

**SENATO DELLA REPUBBLICA**  
—— XVII LEGISLATURA ——

**Mercoledì 13 aprile 2016**

**alle ore 9,30 e 16,30**

**607<sup>a</sup> e 608<sup>a</sup> Seduta Pubblica**  
——

**ORDINE DEL GIORNO**

- I. Discussione di mozioni sulla privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane** (*testi allegati*)
- II. Discussione di mozioni sugli atti di sindacato ispettivo dei parlamentari** (*testi allegati*)
- III. Ratifiche di accordi internazionali** (*elenco allegato*)

## MOZIONI SULLA PRIVATIZZAZIONE PARZIALE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

(1-00496) (Testo 2) (30 marzo 2016)

DE PETRIS, CERVELLINI, BAROZZINO, DE CRISTOFARO,  
PETRAGLIA, URAS, BOCCHINO, CAMPANELLA, VACCIANO - Il  
Senato,

premessi che:

all'interno del Documento di economia e finanza (DEF) 2014, il Governo aveva manifestato l'intenzione di attuare un piano di privatizzazioni attraverso la dismissione di partecipazioni in società controllate anche indirettamente dallo Stato; il programma nazionale di riforma, riporta infatti società a partecipazione diretta quali ENI, STMicroelectronics, ENAV, e società in cui lo Stato detiene partecipazioni indirettamente tramite Cassa depositi e prestiti, quali SACE, Fincantieri, CDP Reti, TAG (Trans Austria Gastleitung GmbH) e, tramite Ferrovie dello Stato, in Grandi stazioni-Cento stazioni;

il Governo ha inteso dare avvio al processo di privatizzazione della società Ferrovie dello Stato italiane SpA, il principale gruppo operante nel settore del trasporto ferroviario nel nostro Paese con la preliminare deliberazione adottata nella riunione del 23 novembre 2015, che ha determinato la presentazione in Parlamento dello schema di decreto n. 251 per l'acquisizione del parere;

in un primo momento, numerosi esponenti del Governo si erano lanciati in entusiastiche e frettolose affermazioni circa la bontà del progetto di privatizzazione della società. Si ricordano in tal senso gli annunci del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti circa la volontà del Governo di avviare la procedura di privatizzazione con un tetto del 40 per cento, o le affermazioni del Ministro dell'economia e delle finanze, Pier Carlo Padoan, che ha sostenuto come il modello di valorizzazione e quotazione della *holding* sia quello maggiormente efficiente;

numerose iniziative parlamentari hanno, tuttavia, frenato la corsa del Governo a dare avvio a tale processo, che necessita, come è ovvio, di essere ponderato attentamente in tutti i suoi aspetti, data la centralità del gruppo nel nostro Paese e le numerose ricadute sul piano economico e sociale;

l'evoluzione della società Ferrovie dello Stato l'ha vista passare da azienda autonoma sotto il controllo del Ministero dei trasporti ad ente pubblico, nel 1986, fino a giungere nel 1992 alla conformazione di società per azioni a totale partecipazione statale, per il tramite del Ministero dell'economia e delle finanze. Nel 1999 la società è stata divisa in Trenitalia, che si occupa del trasporto passeggeri e merci, e Rete ferroviaria Italiana, che gestisce invece le infrastrutture, entrambe rimanendo a totale partecipazione di Ferrovie dello Stato;

la società Ferrovie dello Stato SpA ha un fatturato di 8,4 miliardi di euro e nella prima metà del 2015 la crescita del fatturato del gruppo rispetto all'anno 2014 è stata di oltre il 2 per cento; gli investimenti sono in aumento, e si prevede di arrivare dai 4,3 miliardi di euro del 2014 ai 6,5 miliardi nel 2016;

il gruppo conta circa 70.000 dipendenti, di cui circa 5.000 in Germania (Netinera). La linea ferroviaria è lunga 16.726 chilometri, di cui circa 1.000 ad alta velocità. Il sistema alta velocità-alta capacità parte da Torino e arriva fino a Salerno (Torino-Milano-Bologna-Roma-Napoli-Salerno). Ulteriori tratti sono tra Milano e Treviglio e tra Padova e Mestre. Attualmente, si sta completando il tratto Milano-Verona-Venezia per disegnare la cosiddetta «T». La frequenza è di 8.000 treni al giorno di cui circa 7.000 regionali e 1.000 tra alta velocità, media e lunga percorrenza e treni merci;

