*). Sto concludendo, signor Presidente. Porto un caso su tutti: tutti conosciamo la FIAT e conosciamo Marchionne, sappiamo quanti stabilimenti, dalla Spagna al Brasile, all'America con la Chrysler ed altro, oltre che in Italia, gestisca l'amministratore delegato FIAT; ebbene, se dovessimo applicare rigorosamente questi criteri alla FIAT, dovremmo dire che anche la FIAT ha tutti gli stabilimenti all'estero esterovestiti, *ergo* dovrebbe pagare doppie tassazioni, il che vale a dire far chiudere la FIAT.

È un problema serio, che porto all'attenzione del sottosegretario Giachino affinché, tramite l'Agenzia delle entrate e gli uffici finanziari dello Stato, si riesca a riprendere il bandolo della matassa e non si mandi a catafascio l'intera economia italiana, che per una serie di ragioni ha portato alcune imprese, in parte o completamente, a trasferirsi all'estero, chiamandole fino a ieri delocalizzate ma oggi sempre più a rischio di esterovestizione.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Colleghi, sono presenti in tribuna gli studenti e gli insegnanti dell'Istituto tecnico commerciale «Federico II» di Capua, in provincia di Caserta. Rivolghiamo a loro il saluto del Senato e gli auguri per la loro attività di studio. (*Applausi*).

Sui fenomeni alluvionali che hanno colpito la Liguria

PINOTTI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINOTTI (*PD*). Signor Presidente, credo che tutti i senatori abbiano seguito con apprensione le immagini e le notizie provenienti dalla Liguria. Parlo anche a nome dei senatori Lusi e Gustavino; penso di poter parlare anche a nome degli altri senatori liguri dell'intera Assemblea del Senato.

Purtroppo, le notizie che si susseguono sono sempre più drammatiche: ci sarebbero – non è ancora certo – sei morti e tre dispersi. La situazione è terrificante anche in zone che sono sempre state famose per le vacanze, per motivi gioiosi. Vernazza è completamente isolata; la Guardia costiera è andata a prendere gli abitanti, ci sono tre feriti, un infartuato che ha dovuto attendere la Guardia costiera, quindi sono situazioni di drammaticità totale. C'è un appello del sindaco di Monterosso che dice che manca tutto: viveri, acqua, energia elettrica; la gente entra nelle case passando dai terrazzi, è tutto allagato. Insomma, sono parole di disperazione. Ci sono cinque paesi isolati: Pignone, Brugnato, Carrodano, Sesta Godano e Rocchetta. In questo momento, la Giunta regionale sta tenendo un vertice sulla situazione a Levanto. Domani ci sarà il prefetto Gabrielli della Protezione civile. Non vi riporto altri particolari, ma, come tutti voi avete visto, si tratta di fiumi di fango che hanno travolto ponti, strade, case; è un paesaggio devastato, una situazione insostenibile. Ci sono morti e la popolazione è allo stremo.

In quest'Aula cosa chiedo, oltre all'attenzione a questo problema? Poi potremo ragionare sulla situazione del rischio idrogeologico in Italia, dei fondi che servono a questo scopo, ma adesso c'è un'immediatezza: c'è bisogno di capire come intervenire su uno stato di calamità che è di un'urgenza totale.

Per l'alluvione che purtroppo ha colpito lo scorso anno la Liguria sono stati stanziati dei fondi; c'è una *tranche* da 45 milioni che deve essere ancora sbloccata dal Tesoro. Ci sarebbe bisogno di sbloccarla subito, perché servono soldi per interventi immediati, e attualmente la Regione non ha sul proprio bilancio la possibilità di attivare questi fondi. È una richiesta che faccio qui al Senato; spero possa essere riportata e che domani il prefetto Gabrielli, in visita a questi territori, possa dare questa notizia.

Chiedo al riguardo, dato lo stato molto grave della situazione, per la prossima settimana un'informativa del Governo. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Colgo l'occasione per esprimere alle popolazioni che sono state colpite – ci sono state delle vittime sia in Liguria che in Toscana – il cordoglio e la solidarietà del Senato della Repubblica.

Senatrice Pinotti, quelle che lei ha posto sono questioni precise, non sono solo di diagnosi, e penso che ci potrà essere – è la richiesta che lei faceva – un’informativa per una puntualizzazione precisa.

Colleghi, affinché non ci siano problemi, volevo dire che non so se tutti quelli che hanno richiesto di intervenire a fine seduta potranno farlo, perché la Conferenza dei Capigruppo avrà inizio alle ore 12,30. Il Senato deve sospendere i suoi lavori, quale che sia il punto: non si può non andare alla Conferenza dei Capigruppo per gli interventi di fine seduta. Quindi sono disposto, se i colleghi vogliono, a tornare in Aula dopo che sarà conclusa la Conferenza dei Capigruppo, oppure, se lo ritengono, potranno intervenire alla fine della seduta pomeridiana.

Su un ipotizzato condono delle sanzioni per affissioni abusive di manifesti elettorali

PERDUCA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERDUCA (*PD*). Signor Presidente, gira voce che all’interno del decreto sviluppo vi sia o una sanatoria o altro relativamente alle multe che i partiti politici o i candidati alle scorse amministrative avrebbero ricevuto avendo affisso dei manifesti in maniera illegale. Siccome siamo in una fase in cui occorre che nelle casse pubbliche entrino quanti più danari possibili, e siccome tra l’altro questa è una sanzione amministrativa collegata anche ad un vero e proprio reato, avendo precluso con una affissione abusiva la possibilità per tutti di farsi conoscere, voglio portare all’attenzione di quest’Aula la problematica, che – mi si dice – per esempio solo nella città di Milano avrebbe fatto ammontare le multe a 5 milioni di euro. Quindi, essendoci state le elezioni amministrative un po’ dappertutto, per ultimo nel Molise il fine settimana scorso, sottolineo che si sta parlando di centinaia di milioni di euro. Un calcolo che facemmo in occasione di un milleproroghe in cui già fu infilato un emendamento simile ci fece quantificare in oltre 1,5 miliardi le multe subite dai partiti negli ultimi 15 anni. Sono tanti soldi!

Ora, siccome – e mi ripeto – è in corso una forte campagna contro i privilegi della casta e, da sempre, almeno noi radicali ci battiamo contro i privilegi della partitocrazia, cosa ben diversa dalla casta, non vorrei che qualcuno di quelli che si scaglia contro i prezzi del Senato, per dirne una, poi un domani andasse a sostenere la sanatoria o il condono sulle multe dei manifesti illegali, perché in futuro non sarebbe facilmente proponibile come freccia al proprio arco. (*Applausi della senatrice Poretti*).

**Sulla ratifica dei Protocolli di attuazione
della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi**

PETERLINI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*).

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PETERLINI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signor Presidente, intervengo per esprimere la mia delusione e anche il mio disappunto per il comportamento che il Governo ha manifestato presso la Camera dei deputati sulla Convenzione delle Alpi.

L'Italia ha ratificato la suddetta Convenzione delle Alpi nel 1999, una Convenzione. Essa prevedeva vari Protocolli, da ratificare nel corso dello stesso anno. Ora, nonostante le nostre pressioni in Aula, sia qui al Senato che alla Camera, si è arrivati ad una ratifica degli stessi solo nel 2009, 18 anni dopo, con l'approvazione in Senato di un disegno di legge che comprendeva tutti i protocolli, incluso quello dei trasporti, riferiti alla Convenzione.

Ieri è stato esaminato presso la Commissione affari esteri della Camera dei deputati quello stesso provvedimento e, su proposta del Governo, è stato espunto proprio il Protocollo dei trasporti, che per noi aveva il maggior rilievo.

Sono dunque costretto ad esprimere la mia delusione nella mia veste di rappresentante del territorio considerato dalla Convenzione delle Alpi. Ricordo infatti che la Convenzione in generale, e nello specifico il Protocollo dei trasporti, prevede che si precluda la strada alla realizzazione di nuove infrastrutture trasversali riferite alle Alpi, per cui la decisione assunta dal Governo sembra invece sottintendere l'intenzione di voler costruire nuove reti di trasporto trasversale riferite alle Alpi.

Ciò sarebbe in contraddizione con quanto concordato su base internazionale è sottoscritto dall'Italia, poco rispettoso delle delibere assunte dal Senato e della stessa legge ratificata nel 1999 e, in particolar modo, in contraddizione con una linea rispettosa verso la natura e la protezione delle Alpi.

Confermo dunque tutta la mia delusione nel sottolineare un fatto che aggrava ulteriormente la situazione del nostro Paese, che in Europa già viene considerata con grande scetticismo e sospetto. Non c'era bisogno di aggiungere questo ulteriore fatto.

PRESIDENTE. Desidero ringraziare la senatrice Garavaglia per aver rinunciato a svolgere al termine della seduta antimeridiana odierna il proprio intervento e per essere stata disponibile a spostarlo nella seduta pomeridiana, onde consentirmi di partecipare alla Conferenza dei Capi-gruppo.

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 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 12,31*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Disposizioni in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari al termine del tirocinio (2936)ARTICOLI 1, 2 E 3 NEL TESTO APPROVATO
DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 1.

Approvato

1. Il comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«2. I magistrati ordinari al termine del tirocinio non possono essere destinati a svolgere le funzioni giudicanti monocratiche penali, salvo che per i reati di cui all'articolo 550 del codice di procedura penale, le funzioni di giudice per le indagini preliminari o di giudice dell'udienza preliminare anteriormente al conseguimento della prima valutazione di professionalità».

Art. 2.

Approvato

1. L'articolo 9-bis del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, è abrogato.

Art. 3.

Approvato

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

DISEGNI DI LEGGE DICHIARATI ASSORBITI A SEGUITO
DELL'APPROVAZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2936

**Modifica al decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di
funzioni giudicanti monocratiche penali dei magistrati ordinari al
termine del tirocinio (1632)**

Art. 1.

1. All'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, e successive modificazioni, le parole: «, giudicanti monocratiche penali» sono soppresse.

**Modifica all'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in
materia di destinazione dei magistrati di prima nomina a funzioni mo-
nocratiche penali (1924)**

Art. 1.

1. Il comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, è sostituito dal seguente:

«2. I magistrati ordinari al termine del tirocinio non possono essere destinati o adibiti a svolgere le funzioni giudicanti monocratiche penali o di giudice per le indagini preliminari o di giudice dell'udienza preliminare, anteriormente al conseguimento della prima valutazione di professionalità».

**Nuove norme in materia di destinazione dei magistrati ordinari
al termine del tirocinio (1951)**

Art. 1.

1. All'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, e successive modificazioni, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. I magistrati ordinari al termine del tirocinio non possono essere destinati a svolgere le funzioni di giudice per le indagini preliminari o di giudice dell'udienza preliminare, anteriormente al conseguimento della prima valutazione di professionalità».

Art. 2.

1. Al decreto legislativo 20 febbraio 2006, n. 106, dopo l'articolo 3 è inserito il seguente:

«Art. 3-bis. - (*Prerogative del procuratore della Repubblica in tema di azione penale*). – 1. Gli atti di esercizio dell'azione penale compiuti, nei procedimenti per reati per i quali è prevista l'udienza preliminare, da magistrati che non hanno ancora conseguito la prima valutazione di professionalità devono essere assentiti per iscritto dal procuratore della Repubblica ovvero dal procuratore aggiunto o dal magistrato appositamente delegato ai sensi dell'articolo 1, comma 4.

2. Il procuratore della Repubblica può disporre, con apposita direttiva di carattere generale, che l'assenso scritto di cui al comma 1 non sia necessario se si procede nelle forme del giudizio direttissimo mediante presentazione diretta dell'imputato davanti al giudice del dibattimento per la convalida dell'arresto e il contestuale giudizio».

Modifiche all'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari al termine del tirocinio (1965)

Art. 1.

1. Il comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«2. I magistrati ordinari al termine del tirocinio non possono essere destinati a svolgere le funzioni giudicanti monocratiche penali se non hanno prima svolto, per almeno un anno continuativamente, un ulteriore periodo di tirocinio mirato nella specifica funzione. In nessun caso essi possono essere destinati a svolgere le funzioni di giudice per le indagini preliminari o di giudice dell'udienza preliminare anteriormente al conseguimento della prima valutazione di professionalità».

Art. 2.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Modifiche al decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, in materia di funzioni penali dei magistrati ordinari al termine del tirocinio (1967)

Art. 1.

1. All'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, la parola «non» è soppressa.

MOZIONI

Mozioni sulla crisi del settore dell'autotrasporto

(1-00451) (26 luglio 2011)

V. testo 2

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

premesso 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 nell'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 beneficiano 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 corretto 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.

(1-00451) (testo 2) (26 ottobre 2011)

Approvata

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

premesso 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 nell'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 beneficiano 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 anche mediante opportune semplificazioni, da elaborare nell'ambito della Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, al fine di riaffermare il ruolo del Ministero delle infrastrutture e trasporti, e di garantire uniformità di comportamenti in tutto il Paese, nonché 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, nonché 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;

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

ad assumere le necessarie iniziative per la concreta operatività e l'efficacia delle sanzioni previste dalle norme vigenti, nei confronti delle 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, o che non rispettino la normativa in materia di costi minimi di sicurezza;

a sviluppare ed incentivare l'intermodalità, sulla base dell'esperienza positiva dell'ecobonus e del ferro bonus, assicurando contributi alle imprese italiane che investono in tale direzione, e a garantire il corretto 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, nell'ambito delle linee di attuazione del Piano Nazionale della Logistica;

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 limitare il fenomeno della subvezione;

ad assumere iniziative idonee a far sì che l'intera filiera del trasporto di merci e in particolare la committenza siano effettivamente responsabilizzate.

(1-00477) (05 ottobre 2011)

V. testo 2

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 trasporto 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, prevenendo 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.

(1-00477) (testo 2) (26 ottobre 2011)

Approvata

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 trasporto 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 amministrative, 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 alla cancellazione 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, come previsto dal nuovo Piano Nazionale della Logistica;

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.

ORDINE DEL GIORNO

G1

CAMBER, LENNA, PITTONI, STIFFONI, MURA, GRILLO

V. testo 2

Il Senato,

considerato che:

il settore dei vettori di trasporto merci del Nord-Est del Paese registra sempre maggiori criticità dovute alla concorrenza di autotrasportatori di Paesi, *in primis* Slovenia ma anche Ungheria, Bulgaria e Romania, che dispongono di condizioni più favorevoli nei costi di esercizio grazie a tasse, costo del lavoro e del carburante inferiori; tutti questi fattori determinano nella loro generalità per gli autotrasportatori dell'Est europeo costi di gestione inferiori del 25-30 per cento rispetto a quanto avviene per i vettori italiani;

la crisi apertasi con la caduta delle barriere doganali e il cabotaggio concesso agli autotrasportatori dell'Est europeo è destinata a farsi sempre più profonda: infatti dal 1° maggio 2009 gli autotrasportatori polacchi possono effettuare il cabotaggio in Italia, dal 1° gennaio 2012 lo potranno svolgere le aziende bulgare e alla fine del 2012 anche quelle rumene, che attualmente possono effettuare solo trasporti internazionali (cioè scarico e/o carico ovvero transito in Italia per altri Paesi);

le imprese di autotrasporto merci del Friuli-Venezia Giulia sono fra le più colpite dalla concorrenza dei vettori dell'Est Europa: dal 2004, infatti, le imprese di autotrasporto del Friuli-Venezia Giulia - come risulta da uno studio effettuato dalla Camera di commercio di Udine - sono diminuite del 20,84 per cento (contro una media italiana del 13,83 per cento), con un picco del 27 per cento nella provincia di Trieste;

le associazioni dell'autotrasporto del Friuli-Venezia Giulia, con nota del 22 settembre 2010, hanno chiesto ufficialmente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che venga richiesta all'Unione europea l'applicazione della "clausola di salvaguardia" prevista dall'articolo 10, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1072/2009 la quale stabilisce che "in caso di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata area geografica, dovuta all'attività di cabotaggio o aggravata da tale attività, qualsiasi Stato membro può ricorrere alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di salvaguardia"; il paragrafo 3 del predetto articolo stabilisce, inoltre, che "le misure adottate a norma del presente articolo rimangono in vigore per un massimo di sei mesi, rinnovabili una sola volta entro gli stessi limiti di validità";

i vettori stranieri spesso viaggiano con documenti e carico non conformi alle disposizioni di legge: di conseguenza, poiché il nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dalla legge n. 120 del 2010, prevede un significativo aumento

delle sanzioni per le irregolarità degli autotrasportatori esteri che effettuano cabotaggio in Italia con una multa che va da 5.000 a 15.000 euro ed il fermo del veicolo per tre mesi, uno degli strumenti più validi per arginare la concorrenza straniera sarebbe quello di intensificare i controlli su strada, facendo rispettare le regole e i limiti imposti dalla legge,

impegna il Governo:

a ricorrere alla Commissione europea al fine di adottare la clausola di salvaguardia sul cabotaggio in applicazione dell'articolo 10, paragrafi 1 e 3, del Regolamento (CE) n. 1072/2009;

a rafforzare, attraverso le Forze di polizia operanti sulle strade ed autostrade, i controlli nei confronti dei vettori stranieri in transito nel nostro Paese.