dati Mediobanca del 2015 individuano il gruppo Ferrovie dello Stato italiane come la seconda azienda italiana per investimenti, la quinta per dipendenti, la decima per redditività e la tredicesima per fatturato; infine, Ferrovie dello Stato italiane quest'anno ha conquistato il primo posto nella classifica delle aziende dove i giovani neolaureati desiderano lavorare ed è risultata prima nel *ranking* "Best employer of choice 2015";

è da segnalare come i processi di privatizzazione non possano essere aprioristicamente percepiti quale garanzia di successo economico e maggiore competitività, ma risultino spesso terreni fertili per operazioni poco trasparenti, rischiando di ledere i diritti della collettività in settori molto delicati; in Italia le privatizzazioni sono state sempre caratterizzate da un percorso particolarmente complesso, pieno di fallimenti e di incognite in cui spesso si sono intrecciate operazioni finanziarie poco trasparenti, per cui lo Stato quasi mai ne ha tratto vantaggio né dal punto di vista economico, né tanto meno sotto il profilo della competitività;

nel caso di Ferrovie dello Stato, un settore strategico per tutti i cittadini, la logica della privatizzazione colpirebbe tra l'altro una società con un enorme potenziale industriale, che andrebbe garantito, invece, anche attraverso processi di riconversione ecologica e tecnologica;

nell'ambito di un processo di privatizzazione di Ferrovie dello Stato, le entrate al bilancio dello Stato derivanti dai dividendi della società sarebbero notevolmente ridotte;

dato il carattere strategico del servizio offerto, è evidente come il controllo parlamentare sulle decisioni che coinvolgono Ferrovie dello Stato debba essere esercitato in tutto il suo potenziale, al fine di tutelare il diritto alla mobilità di tutti i cittadini e il consistente valore patrimoniale della società;

risultano poco chiare le motivazioni alla base della scelta di procedere alla privatizzazione di una società solida e in crescita come Ferrovie dello Stato, un processo che comporta l'alienazione di un immenso patrimonio in un settore tanto delicato per i cittadini, per garantire un'entrata nel Fondo di ammortamento del debito pubblico valutata tra i 5 e i 10 miliardi di euro: risorse ben poco significative rispetto agli attuali 2.000 miliardi di debito pubblico, soprattutto se si considerano i rischi per profitti, livelli occupazionali e competenze professionali;

un'affrettata privatizzazione presenta gravi rischi soprattutto sotto il profilo della salvaguardia del mantenimento dei diritti e delle tutele per le lavoratrici ed i lavoratori operanti nel comparto ferroviario che rappresenta il requisito fondamentale per la sicurezza e il buon funzionamento del sistema ferroviario e per servizi di alta qualità nei confronti delle persone. Senza contare che, con l'estensione della concorrenza nel trasporto ferroviario di passeggeri nazionale, il processo di privatizzazione e la possibile pressione finalizzata al taglio dei costi, l'attuale situazione di crisi economica in cui versa il Paese potrebbe ulteriormente aggravarsi con inevitabili conseguenze sul piano della riduzione del numero dei dipendenti, il maggior ricorso all'*outsourcing* e al subappalto dei servizi, l'aumento dei contratti atipici, l'incremento dell'utilizzo dei lavoratori in somministrazione, l'intensificazione dei carichi e della pressione sul lavoro, l'aumento degli orari di lavoro flessibili, del frazionamento dei turni di lavoro e del ricorso al lavoro straordinario;

la progressiva deresponsabilizzazione pubblica nei confronti del trasporto ferroviario rischia di comportare una lesione al diritto alla mobilità dei cittadini, attraverso aumenti dei prezzi e la riduzione delle corse su linee considerate non redditizie, colpendo in particolare i lavoratori pendolari: è