G1 (testo 2)

CAMBER, LENNA, PITTONI, STIFFONI, MURA, GRILLO

Approvato

Il Senato,

considerato che:

il settore dei vettori di trasporto merci del Nord-Est del Paese registra sempre maggiori criticità dovute alla concorrenza di autotrasportatori di Paesi, *in primis* Slovenia ma anche Ungheria, Bulgaria e Romania, che dispongono di condizioni più favorevoli nei costi di esercizio grazie a tasse, costo del lavoro e del carburante inferiori; tutti questi fattori determinano nella loro generalità per gli autotrasportatori dell'Est europeo costi di gestione inferiori del 25-30 per cento rispetto a quanto avviene per i vettori italiani;

la crisi apertasi con la caduta delle barriere doganali e il cabotaggio concesso agli autotrasportatori dell'Est europeo è destinata a farsi sempre più profonda: infatti dal 1° maggio 2009 gli autotrasportatori polacchi possono effettuare il cabotaggio in Italia, dal 1° gennaio 2012 lo potranno svolgere le aziende bulgare e alla fine del 2012 anche quelle rumene, che attualmente possono effettuare solo trasporti internazionali (cioè scarico e/o carico ovvero transito in Italia per altri Paesi);

le imprese di autotrasporto merci del Friuli-Venezia Giulia sono fra le più colpite dalla concorrenza dei vettori dell'Est Europa: dal 2004, infatti, le imprese di autotrasporto del Friuli-Venezia Giulia - come risulta da uno studio effettuato dalla Camera di commercio di Udine - sono diminuite del 20,84 per cento (contro una media italiana del 13,83 per cento), con un picco del 27 per cento nella provincia di Trieste;

le associazioni dell'autotrasporto del Friuli-Venezia Giulia, con nota del 22 settembre 2010, hanno chiesto ufficialmente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che venga richiesta all'Unione europea l'applicazione della "clausola di salvaguardia" prevista dall'articolo 10, para-

grafo 1, del Regolamento (CE) n. 1072/2009 la quale stabilisce che "in caso di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali all'interno di una determinata area geografica, dovuta all'attività di cabotaggio o aggravata da tale attività, qualsiasi Stato membro può ricorrere alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di salvaguardia"; il paragrafo 3 del predetto articolo stabilisce, inoltre, che "le misure adottate a norma del presente articolo rimangono in vigore per un massimo di sei mesi, rinnovabili una sola volta entro gli stessi limiti di validità";

i vettori stranieri spesso viaggiano con documenti e carico non conformi alle disposizioni di legge: di conseguenza, poiché il nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dalla legge n. 120 del 2010, prevede un significativo aumento delle sanzioni per le irregolarità degli autotrasportatori esteri che effettuano cabotaggio in Italia con una multa che va da 5.000 a 15.000 euro ed il fermo del veicolo per tre mesi, uno degli strumenti più validi per arginare la concorrenza straniera sarebbe quello di intensificare i controlli su strada, facendo rispettare le regole e i limiti imposti dalla legge,

impegna il Governo:

a proporre alla Commissione europea l'adozione della clausola di salvaguardia sul cabotaggio in applicazione dell'articolo 10, paragrafi 1 e 3, del Regolamento (CE) n. 1072/2009;

a rafforzare, attraverso le Forze di polizia operanti sulle strade ed autostrade, i controlli nei confronti dei vettori stranieri in transito nel nostro Paese.

Allegato B

Testo integrale della dichiarazione di voto del senatore Serra sul disegno di legge n. 2936 e connessi

Onorevoli colleghi, la Camera dei deputati si è già espressa all'unanimità sul disegno di legge che siamo chiamati ad approvare oggi.

Si tratta di una proposta di iniziativa parlamentare del gruppo UDC – in particolare del presidente Vietti - che nasce dalla urgente esigenza di colmare il vuoto di organico riscontrato nella magistratura, anche solo a partire da una redistribuzione più razionale delle risorse umane a disposizione.

È una piccola modifica, in attesa di quella riforma globale della Giustizia, sempre promessa e mai lontanamente avviata, di cui il Paese ha urgente bisogno. Una piccola modifica, a nostro parere estremamente significativa, laddove dimostra che, a volerle cercare, le soluzioni per migliorare il funzionamento del nostro sistema giudiziario in crisi esistono. L'onorevole Vietti ha avuto il merito di intuirlo tra i primi.

Del resto, la giustizia, per noi, ha rappresentato sempre un terreno di confronto politico e stimolo a perseguire una linea di azione concreta e pragmatica e, più che firmare «norme manifesto» e attestarci su posizioni irriducibilmente di principio, ci siamo indirizzati verso un lavoro costruttivo, finalizzato a costruire un sistema giudiziario equo ed efficiente. È l'atteggiamento che caratterizza il nostro modo di fare opposizione.

Non possiamo quindi che esprimerci a favore di questo provvedimento laddove esso tende ad ovviare alle gravi carenze d'organico dell'apparato giudiziario.

Come ampiamente illustrato in discussione generale, esso reca disposizioni in materia di attribuzione delle funzioni ai magistrati ordinari che hanno appena concluso il tirocinio.

La normativa vigente prevede che, una volta superato il concorso, i magistrati debbano svolgere un tirocinio della durata di diciotto mesi, concluso il quale sono assegnati a una sede provvisoria per la durata di due anni e sei mesi e poi, all'esito della prima valutazione di professionalità, sono assegnati agli uffici giudiziari individuati quali disponibili dal Consiglio superiore della magistratura.

Attualmente è preclusa ai magistrati di prima nomina la possibilità di svolgere le funzioni requirenti, nonché quelle giudicanti monocratiche penali e quelle di giudice per le indagini preliminari e di giudice per l'udienza preliminare.

L'articolo 1 del provvedimento in esame sostituisce il comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 160 del 2006, eliminando il divieto di svolgere funzioni requirenti anteriormente alla prima verifica di professionalità e riaffermando il divieto di svolgere le funzioni di giudice per le

indagini preliminari e di giudice dell'udienza preliminare sempre anteriormente alla prima valutazione di professionalità.

Esso stabilisce invece che i magistrati ordinari, al termine del tirocinio, possano svolgere funzioni giudicanti monocratiche penali, tuttavia, solo in riferimento ai reati di cui all'articolo 550 del codice di procedura penale.

Voglio ricordare come di recente anche il decreto-legge n. 193 del 2009 –«Interventi urgenti in materia di funzionalità del sistema giudiziario» – ha previsto, per assicurare la continuità della giurisdizione nelle cosiddette sedi disagiate, una deroga al divieto di cui all'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo n. 160 del 2006. Il decreto-legge, pur mantenendo in generale la preclusione per i magistrati di prima nomina a svolgere funzioni requirenti, consente infatti, qualora ricorrano specifiche condizioni oggettive di scopertura delle sedi disagiate e con riferimento ai magistrati nominati con un decreto ministeriale del 2009, l'assegnazione di funzioni requirenti. In tal caso però l'esercizio dell'azione penale dovrà avvenire sotto la supervisione del procuratore della Repubblica, del procuratore aggiunto o di altro magistrato appositamente delegato.

Il provvedimento che stiamo esaminando oggi va nella stessa direzione, con un passo avanti ulteriore e ribadisco, sebbene non risolutivo rispetto ai gravissimi problemi che affliggono la giustizia, ha il merito di rimuovere delle barriere inutili all'esercizio della funzione requirente al termine del tirocinio.

La *ratio* della rimozione del divieto, fondato sulla preoccupazione che l'inesperienza potesse fungere da fattore negativo per svolgere l'ufficio del pubblico ministero, è da riscontrarsi soprattutto nella struttura ormai piramidale delle procure della Repubblica che copre gli atti rilevanti sempre attraverso il visto del procuratore capo o di un suo delegato. Si può dire, in breve, che il controllo interno può ben bilanciare il rischio che l'inesperienza possa eventualmente condurre a commettere errori.

Il provvedimento, inoltre, tiene conto anche dell'esigenza di scongiurare un ulteriore rischio, collegato all'esercizio delle funzioni monocratiche penali al termine del periodo di tirocinio: come già detto, i nuovi giudici non potranno essere destinati a svolgere le funzioni di giudice penale unico salvo le ipotesi limitate di citazione diretta a giudizio previste dall'articolo 550 del codice di procedura penale, né potranno svolgere i ruoli di giudice per le indagini preliminari e di giudice dell'udienza preliminare.

In generale, non posso non cogliere l'occasione per rinnovare le mie, le nostre più generali preoccupazioni sullo stato in cui versa il sistema della giustizia in Italia.

Più volte abbiamo chiesto con forza che questo tema fosse inserito tra le priorità dell'agenda politica e parlamentare e continueremo, come UDC, a fare il possibile per portarlo all'attenzione del Governo e della maggioranza che, ad oggi, hanno limitato gli interventi legislativi sulla giustizia a norme *ad personam* che niente hanno a che fare con una riforma seria e globale del settore. Ciò, oltre ad aggravare le condizioni di quel «malato ormai cronico» che è il nostro sistema giudiziario, causa profondi danni

all'economia e allo sviluppo del nostro Paese e viola principi costituzionalmente sanciti, uno per tutti, quello della ragionevole durata del procedimento.

Credo che questo provvedimento testimoni come, quando si affrontano i problemi concreti della giustizia, attraverso un confronto costruttivo, si possa arrivare ad una sintesi positiva; altro accade quando ci si ostina a portare avanti, in maniera arrogante, posizioni di parte che finiscono per compromettere il sistema nella sua interezza, alimentando la conflittualità politica ed istituzionale.

Concludo esprimendo, quindi, il nostro voto favorevole sul provvedimento in esame, sebbene si tratti soltanto di un piccolissimo passo verso una giustizia più efficace ed efficiente che potrà essere assicurata solo attraverso una seria e organica riforma dell'intero complesso, tanto auspicata ma che tarda a vedere la luce!

Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
001	Nom.	Disegno di legge n. 2936. votazione finale	255	254	000	254	000	128	APPR.
002	Nom.	Mozione 1-00451 (testo 2), Filippi Marco e altri, sulla crisi del settore dell'autotrasporto	214	213	001	212	000	107	APPR.
003	Nom.	Mozioni sulla crisi del settore dell'autotrasporto. ODG G1 (testo 2), Camber e altri	230	229	002	227	000	115	APPR.

- Le votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate

Seduta N. 0631 del 26/10/2011 9.04.13 Pagina 1

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000003		
	001	002	003
ADAMO MARILENA	F	F	F
ADERENTI IRENE	F	F	F
ADRAGNA BENEDETTO			
AGOSTINI MAURO	F	F	F
ALBERTI CASELLATI MARIA E.	M	M	M
ALICATA BRUNO	F	F	F
ALLEGRI LAURA	F	F	F
AMATI SILVANA	F	F	F
AMATO PAOLO	F	F	F
AMORUSO FRANCESCO MARIA	F		F
ANDREOTTI GIULIO			
ANDRIA ALFONSO	F	F	F
ANTEZZA MARIA	F	F	F
ARMATO TERESA	F	F	F
ASCIUTTI FRANCO	F	F	
ASTORE GIUSEPPE			
AUGELLO ANDREA	F		
AZZOLLINI ANTONIO	F	F	F
BAIO EMANUELA	F	F	F
BALBONI ALBERTO	F		F
BALDASSARRI MARIO			
BALDINI MASSIMO	F	F	F
BARBOLINI GIULIANO	F	F	F
BARELLI PAOLO	F		
BASSOLI FIORENZA	F	F	F
BASTICO MARIANGELA	F	F	F
BATTAGLIA ANTONIO	F		
BELISARIO FELICE	F		
BENEDETTI VALENTINI DOMENICO	F	F	F
BERSELLI FILIPPO	F		F
BERTUZZI MARIA TERESA	F	F	F
BETTAMIO GIAMPAOLO	F		
BEVILACQUA FRANCESCO	F	F	F
BIANCHI DORINA	F	F	F
BIANCO ENZO	F	F	F
BIANCONI LAURA	F	F	F
BIONDELLI FRANCA	F	F	F
BLAZINA TAMARA	F	F	F
BODEGA LORENZO	F	F	F
BOLDI ROSSANA	F	F	F
BONDI SANDRO	F	F	F
BONFRISCO ANNA CINZIA	F	F	F
BONINO EMMA	F		
BORNACIN GIORGIO	F	F	F
BOSETTO GABRIELE	F	F	F

Seduta N. 0631 del 26/10/2011 9.04.13 Pagina 2

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000003		
	001	002	003
BOSONE DANIELE	F	F	F
BRICOLO FEDERICO	F	F	F
BRUNO FRANCO	F	F	F
BUBBICO FILIPPO	F	F	F
BUGNANO PATRIZIA	F		
BURGARETTA APARO SEBASTIANO	F	F	F
BUTTI ALESSIO	F	F	F
CABRAS ANTONELLO	F	F	F
CAFORIO GIUSEPPE	F		
CAGNIN LUCIANO	F	F	F
CALABRO' RAFFAELE	F	F	F
CALDEROLI ROBERTO	M	M	M
CALIENDO GIACOMO	F		
CALIGIURI BATTISTA	F	F	F
CAMBER GIULIO	F	F	F
CANTONI GIANPIERO CARLO	F		F
CARDIELLO FRANCO	F	F	F
CARLINO GIULIANA	F	F	F
CARLONI ANNA MARIA	F		F
CAROFILIO GIOVANNI	F	F	F
CARRARA VALERIO	F		F
CARUSO ANTONINO	F	F	
CASELLI ESTEBAN JUAN			
CASOLI FRANCESCO	F		
CASSON FELICE	F	F	F
CASTELLI ROBERTO	M	M	M
CASTIGLIONE MARIA GIUSEPPA		F	F
CASTRO MAURIZIO	F	F	F
CECCANTI STEFANO	F	F	F
CENTARO ROBERTO	F		
CERUTI MAURO	F	F	F
CHIAROMONTE FRANCA	F		F
CHITI VANNINO	P	P	P
CHIURAZZI CARLO	F	F	F
CIAMPI CARLO AZEGLIO	M	M	M
CIARRAPICO GIUSEPPE			
CICOLANI ANGELO MARIA			
COLLI OMBRETTA	F	F	F
COLOMBO EMILIO	M	M	M
COMPAGNA LUIGI	F	F	F
CONTI RICCARDO	F		
CONTINI BARBARA			
CORONELLA GENNARO	F	F	F
COSENTINO LIONELLO			

Seduta N. 0631 del 26/10/2011 9.04.13 Pagina 3

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000003		
	001	002	003
COSTA ROSARIO GIORGIO	F	F	F
CRISAFULLI VLADIMIRO	F	F	F
CURSI CESARE			
CUTRUFO MAURO	M	M	M
D'ALI' ANTONIO	F	F	F
D'ALIA GIANPIERO	F		
D'AMBROSIO GERARDO	F		
D'AMBROSIO LETTIERI LUIGI	M	M	M
DAVICO MICHELINO	M	M	M
DE ANGELIS CANDIDO	F		
DE ECCHER CRISTANO	F	F	F
DE FEO DIANA	M	M	M
DE GREGORIO SERGIO	F		
DE LILLO STEFANO	F		
DE LUCA VINCENZO	F	F	F
DE SENA LUIGI	F	F	F
DE TONI GIANPIERO	F	F	F
DEL PENNINO ANTONIO		A	A
DEL VECCHIO MAURO	F	F	F
DELLA MONICA SILVIA	F	F	F
DELLA SETA ROBERTO	F	F	F
DELL'UTRI MARCELLO	M	M	M
DELOGU MARIANO	M	M	M
DI GIACOMO ULISSE			
DI GIOVAN PAOLO ROBERTO	F	F	F
DI NARDO ANIELLO	F		
DI STEFANO FABRIZIO	F	F	F
DIGILIO EGIDIO		F	F
DINI LAMBERTO			
DIVINA SERGIO	F	F	F
DONAGGIO CECILIA	F	F	F
D'UBALDO LUCIO		F	F
ESPOSITO GIUSEPPE	F	F	F
FANTETTI RAFFAELE	F	F	F
FASANO VINCENZO	F	F	F
FAZZONE CLAUDIO	F	F	F
FERRANTE FRANCESCO	F	F	F
FERRARA MARIO	F		F
FILIPPI ALBERTO	F	F	F
FILIPPI MARCO	F	F	F
FINOCCHIARO ANNA	F		
FIORONI ANNA RITA	F	F	F
FIRRARELLO GIUSEPPE	F	F	F
FISTAROL MAURIZIO			F

Seduta N. 0631 del 26/10/2011 9.04.13 Pagina 4

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000003		
	001	002	003
FLERES SALVO	F	F	F
FLUTTERO ANDREA	F	F	F
FOLLINI MARCO	F	F	F
FONTANA CINZIA MARIA	F	F	F
FOSSON ANTONIO	F	F	F
FRANCO PAOLO	F		
FRANCO VITTORIA	F	F	F
GALIOTO VINCENZO	F	F	F
GALLO COSIMO	F	F	F
GALLONE MARIA ALESSANDRA	F	F	F
GALPERTI GUIDO	F	F	F
GAMBA PIERFRANCESCO E. R.			
GARAVAGLIA MARIAPIA	F	F	F
GARAVAGLIA MASSIMO	F		
GARRAFFA COSTANTINO	F	F	F
GASBARRI MARIO	F	F	F
GASPARRI MAURIZIO	F	F	F
GENTILE ANTONIO	M	M	M
GERMONTANI MARIA IDA			
GHEDINI RITA	F	F	F
GHIGO ENZO GIORGIO	F	F	F
GIAI MIRELLA	F		
GIAMBRONE FABIO	F	F	F
GIARETTA PAOLO	F	F	F
GIORDANO BASILIO	F	F	F
GIOVANARDI CARLO	M	M	M
GIULIANO PASQUALE	F	F	F
GRAMAZIO DOMENICO	F	F	F
GRANAIOLA MANUELA	F	F	F
GRILLO LUIGI	M	M	M
GUSTAVINO CLAUDIO	F		F
ICHINO PIETRO	F	F	F
INCOSTANTE MARIA FORTUNA	F	F	F
IZZO COSIMO	F		
LANNUTTI ELIO	M	M	M
LATORRE NICOLA	F		F
LATRONICO COSIMO	F	F	F
LAURO RAFFAELE	F	F	F
LEDDI MARIA	F	F	F
LEGNINI GIOVANNI	F	F	F
LENNA VANNI	F	F	F
LEONI GIUSEPPE	F		
LEVI MONTALCINI RITA			
LI GOTTI LUIGI	F		F

Seduta N. 0631 del 26/10/2011 9.04.13 Pagina 5

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000003		
	001	002	003
LICASTRO SCARDINO SIMONETTA			
LIVI BACCI MASSIMO	F	F	F
LONGO PIERO	F	F	F
LUMIA GIUSEPPE			
LUSI LUIGI	F	F	F
MAGISTRELLI MARINA	F	F	F
MALAN LUCIO	F	F	F
MANTICA ALFREDO	M	M	M
MANTOVANI MARIO	M	M	M
MARAVENTANO ANGELA	F	F	F
MARCNARO PIETRO	F	F	F
MARCUCCI ANDREA	F	F	F
MARINARO FRANCESCA MARIA	F	F	F
MARINI FRANCO	F		F
MARINO IGNAZIO ROBERTO		F	F
MARINO MAURO MARIA	F	F	F
MARITATI ALBERTO	F	F	F
MASCITELLI ALFONSO	F		
MASSIDDA PIERGIORGIO	F	F	F
MATTEOLI ALTERO	M	M	F
MAURO ROSA ANGELA	F	F	F
MAZZARACCHIO SALVATORE	F	F	F
MAZZATORTA SANDRO	F	F	F
MAZZUCONI DANIELA	F	F	F
MENARDI GIUSEPPE	F	F	A
MERCATALI VIDMER	F	F	F
MESSINA ALFREDO	M	M	M
MICHELONI CLAUDIO	F	F	F
MILANA RICCARDO		F	F
MOLINARI CLAUDIO	F	F	F
MONACO FRANCESCO	F	F	F
MONGIELLO COLOMBA	F	F	F
MONTANI ENRICO	F	F	F
MONTI CESARINO	F	F	F
MORANDO ENRICO	F	F	F
MORRA CARMELO	F	F	F
MORRI FABRIZIO	F	F	F
MUGNAI FRANCO	F	F	F
MURA ROBERTO	F	F	F
MUSI ADRIANO	F	F	F
MUSSO ENRICO			
NANIA DOMENICO			
NEGRI MAGDA	F	F	F
NEROZZI PAOLO	F	F	F