necessario invece che il trasporto pubblico garantisca collegamenti tra tutte le aree del Paese, anche per ciò che concerne le cosiddette zone periferiche; lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (n. 251), all'esame dell'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato per l'emissione del parere parlamentare, recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA, non contiene nulla sulle garanzie ai lavoratori, alla sicurezza dei viaggiatori e al mantenimento e sviluppo della qualità del servizio, in particolare del servizio pubblico relativo al pendolarismo e al trasporto merci. Inoltre risulta particolarmente oscura l'affermazione del Governo secondo cui è sua intenzione procedere all'apertura ad altri soci del capitale di FS SpA, "anche mediante nuove disposizioni finalizzate alla piena valorizzazione della società e del Gruppo";

l'opzione di privatizzare l'intero gruppo, con la possibilità che dei privati possano quindi controllare anche le società che detengono la rete e l'infrastruttura che offre il servizio pubblico a carattere universale come Rete Ferroviaria Italiana (RFI), rischia inoltre di creare un pericoloso e dannoso precedente;

è necessario che l'intero progetto di privatizzazione sia valutato dal Parlamento in modo puntuale e dettagliato nei suoi aspetti e risvolti economici, industriali, occupazionali e sociali. Il Governo, invece di un vago schema di decreto, dovrebbe essere in grado di produrre una relazione che valuti gli effetti finanziari e industriali della alienazione di FS sul bilancio dello Stato, e i minori dividendi conseguentemente versati;

al contrario, lo schema di decreto non reca nel dettaglio una disciplina di alienazione esaustiva, sia nella fase di mantenimento di una quota di controllo pubblico nel capitale, sia in merito alle eventuali determinazioni relative all'offerta pubblica di vendita;

le affermazioni del ministro Padoan circa il potenziale interesse di investitori istituzionali, anche internazionali, non vengono accompagnate da dati e informazioni chiare in merito. L'amministratore delegato del gruppo ha di contro annunciato nei primi giorni di febbraio che la quotazione in Borsa di FS verrà rimandata almeno al 2017, necessitando di tempi lunghi e di certezza in merito ad alcuni nodi irrisolti: un piano industriale che risolva le due principali criticità della gestione, il trasporto

merci e il trasporto regionale; una condizione "difficile" dei mercati azionari; un quadro regolatorio ancora incompiuto;

lo stesso ministro Delrio in un'intervista al quotidiano "la Repubblica" del 19 marzo 2016 ha confermato che la privatizzazione di FS, entro la fine del 2016, appare piuttosto complicata;

in merito ai citati atti parlamentari intervenuti nel corso degli ultimi mesi sulla questione della privatizzazione di FS, si segnala come alla Camera dei deputati, il 3 dicembre 2015, sia stata approvata la mozione 1-01068, che impegnava il Governo "ad astenersi nell'immediato dal procedere alla messa sul mercato di quote pubbliche afferenti al gruppo Ferrovie dello Stato italiane S.p.a., quantomeno fino a quando il Governo non avrà illustrato alle Camere in modo puntuale tutti gli aspetti e i risvolti economici, industriali, occupazionali e sociali conseguenti all'annunciato piano di privatizzazione del gruppo";

inoltre, nei due rami del Parlamento sono stati approvati pareri al suddetto schema di decreto del Governo n. 251. La 8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato ha richiesto, tra le altre cose, che venga data piena e puntuale applicazione a quanto previsto dalle mozioni approvate alla Camera dei deputati, nel senso che il Governo, prima di procedere all'effettivo collocamento sul mercato delle quote azionarie di Ferrovie dello Stato italiane SpA, informi tempestivamente il Parlamento circa alcune questioni: le modalità che saranno adottate in via definitiva per la privatizzazione, con particolare riguardo alle soluzioni tecniche prescelte per il mantenimento della proprietà pubblica dell'infrastruttura ferroviaria e, conseguentemente, per l'assetto societario del gestore dell'infrastruttura stessa; il nuovo piano industriale, preventivamente approvato da Ferrovie dello Stato italiane SpA; eventuali provvedimenti legislativi o regolatori che possano incidere sui settori di attività e sull'operatività del gruppo, in particolare nel trasporto regionale e locale e nel trasporto merci; sui conseguenti effetti economici, industriali, occupazionali e sociali attesi dalla privatizzazione;

infine, si segnala come il comma 677 della legge di stabilità per il 2016 (legge n. 208 del 2015) abbia previsto che: "Qualora entro il 31 dicembre 2016 si proceda all'alienazione di quote o a un aumento di capitale riservato al mercato del gruppo Ferrovie dello Stato italiane Spa, il Ministero dell'economia e delle finanze presenta alle Camere una relazione che evidenzia in modo puntuale l'impatto economico, industriale e occupazionale derivante dalla privatizzazione nella quale sono indicati in particolare i dati finanziari e industriali degli effetti dell'alienazione o dell'eventuale aumento di capitale sulle società interessate e sul bilancio

dello Stato, la minore spesa per interessi derivante dall'utilizzo delle risorse incassate dall'alienazione per la riduzione del debito pubblico, i minori dividendi versati al bilancio dello Stato in conseguenza dell'alienazione e gli effetti dell'alienazione o dell'aumento di capitale riservato al mercato sul piano industriale del gruppo";

ad oggi, tuttavia, il Governo non ha ancora inviato alle Camere nulla che approfondisca realmente la questione della privatizzazione delle Ferrovie dello Stato o i possibili benefici che ne trarrebbe la collettività;

di contro lo schema di decreto n. 251, unico elemento sottoposto sinora all'attenzione del Parlamento, oltre a essere estremamente vago su tempi e modalità del processo di alienazione di FS, mostra come la volontà del Governo non sia quella di potenziare i servizi e la rete nell'interesse generale del Paese, ma, piuttosto, di fare cassa ed abbattere il debito pubblico, come chiarito anche nella memoria dell'audizione del ministro Padoan del 12 gennaio 2016, in cui si legge che " Gli introiti derivanti dalla quotazione di Ferrovie dello Stato Italiane saranno destinati per legge esclusivamente al fondo ammortamento dei titoli di Stato e utilizzati, attraverso il riacquisto o il rimborso a scadenza di detti titoli, per la riduzione del debito pubblico ai sensi della normativa vigente"; senza nemmeno avere dati circa la reale entità degli introiti derivanti dalla privatizzazione in oggetto, come confermato dal ministro delle finanze Padoan nel corso dell'audizione presso la IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati,

impegna il Governo:

1) a non adottare in via definitiva lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 251 recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA e a rinviare l'avvio di un possibile processo di privatizzazione, al fine di promuovere un serio dibattito politico e parlamentare basato su dati certi, provenienti da stime e simulazioni fondate su un approfondito esame delle conseguenze e degli eventuali esiti della privatizzazione stessa, relativi, in particolare, alla garanzia dei livelli occupazionali e contrattuali, del mantenimento e dello sviluppo della qualità dell'offerta di servizio pubblico locale e regionale, nel quadro del potenziamento della sicurezza degli utenti e dei lavoratori, della rivitalizzazione e dell'efficientamento del trasporto merci, in un'ottica di riconversione ecologica e civile che diminuisca progressivamente il trasporto su gomma, della promozione di investimenti mirati a colmare il *gap* infrastrutturale ferroviario che divide il

Mezzogiorno dal resto del Paese, con particolare riferimento all'alta velocità, al raddoppio delle linee e all'ammodernamento del materiale rotabile, nonché relativi agli effetti della alienazione sul bilancio dello Stato e ai minori dividendi versati al bilancio dello Stato in conseguenza dell'alienazione stessa;

2) a considerare la reale opportunità di procedere alla privatizzazione di un settore tanto delicato sul piano sociale, quanto centrale su quello economico;

3) come richiesto anche dalle osservazioni al parere della 6a Commissione permanente (Finanze e tesoro) del Senato del 13 gennaio 2016 sull'atto del Governo n. 251, a non escludere a priori la destinazione, per quote e verificato il volume complessivo degli introiti, anche a misure dirette agli investimenti infrastrutturali sulla rete ferroviaria, riqualificando le reti di trasporto regionale.