Seduta N. 0631 del 26/10/2011 9.04.13 Pagina 6

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000003		
	001	002	003
NESPOLI VINCENZO	F		F
NESSA PASQUALE	M	F	F
OLIVA VINCENZO	F	F	F
ORSI FRANCO	M	M	M
PALMA NITTO FRANCESCO	M	M	M
PALMIZIO ELIO MASSIMO	F	F	F
PAPANIA ANTONINO	F	F	F
PARAVIA ANTONIO	F	F	F
PARDI FRANCESCO	F	F	F
PASSONI ACHILLE	F	F	F
PASTORE ANDREA	F	F	F
PEDICA STEFANO	F	F	F
PEGORER CARLO	F	F	F
PERA MARCELLO	M	M	M
PERDUCA MARCO	F	F	F
PERTOLDI FLAVIO			
PETERLINI OSKAR	F	F	F
PICCIONI LORENZO	F		
PICCONE FILIPPO			
PICHETTO FRATIN GILBERTO	F	F	F
PIGNEDOLI LEANA	F	F	F
PININFARINA SERGIO			
PINOTTI ROBERTA	F	F	F
PINZGER MANFRED	F	F	F
PISANU BEPPE			
PISCITELLI SALVATORE	F	F	F
PISTORIO GIOVANNI		F	F
PITTONI MARIO	F	F	F
POLI BORTONE ADRIANA	F	F	F
PONTONE FRANCESCO	F		
PORETTI DONATELLA	F	F	F
POSSA GUIDO	F	F	F
PROCACCI GIOVANNI	F	F	F
QUAGLIARIELLO GAETANO	F	F	F
RAMPONI LUIGI	F	F	F
RANDAZZO NINO	F	F	F
RANUCCI RAFFAELE	F	F	F
RIZZI FABIO	F	F	F
RIZZOTTI MARIA	F	F	F
ROILO GIORGIO	F	F	F
ROSSI NICOLA			
ROSSI PAOLO	F	F	F
RUSCONI ANTONIO	F	F	F
RUSSO GIACINTO	F		F

Seduta N. 0631 del 26/10/2011 9.04.13 Pagina 7

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000003		
	001	002	003
RUTELLI FRANCESCO	M	M	M
SACCOMANNO MICHELE	F		
SACCONI MAURIZIO	M	M	M
SAIA MAURIZIO	F	F	F
SALTAMARTINI FILIPPO	F	F	F
SANCIU FEDELE	F	F	F
SANGALLI GIAN CARLO	F	F	F
SANNA FRANCESCO	F	F	F
SANTINI GIACOMO	F	F	F
SARO GIUSEPPE	F	F	F
SARRO CARLO	F	F	F
SBARBATI LUCIANA	F		F
SCALFARO OSCAR LUIGI			
SCANU GIAN PIERO	F	F	F
SCARABOSIO ALDO	F		
SCARPA BONAZZA BUORA PAOLO	F	F	F
SCHIFANI RENATO			
SCIASCIA SALVATORE	M	M	M
SERAFINI ANNA MARIA		F	F
SERAFINI GIANCARLO	F	F	F
SERRA ACHILLE	F	F	F
SIBILIA COSIMO	F	F	F
SIRCANA SILVIO EMILIO	F	F	F
SOLIANI ALBERTINA	F	F	F
SPADONI URBANI ADA	F		
SPEZIALI VINCENZO	F		
STANCANELLI RAFFAELE	M	M	M
STIFFONI PIERGIORGIO	F		
STRADIOTTO MARCO	F	F	F
TANCREDI PAOLO	F		
TEDESCO ALBERTO	F	F	F
THALER AUSSERHOFER HELGA	F	F	F
TOFANI ORESTE	F		F
TOMASELLI SALVATORE	F	F	F
TOMASSINI ANTONIO	F	F	F
TONINI GIORGIO	F	F	F
TORRI GIOVANNI	F	F	F
TOTARO ACHILLE	F	F	F
TREU TIZIANO	F	F	F
VACCARI GIANVITTORE	F	F	F
VALDITARA GIUSEPPE	F		
VALENTINO GIUSEPPE	F	F	F
VALLARDI GIANPAOLO	F	F	F
VALLI ARMANDO	F	F	F

Seduta N. 0631 del 26/10/2011 9.04.13 Pagina 8

Totale votazioni 3

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000003		
	001	002	003
VICARI SIMONA	F	F	F
VICECONTE GUIDO			
VIESPOLI PASQUALE	F	F	F
VILLARI RICCARDO	M	M	M
VIMERCATI LUIGI	F	F	F
VITA VINCENZO MARIA	F	F	F
VITALI WALTER		F	F
VIZZINI CARLO	F		
ZANDA LUIGI	F	F	F
ZANETTA VALTER	F	F	F
ZANOLETTI TOMASO	F	F	F
ZAVOLI SERGIO			

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Augello, Caliendo, Castelli, Chiti, Ciampi, Colombo, Cutrufo, D'Ambrosio Lettieri, Davico, De Feo, Dell'Utri, Delogu, Gentile, Giovanardi, Grillo, Mantica, Mantovani, Messina, Nessa, Orsi, Pera, Ramponi, Sciascia, Stancanelli e Villari.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Lannutti, per attività dell'Assemblea parlamentare NATO; Rutelli, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Amoruso, per attività dell'Unione interparlamentare.

Mozioni, apposizione di nuove firme

Il senatore Lusi ha aggiunto la propria firma alla mozione 1-00486 della senatrice Poli Bortone ed altri.

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

I senatori Antezza, Chiti, Incostante, Pegorer, Tomaselli e Vimercati hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-02443 dei senatori Ceccanti ed altri.

Il senatore Marco Filippi ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-02457 della senatrice Magistrelli ed altri.

Mozioni

COSTA, MAZZARACCHIO, AZZOLLINI, NESSA, GALLO, PASTORE, MORRA, AMATO. – Il Senato,
premessi che:

nel corso degli ultimi dieci anni in ambito europeo sono state avviate iniziative di aggregazione in Macroregioni, quale strumento innovativo per le politiche di coesione e cooperazione territoriale tra Stati e Regioni al fine del conseguimento di obiettivi comuni di sviluppo che hanno già portato, ad esempio, all'approvazione definitiva delle strategie del Baltico e del Danubio;

per il nostro Paese l'opportunità di partecipazione a questo nuovo processo di coesione è rappresentata dall'iniziativa adriatico-ionica, la cui strategia è stata avviata ormai da più di un decennio;

il Consiglio europeo, nei mesi precedenti, in occasione dell'approvazione della strategia dell'Unione europea (UE) per la regione del Danubio, aveva invitato gli Stati membri a proseguire i lavori, in cooperazione con la Commissione, sulle eventuali future strategie macroregionali, facendo particolare riferimento alla regione adriatico-ionica;

nei giorni scorsi a Bruxelles è stato varato il primo atto europeo di definizione dell'iniziativa, con l'approvazione, da parte del Comitato delle regioni, del parere sul riconoscimento della succitata Macroregione adriatico-ionica, che dovrà avvenire entro il 2014, in coincidenza con l'avvio della nuova programmazione dei fondi strutturali 2014-2020;

nel testo condiviso si afferma l'esigenza di insistere nella strategia macroregionale, per raggiungere l'obiettivo della coesione territoriale previsto nel trattato di Lisbona;

sull'esempio della Macroregione del Mar Baltico, già istituita e finanziata, e di quella del Danubio, in fase avanzata di istituzione, il Comitato ha chiesto di estendere la politica integrata al bacino adriatico-ionico, secondo il progetto in essere, in quanto i Paesi e gli Stati che si affacciano su quell'area circoscritta del Mediterraneo sono interessati da sfide simili;

infatti il bacino adriatico-ionico è sempre più un mare interno del continente che comprende territori costituenti un sistema omogeneo, con tratti comuni storici, culturali ed economici e con una forte tendenza all'integrazione;

è evidente come la sua creazione potrà rafforzare la cooperazione e diventare un fattore fondamentale di integrazione transnazionale per lo sviluppo, di stabilità economica e di tutela ambientale del bacino stesso, oltre ad assecondare l'ingresso nell'Unione dei Paesi dell'area dei Balcani;

la Macroregione adriatico-ionica comprende infatti tre Stati membri, Grecia, Slovenia e Italia – con dieci regioni, dal Friuli alla Sicilia – due Stati candidati, Croazia e Montenegro e tre in preadesione, Albania, Serbia, Bosnia-Erzegovina,

impegna il Governo ad accelerare le procedure per completare nel 2012-2013 tutti gli adempimenti utili al riconoscimento della Macroregione da parte dell'UE, di concerto con tutte Nazioni aderenti, al fine di ottenere nel minor tempo possibile, e comunque entro la definizione della nuova programmazione dei fondi comunitari 2014-2020, l'approvazione definitiva della Macroregione adriatico-ionica da parte del Parlamento europeo.