(1-00511) (20 gennaio 2016)

CROSIO, CENTINAIO, STEFANI, ARRIGONI, CALDEROLI, CANDIANI, COMAROLI, CONSIGLIO, DIVINA, STUCCHI, TOSATO, VOLPI - Il Senato,

premessi che:

Ferrovie dello Stato SpA riveste un ruolo di primaria importanza nel panorama delle aziende pubbliche, gestendo opere e servizi nel trasporto ferroviario, che vengono utilizzati quotidianamente per lo spostamento di persone e merci sul territorio nazionale e internazionale;

l'azienda ha un fatturato di 8,4 miliardi, maggiorato di 2 punti percentuali rispetto al 2014, impiega circa 70.000 dipendenti per un totale di 16.700 chilometri di rete ferroviaria, di cui circa 1.000 ad alta velocità;

a fronte di questi numeri, che fanno del gruppo Ferrovie dello Stato una delle aziende italiane più appetibili dal punto di vista economico, l'azienda risulta comunque al dodicesimo posto nella classifica delle ferrovie europee per percorrenza media chilometrica per abitante: i settori più problematici, anche perché meno redditizi, sono quelli relativi al trasporto su treni intercity e regionali, e quindi quelli a servizio dei cittadini e dei tanti pendolari che utilizzano il treno come mezzo di trasporto privilegiato per raggiungere il posto di lavoro e di studio;



nonostante l'azienda abbia usufruito di cospicui contributi pubblici, la stessa non ha mai realmente investito nel migliorare la qualità dei servizi di trasporto ferroviario e le prestazioni gestionali, accumulando, negli anni, un *gap* rispetto alle concorrenti, il quale rappresenta oggi un ostacolo allo sviluppo competitivo del settore del trasporto, sia merci che passeggeri;

il comma 1 dell'articolo unico dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri esaminato dall'8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato prevede l'alienazione di una quota del 40 per cento della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Ferrovie dello Stato SpA, dando il via ad un processo di privatizzazione che suscita a parere dei proponenti perplessità per la mancanza di un quadro chiaro e completo sui futuri scenari che si andrebbero a delineare, soprattutto in termini di qualità del servizio offerto al pubblico;

infatti, sia Trenitalia (l'impresa di trasporto passeggeri e merci) sia Rete ferroviaria italiana (società che si occupa della gestione dell'infrastruttura) sono partecipate della società pubblica Ferrovie dello Stato e, quindi, sembra fondamentale che il progetto di privatizzazione chiarisca quali siano gli ambiti coinvolti nella vendita, per non incorrere nel rischio che si cedano alla proprietà privata gli *asset* a maggior redditività e rimangano in mano pubblica i rami diseconomici;

per evitare che sia solo un'operazione economico-finanziaria e divenga, invece, un momento di crescita e sviluppo per l'intero sistema del trasporto ferroviario, un'eventuale privatizzazione dovrebbe essere accompagnata da specifiche clausole a salvaguardia della qualità del servizio offerto agli utenti, soprattutto nei settori a maggior richiesta, che presentano attualmente profili di grosse criticità. A tal fine, sarebbe necessario che i futuri contratti di servizio prevedessero la garanzia di *standard* minimi nel numero e nella qualità dei servizi offerti ai cittadini e che i programmi e gli accordi europei, strategici per il nostro Paese, sul trasporto ferroviario di merci venissero salvaguardati e sostenuti nei futuri piani industriali;

sarebbe, altresì, fondamentale che la privatizzazione in atto non ostacolasse gli accordi già in essere, finalizzati al potenziamento delle linee *trans* europee, come il potenziamento delle adduttrici del Gottardo, in particolare il collegamento Arcisate-Stabio, che ha una grossa valenza strategica, la cui realizzazione è frutto di impegni assunti (e non onorati dal nostro Paese) con la Confederazione elvetica;