(1-00487)

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

premessi che:

lo strumento delle procedure esecutive per attuare il recupero dei crediti fiscali dello Stato – ancorché legittimo sotto il profilo legalitario – necessita di essere informato a criteri di equità, ragionevolezza e proporzionalità: segnatamente in una perdurante e gravissima crisi economica, incidente sui redditi delle famiglie e delle imprese;

con particolare riferimento all'apparato sanzionatorio, in forza del combinato disposto dell'applicazione del tasso di interesse nonché della previsione dell'aggio, si registra sempre più frequentemente un eccessivo accanimento vessatorio sul contribuente, consistente in taluni casi in una

latente forma di anatocismo che causa, inevitabilmente, una insopportabile sofferenza economica del debitore. In altri termini, la sanzione tributaria irrogata per il ritardo nel pagamento, sommata agli interessi ed agli aggi di riscossione, determina sovente un incremento spropositato del debito tributario originario;

oltretutto il fenomeno esattoriale riguarda ormai un numero che si avvicina ad oltre quindici milioni di azioni cautelari e che coinvolge quasi sei milioni di famiglie italiane ed un milione e mezzo di imprese: intimamente compromesse in forza dell'aggressione di beni mobili ed immobili, talvolta fondamentali all'esistenza personale oltre che economica dei soggetti coinvolti;

appare quindi quanto mai necessario individuare misure di sistema in grado, da un lato, di rispondere alle esigenze di pronto recupero nei confronti di contribuenti non in regola con gli adempimenti prescritti dalla legge e, dall'altro, di evitare un'ingiustificata ed eccessiva penalizzazione di quei contribuenti e di quelle imprese che, oltre a pagare il dovuto, sono tenuti a corrispondere interessi moratori particolarmente elevati;

a ciò si aggiunge l'assurdo ritardo dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni, incluso il Servizio sanitario nazionale (SSN), nei confronti delle imprese: ritardo che pone molte di esse, specie quelle piccole e medie, in una condizione di oggettiva ed ulteriore difficoltà finanziaria e di conseguente carenza di liquidità finanziaria;

altro fenomeno di enorme entità – imputabile esclusivamente alla inefficienza delle società di riscossione dei tributi – riguarda le cosiddette «cartelle pazze»: cartelle esattoriali emanate per crediti inesistenti e procedure di pignoramento illegittime, foriere di enormi gravami per i cittadini e per le imprese, ed assolutamente evitabili, in forza del patrimonio informativo che gli enti di riscossione dovrebbero detenere;

va ribadito, comunque, anche in questa sede, che debellare l'evasione fiscale costituisce una priorità fondamentale per qualunque intervento strutturale di risanamento economico e fiscale del Paese. Il delitto fiscale determina, infatti, la riduzione del gettito, generando problemi nel bilancio dello Stato ed indirizzando il prelievo sulle basi imponibili meno sottraibili alla tassazione; tende a produrre disparità di trattamento tra soggetti con uguale capacità contributiva, minando, evidentemente, un principio basilare dell'ordinamento; introduce distorsioni tra gli operatori economici, alterando le condizioni di concorrenza sui mercati, con riflessi negativi sull'efficienza del sistema nel suo complesso,

impegna il Governo:

ad adottare celermente iniziative di carattere normativo ed amministrativo che – anche analogamente al comma 20, dell'articolo 2, del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2011, n. 10 – possano determinare la concessione di dilazioni dell'agente della riscossione, su richiesta del contribuente, nelle ipotesi di temporanea situazione di obiettiva difficoltà economica del debitore;

a prevedere misure urgenti per risolvere – conformemente all'apparato normativo comunitario – i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, con particolare riguardo alle pubbliche amministrazioni, valutando altresì la possibilità di assumere iniziative volte a istituire presso la Cassa depositi e prestiti un fondo rotativo che anticipi i pagamenti ai fornitori delle pubbliche amministrazioni stesse;

a dare immediata attuazione all'art. 28-*quater* del decreto del Presidente della Repubblica n. 602 del 1973, introdotto dall'art. 31, comma 1-*bis*, del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, finalizzato a consentire la compensazione dei crediti vantati nei confronti di enti territoriali ed enti del SSN con somme iscritte a ruolo. In particolare, si è previsto che a partire dal 1° gennaio 2011, i crediti non prescritti, certi, liquidi ed esigibili, maturati nei confronti delle regioni, degli enti locali e degli enti del SSN per somministrazione, forniture e appalti, possono essere compensati con le somme dovute a seguito di iscrizione a ruolo. Il compito di definire le modalità di attuazione delle disposizioni in esame è demandato, tuttavia, ad un decreto del Ministero dell'economia e delle finanze non ancora adottato;

ad adottare ogni iniziativa, anche normativa, volta a rivedere il calcolo delle sanzioni tributarie, valutando altresì la possibilità di ridurre l'aggio per le società di riscossione ed escludere l'applicazione di ulteriori interessi sulle sanzioni e sugli interessi di mora maturati per il mancato pagamento dei debiti tributari;

ad adottare ogni iniziativa, anche normativa, volta a rafforzare gli strumenti di autotutela del contribuente, al fine di garantire la correttezza dei rapporti fra amministrazione e cittadini;

a prevedere, attraverso strumenti di carattere normativo ed amministrativo, particolari misure derogatorie, volte alla limitazione dell'azione dell'agente di riscossione per importi pari o inferiori a 2.000 euro;

ad elevare la soglia finanziaria al di sotto della quale non consentire l'iscrizione di ipoteca, oltre che l'espropriazione di beni mobili ed immobili;

a prevedere che l'iscrizione dell'ipoteca sia necessariamente non solo preceduta da notifiche preventive delle somme da corrispondere, ma contempli per il debitore stesso un termine congruo per effettuare il pagamento, prima di procedere all'iscrizione;

a rivedere radicalmente il sistema di calcolo delle sanzioni tributarie, escludendo forme di anatocismo derivanti da meccanismi di applicazione di interessi sulle sanzioni e sugli interessi di mora;

a favorire, per quanto di competenza, il sollecito esame del disegno di legge in materia di inasprimento delle pene ed esclusione dell'applicazione dell'istituto della sospensione condizionale della pena per reati concernenti l'evasione e l'elusione fiscale (secondo quanto previsto dall'Atto Senato 2912 d'iniziativa dei senatori Li Gotti e altri);

a sostenere interventi di carattere normativo, a partire dagli Atti Senato 1551 e 1618 d'iniziativa dei senatori Caforio e altri, volti ad imporre – tra l'altro – alle società concessionarie per la riscossione l'obbligo

di annullare d'ufficio le cartelle esattoriali notificate per tributi e crediti che, ai sensi della legislazione vigente, risultano prescritti alla data di notifica;

a prevedere una riforma delle modalità di controllo degli atti dell'Agenzia delle entrate, nonché di quelli dei concessionari della riscossione, anche ai fini di una corretta contabilizzazione dei dati, per una migliore interazione nel bilancio dello Stato, nonché al fine di aumentare le garanzie e le tutele nei confronti dei contribuenti;

a prevedere rigorosi controlli preventivi per evitare che cartelle «pazze» o palesemente illegittime possano compromettere la vita economica del contribuente, nei propri rapporti di carattere sia civile che commerciale;

ad adottare interventi urgenti di carattere normativo volti alla riforma complessiva del sistema della riscossione dei crediti fiscali da parte delle società concessionarie della riscossione, che siano improntati, principalmente, alla proporzionalità della sanzione, in riferimento al reddito effettivo soggettivo nonché con riguardo all'ammontare dei tributi evasi.

(1-00488)

Interrogazioni

MOLINARI. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – (Già 4-05967)

(3-02461)

POLI BORTONE. – *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che in data 26 ottobre 2010 il Senato ha approvato la mozione 1-00325, con cui si impegnava il Governo «ad avviare, con urgenza, una seria e proficua discussione al fine di chiarire la natura, le ragioni e gli strumenti messi in atto per il superamento della crisi del settore agricolo; (...) e che contribuisca alla crescita e all'occupazione»,

si chiede di sapere se e quali provvedimenti siano stati assunti dal Governo, in base agli impegni richiesti dal Senato, e quali soluzioni siano state messe in atto per risolvere i problemi gravi dell'agricoltura italiana e di quella meridionale in particolare.

(3-02462)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

VALDITARA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

con la sottoscrizione in data 28 luglio 2006 della convenzione tra la Provincia di Milano e la Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA, e quest'ultima società si è impegnata a progettare, realizzare e gestire la

riqualificazione a carattere autostradale della strada provinciale n. 46 Rho-Monza nel tratto compreso tra la tangenziale nord, la strada statale 233 «Varesina» e il sistema autostradale aperto «Ovest Milano»;

con successive intese intervenute nel luglio 2007 tra il Ministero delle infrastrutture, la società Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA e Autostrade per l'Italia SpA, queste ultime due società, nella loro qualità di concessionarie, si sono impegnate a progettare e realizzare congiuntamente l'intervento ripartendo lo stesso in tre tratte funzionali del sistema di «Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52 Rho – Monza»;

in data 2 febbraio 2009 Anas SpA ha approvato il progetto preliminare redatto congiuntamente da Milano Serravalle-Milano Tangenziali SpA e Autostrade per l'Italia SpA;

con la convenzione del 12 maggio 2009 la Milano Serravalle-Milano Tangenziali SpA ha affidato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Provveditorato interregionale alle opere pubbliche Lombardia e Liguria – sede di Milano) le funzioni e le connesse responsabilità di stazione appaltante per la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione dell'opera;

considerato che:

il Comune di Paderno Dugnano si trova in posizione strategica rispetto alla viabilità dell'area nord di Milano ed è già attraversato da numerose infrastrutture ferroviarie e stradali di importanza sovra comunale (ad esempio la linea ferroviaria Ferrovie Nord Milano, la strada provinciale ex SS35 Milano-Meda, la tangenziale nord proveniente da Monza fino alla Milano-Meda, la strada provinciale 119 Garbagnate-Senago), oltre che da tratti di strade direttrici nord-sud da poco declassate a strade comunali ma interessate da un notevole flusso di traffico da e per Milano;

le predette infrastrutture si integrano all'interno dei centri abitati nel Comune già intensamente urbanizzato di Paderno Dugnano, e l'intervento che desta maggiore preoccupazione è quello che prevede l'affiancamento della tangenziale nord (denominata anche Rho-Monza) alla ex strada statale 35 Milano-Meda, e alla conclusione del quale si avrebbe un «nastro di asfalto» di 16 corsie sopraelevate (includendo la terza corsia lungo la Milano-Meda), per una larghezza complessiva di circa 56 metri (2 corsie di emergenza e 6 corsie di marcia per la ex strada statale 35 Milano-Meda, 2 corsie di emergenza e 4 corsie di marcia per la tangenziale nord, due corsie per la strada complanare via G. Dalla Chiesa);

la situazione testé descritta, unica sul territorio italiano, è assolutamente inaccettabile perché il suddetto «nastro di asfalto» passa proprio in mezzo al centro cittadino e raggiunge ben 13 metri circa di altezza rispetto al territorio circostante inclusa la barriera fonica; per di più essa comporterebbe un'immediata svalutazione delle unità abitative limitrofe con ulteriore danneggiamento dell'economia locale già fortemente provata, oltre che l'aumento esponenziale degli agenti inquinanti;

tutta la cittadinanza è enormemente preoccupata per la situazione, e il Comune di Paderno Dugnano insieme ad altre quattro amministrazioni

comunali limitrofe (Baranzate, Bollate, Cormano, Novate Milanese), dopo avere deliberato diversi atti nei quali ribadisce la contrarietà all'affiancamento della Rho-Monza alla Milano-Meda, ha avanzato una richiesta di interrimento della Rho-Monza nel tratto di affiancamento, dimostrando in modo chiaro ed inequivocabile l'assoluta indispensabilità dell'interrimento oltre che la fattibilità tecnica del progetto di interrimento redatto in collaborazione con il «Comitato cittadino per l'interrimento della Rho-Monza»;

malgrado tali presupposti la Provincia di Milano e la Regione Lombardia durante i diversi incontri avuti con l'amministrazione padernese hanno ripetutamente confermato che per ragioni economiche (secondo una stima sommaria da parte della stessa regione i costi dell'opera aumenterebbero di circa 190 milioni di euro ovvero di 308 milioni di euro, a seconda della tecnologia di scavo adottata) sarebbe impossibile realizzare l'interrimento nella tratta di affiancamento,

si chiede di sapere:

se il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della situazione descritta nelle premesse;

se non ritengano opportuno intervenire sulle amministrazioni pubbliche e sulle società di cui in premessa al fine di pervenire a una revisione del progetto così come approvato dall'ANAS in modo da provvedere all'interrimento della Rho-Monza nel tratto di affiancamento alla Milano-Meda all'interno del centro abitato di Paderno Dugnano;

quali siano i tempi prospettati per un eventuale intervento del Governo in tal senso.

(4-06154)

DE ANGELIS. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno, della salute e per i rapporti con le Regioni e per la coesione territoriale.* – Premesso che:

la linea Nettuno-Roma Fr8, gestita da Trenitalia sulla base di un contratto di servizio con la Regione Lazio, è frequentata quotidianamente da migliaia di pendolari;

nella mattina del 25 ottobre 2011 si è verificato l'ennesimo guasto a un convoglio del tipo «Vivalto», il n. 12186, il quale tra l'altro è partito da Nettuno alle 6,30 con sole 5 carrozze e una motrice evidentemente obsoleta, stando a quanto riporta il comitato dei pendolari;

il treno ha subito il guasto immediatamente dopo la stazione di Campoleone e si è trascinato fino all'ingresso della stazione di Roma Casilina dove si è definitivamente fermato; le persone a bordo erano oltre mille, e date le condizioni assolutamente precarie e inaccettabili, con i finestrini chiusi e l'impianto di condizionamento dell'aria non funzionante, il personale di Trenitalia ha deciso di aprire le porte quanto meno per far respirare le persone che erano a bordo, dopo di che molti dei pendolari hanno deciso di scendere dal treno per dirigersi a piedi verso le fermate di mezzi pubblici alternativi con i quali raggiungere i rispettivi posti di lavoro;

oltre alla situazione di pericolo derivante dall'attraversamento dei binari da parte dei passeggeri del treno guasto proveniente da Nettuno, alcuni dei quali hanno anche messo in piedi una forma di comprensibile protesta, si è prodotto un blocco totale della circolazione di tutti gli altri treni all'altezza della stazione Casilina, e il traffico relativo all'intero sud del Lazio ha subito notevoli rallentamenti, con molte corse soppresse, e molte altre fatte partire ugualmente nonostante si fosse a conoscenza della situazione di blocco, rallentamenti che hanno creato dei disagi nelle stazioni di Campoleone, Pomezia e Torricola, con i treni in ritardo anche di tre ore,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza, in base alle informazioni in loro possesso, di quale servizio di ordine pubblico è stato predisposto alla stazione Casilina a fronte della situazione di emergenza creata dal treno guasto di cui in premessa, anche in termini di prevenzione dei rischi derivanti dall'attraversamento dei binari da parte dei pendolari che lasciavano il treno medesimo;

quali verifiche e quali provvedimenti a carattere preventivo intendano predisporre a fronte dei rischi quotidiani ai quali i pendolari sono esposti, costretti a viaggiare in condizioni igienico-sanitarie assolutamente precarie e su treni affollati all'inverosimile;

quali iniziative intendano adottare nei confronti di Trenitalia, responsabile dell'ennesimo guasto e dei conseguenti disagi creati;

quali ulteriori misure intendano adottare per sollecitare Trenitalia a garantire il rispetto del contratto di servizio fra Regione Lazio e la medesima società Trenitalia.

(4-06155)

ARMATO, DE LUCA, CARLONI, ANDRIA, CHIAROMONTE, FIORONI, INCOSTANTE, TOMASELLI. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – (Già 3-02332)

(4-06156)

PARAVIA. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – (Già 3-02356)

(4-06157)

THALER AUSSERHOFER. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che l'andamento del mercato borsistico italiano è ancora sostanzialmente negativo a conferma della situazione economica del Paese che, nonostante le varie manovre economiche approvate dal Parlamento in quest'ultimo anno, permane stagnante e senza prospettive;

considerato che:

il debito pubblico italiano ha superato la ragguardevole cifra di 1.900 miliardi, un livello che lo espone pericolosamente agli attacchi della speculazione internazionale, e che rende necessaria l'adozione con urgenza di misure concrete volte alla sua riduzione;

la crisi economica, per le conseguenze che determina, sta mettendo in seria difficoltà moltissime famiglie, come testimoniano le crescenti manifestazioni pubbliche di insofferenza;

tenuto conto delle difficoltà delle imprese, della chiusura di numerose fabbriche per mancanza di ordinativi, della forte disoccupazione e della precarietà diffusa del lavoro, allo stato attuale non sarebbero sopportabili misure che imponessero ulteriori sacrifici o prevedessero nuovi tagli alle spese dei servizi di *welfare*, o che in particolare, prevedessero la riduzione delle spese in materia assistenziale, sanitaria e pensionistica,

si chiede di sapere se, per evitare una tale eventualità e creare risorse da investire in un programma di crescita capace di rimettere in moto l'economia, il Governo non ritenga opportuno prendere in serio esame l'eventualità di cedere in tutto o in parte le partecipazioni in possesso dello Stato in aziende che non siano strettamente strategiche per il Paese.

(4-06158)

THALER AUSSERHOFER. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che lungo la rete ferroviaria della Val Pusteria (Forzezza-San Candido) sono situate diverse case cantoniere di proprietà del gruppo Ferrovie dello Stato,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quante e quali case cantoniere fino ad oggi siano state vendute;

quale sia l'*iter* seguito per la vendita delle stesse;

quante e quali case cantoniere saranno oggetto delle prossime vendite e quale sarà la procedura seguita per la vendita;

se la particella edificabile 253 sita nel Comune di San Candido è stata concessa in locazione e, qualora anche questa dovesse essere messa in vendita, quale procedura sarà seguita.

(4-06159)

PINOTTI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il tema dei giochi e dei cosiddetti apparecchi da intrattenimento è da tempo oggetto di numerosi dibattiti parlamentari in Commissione Antimafia, nelle Aule di Camera e Senato, dell'attenzione della stampa, nonché di iniziative governative fra il 2006-2007 e di inchieste giudiziarie;

dalle relazioni (doc XXIII, n. 3 e doc XXIII, n. 8) presentate e discusse dall'Assemblea del Senato in data 5 ottobre 2011 emergono i seguenti dati: la raccolta dal gioco lecito registrata in Italia tra il 2003 e il 2010 è stata complessivamente di 309 miliardi di euro con un aumento dei volumi di raccolta ad un tasso medio annuo del 20,9 per cento tra il 2003 e il 2009 e del 13 per cento nel 2010 e con una proiezione per il 2011 che arriva a oltre 70 miliardi di euro;

il settore ha conosciuto il maggiore incremento, rappresentando il 52 per cento dell'intera raccolta da gioco, è quello collegato agli apparecchi da intrattenimento, per i quali, a seguito di numerosi accertamenti, si è

stimato che almeno i due terzi delle «macchinette» non erano collegate alla rete di controllo con conseguente evasione della tassazione dovuta;

si registra un elevato arricchimento dei concessionari operanti in regime di semi-monopolio con una evasione di questi ultimi nei confronti dell'erario negli ultimi anni, stimata in 98 miliardi di euro;

corre parallelamente al settore del gioco lecito, il settore del gioco illecito, il cui fatturato è stimato dalla Guardia di finanza pari a tre volte (oltre 210 miliardi di euro l'anno) il valore della raccolta lecita;

per il gioco *on line* le previsioni per il 2011 parlano di una raccolta complessiva di circa 5 miliardi di euro, contro 1,484 miliardi giocati nel 2009 e 3,765 miliardi dello scorso anno;

il mercato italiano ricopre quasi il 10 per cento del mercato mondiale in quanto a valore e volume di gioco;

il fatturato complessivo del gioco di Stato ammonta a 60 miliardi di euro, pari al 4,5 per cento del prodotto interno lordo;

i dati finora analizzati dimostrano un fenomeno in continua evoluzione con conseguenze sociali ed economiche ad esso connesse devastanti soprattutto sulle fasce più deboli della società quali pensionati e giovani che, in condizioni di dipendenza psichica dal gioco, erodono giorno per giorno una quota consistente del proprio reddito e lo sottraggono inevitabilmente agli altri consumi;

considerato che finora gli atti e le azioni posti in essere dall'Amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato e dal Governo si sono dimostrati totalmente inefficaci e inadeguati sia nelle procedure antievasione adottate sia nel contrasto alla criminalità organizzata e ai fenomeni ad essa connessi quali usura, estorsione, riciclaggio, sia nella tutela dei cittadini più deboli,

si chiede di sapere se e quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare affinché: *a)* vengano recuperate le ingenti somme che ad oggi risultano evase; *b)* venga contrastato il fenomeno del gioco illecito che sta raggiungendo proporzioni inammissibili; *c)* sia contrastato, in maniera valida, il rischio di erosione dei redditi degli italiani tenendo conto che le misure fino a questo momento adottate dal Governo, tra le quali la diversificazione del gioco lecito per contrastare quello illecito, sono risultate completamente insufficienti.

(4-06160)

ESPOSITO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dello sviluppo economico.* – Premesso che:

il 14 ottobre 2011 la società Symantec è stata avvisata, grazie ad un campione proveniente da un laboratorio di ricerca con forti collegamenti internazionali, che esiste un *virus* molto simile a Stuxnet;

questa minaccia è stata nominata W32.Duqu perché crea *file* con il prefisso del nome del *file* «DQ» e può essere il precursore di un futuro attacco *cyber* essendo principalmente un Trojan di accesso remoto (RAT – Remote Access Trojan);

la minaccia è stata recuperata da un'organizzazione con sede in Europa;

la società Symantec ha confermato che Duqu è una minaccia quasi identica a Stuxnet con lo scopo di raccogliere *intelligence data e assets* da parte di società che producono sistemi di controllo industriali per poter condurre più facilmente in futuro attacchi contro terzi ed essendo gli aggressori alla ricerca di informazioni rappresentate da documenti di progettazione che potrebbero aiutarli a sferrare un attacco futuro su una struttura di controllo industriale e/o infrastruttura critica nazionale o europea;

la telemetria analizzata mostra che la minaccia è stata diretta solo verso alcune aziende per via delle loro specifiche attività e che è possibile che altri attacchi siano in corso contro altre organizzazioni in modo simile con varianti non rilevate;

questa nuova minaccia è stata presumibilmente scritta dagli stessi autori di Stuxnet o da altri che hanno avuto accesso al codice sorgente e sembra essere stata creata dopo il recupero dello stesso;

gli aggressori utilizzano Duqu per installare un altro *file* in grado di memorizzare chiavi di accesso e raccogliere informazioni relative all'altro sistema;

la prima registrazione della presenza del *virus* Duqu è datata 1° settembre 2011. Tuttavia, gli attacchi che utilizzano queste varianti possono risalire sino al dicembre 2010;

uno dei *file* del *driver* della variante è accompagnato da un certificato digitale valido (rubato, come accadde con Stuxnet) che scade il 2 agosto 2012 e appartiene ad una società con sede a Taipei, Taiwan. Il certificato è stato revocato il 14 ottobre 2011. Attraverso il *server* di comando e controllo, gli aggressori sarebbero in grado di scaricare i *file* illecitamente;

la minaccia utilizza un comando personalizzato di un protocollo di controllo, scaricando e caricando quelle che sembrano essere normali immagini con estensione .jpg ed è, infine, configurata per funzionare 36 giorni al termine dei quali si autorimuove;

si sarebbe quindi ipotizzato che alcune aziende europee, e forse anche italiane, siano state obiettivo di attacco da parte del virus e quindi il sistema paese ed, in particolare, il settore industriale potrebbe essere in questo momento già «infettato» dal *file* Duqu,

si chiede di sapere:

se al Governo risulti che vi sia traccia del *virus* sia nella pubblica amministrazione e nelle infrastrutture critiche nazionali (trasporti, energia, eccetera) nonché nelle aziende strategiche per la sicurezza dell'Italia;

se vi sia in essere un piano proattivo di protezione delle informazioni «a monte» mediante strumenti di cifratura delle informazioni altamente sensibili o critiche contenuti in sistemi database (archivi elettronici indicizzati), presso i possibili obiettivi del *virus* «Duqu»;

conseguentemente, se vi sia in essere un processo proattivo di monitoraggio ed analisi – quantomeno presso le istituzioni più ad alto rischio – atto a segnalare tempestivamente «anomalie informatiche» verso

obiettivi del Paese, qualora le richiamate azioni proattive risultassero non essere poste in essere;

se vi sia un piano di difesa e reazione agli attacchi per le aziende strategiche a livello nazionale e la pubblica amministrazione;

se vi siano iniziative di coordinamento a livello nazionale e a livello europeo a difesa degli attacchi informatici e come essi siano trattati.
(4-06161)

COSTA, CARDIELLO, NESSA, GALLO, SARRO. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

ai sensi della legge n.148 del 2011, di conversione del decreto-legge n. 138 del 2011, il Governo è stato delegato ad adottare uno o più decreti legislativi volti alla riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari con l'obiettivo di «realizzare risparmi di spesa e incremento di efficienza»;

la ridefinizione dell'assetto territoriale degli uffici giudiziari dovrà avvenire secondo criteri oggettivi e omogenei che tengano conto dell'estensione del territorio, del numero degli abitanti, dei carichi di lavoro e dell'indice delle sopravvenienze, della specificità territoriale del bacino di utenza e del tasso d'impatto della criminalità organizzata, nonché della necessità di razionalizzare il servizio della giustizia nelle grandi aree metropolitane;

la Sezione distaccata di Casarano (Lecce) è certamente in possesso dei requisiti, oggettivi e omogenei, richiesti dalla citata legge n. 148 del 2011 tenuto conto della estensione del territorio, del numero degli abitanti, del carico di lavoro e dell'indice delle sopravvenienze, della specificità territoriale del bacino di utenza e del tasso d'impatto della criminalità organizzata;

la Sezione distaccata di Casarano è al vertice di tutti i criteri predefiniti, con riferimento a tutte le altre Sezioni distaccate del Tribunale di Lecce,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con urgenza adottando ogni utile iniziativa che, alla luce dei citati indiscutibili dati e valutata con attenzione la realtà della Sezione distaccata di Casarano, ne eviti la soppressione o l'accorpamento con tribunali limitrofi.
(4-06162)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

9ª Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare):

3-02462, della senatrice Poli Bortone, sull'attuazione di una mozione relativa alla crisi del settore agricolo.

13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali):

3-02461, del senatore Molinari, sulla compatibilità ambientale del porto turistico di Cecina (Livorno).

Avviso di rettifica

Nel resoconto sommario e stenografico della 628^a seduta pubblica del 19 ottobre 2011:

a pagina 116 la nota contrassegnata con l'asterisco si dà per non apposta;

a pagina 124, dopo il prospetto delle votazioni, inserire la seguente nota: «(*) Il senatore Chiti è in missione, dalle ore 19,10, per attività di rappresentanza del Senato; il senatore Lusi è assente per incarico avuto dal Senato per attività della 14^a Commissione permanente. Tali senatori non sono dunque assenti come riportato nel prospetto delle votazioni.»;

a pagina 125:

la «Nota alle votazioni» si dà per non apposta;

sotto il titolo: «Congedi e missioni», alla terza riga del secondo capoverso, prima della parola «Santini» aggiungere: «Lusi e».