se la linea ad alta velocità sul territorio italiano è paragonabile, per qualità, a quella presente in altri Paesi europei, i servizi di trasporto merci e passeggeri sono drammaticamente sotto la media: eppure, il servizio del trasporto pubblico locale rappresenta un punto fondamentale, sia sotto il profilo economico, sia sotto il profilo sociale, perché, attraverso di esso, deve essere garantita la possibilità di effettuare gli spostamenti necessari per lo svolgimento delle attività principali della vita economica e sociale, assicurando, comunque, un livello adeguato di prestazioni su tutto il territorio;

le privatizzazioni in Italia hanno sempre diviso l'opinione pubblica per le numerose incognite e gli interessi che ne possono scaturire, che non sempre rispondono a criteri di maggiore efficienza e competitività, sia rischiando di non apportare reali benefici per gli utenti, sia mettendo a rischio l'universalità di un servizio che, seppur gestito da privati, svolge un ruolo di fondamentale importanza per il pubblico,

impegna il Governo:

- 1) a rendere noti i dettagli del programma di privatizzazione, che interessa la rete ferroviaria italiana, chiarendo in particolare quali siano i ricavi attesi dall'operazione, affinché gli stessi possano essere impiegati a favore del trasporto pubblico locale, garantendo che il servizio venga svolto su tutto il territorio nazionale, nel rispetto di più alti criteri di qualità e a prezzi sostenibili per i cittadini;
- 2) a tenere informato il Parlamento sull'evolversi della vicenda di cui in premessa e sui possibili scenari che da essa potrebbero scaturire, chiarendo, in particolare, quali siano gli ambiti coinvolti nella vendita, per non incorrere nel rischio che si cedano alla proprietà privata gli *asset* a maggior redditività e rimangano in mano pubblica i rami diseconomici;
- 3) ad assumere iniziative volte ad inserire nei prossimi contratti di servizio apposite clausole di impegno per l'ente gestore del servizio ferroviario, atte a garantire il mantenimento degli impegni già assunti dal nostro Paese, per la realizzazione e il potenziamento delle adduttrici del Gottardo;
- 4) a far valere, in qualità di azionista di riferimento, le decisioni che interessano strategie funzionali allo sviluppo del nostro Paese, nell'ambito dei programmi e degli accordi europei.

SCIBONA, CIOFFI, AIROLA, MARTELLI, GAETTI, SERRA, LUCIDI, CAPPELLETTI, CASTALDI, GIROTTO, MORONESE, BULGARELLI, PUGLIA, DONNO, MONTEVECCHI, PAGLINI, SANTANGELO, BOTTICI, BERTOROTTA - Il Senato,

premessi che:

Ferrovie dello Stato SpA è la principale società operante nel trasporto ferroviario italiano, con un fatturato di 8,4 miliardi di euro, 70.000 dipendenti e un totale di 16.700 chilometri di rete ferroviaria, di cui circa 1.000 ad alta velocità;

le azioni di Ferrovie dello Stato italiane SpA appartengono interamente allo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'economia e delle finanze, a cui fanno capo le società operative nei diversi settori della filiera e altre società di servizio e di supporto al funzionamento del gruppo;

le società controllate direttamente da FS SpA sono 14, tra cui le principali sono: Trenitalia, che gestisce le attività di trasporto passeggeri e di logistica; RFI, gestore dell'infrastruttura ferroviaria; FS Logistica, per la logistica ferroviaria del sistema nazionale delle merci; Busitalia Sita Nord, opera nel trasporto persone con autobus nel Centro-Nord; Italferr, che opera sul mercato italiano e internazionale dell'ingegneria dei trasporti ferroviari; Grandi stazioni (60 per cento la partecipazione di FS), gestisce il *network* delle 14 principali stazioni ferroviarie italiane; Centostazioni (60 per cento la partecipazione di FS), per la valorizzazione, riqualificazione e gestione di 103 immobili ferroviari sul territorio nazionale; Netinera Deutschland (51 per cento la partecipazione di FS), una capogruppo che controlla 7 società che governano circa 40 imprese nei Länder tedeschi che operano nel trasporto ferroviario, nel trasporto di passeggeri su strada, nella logistica, nella manutenzione e riparazione dei veicoli, nelle infrastrutture ferroviarie; Fercredit, società di servizi finanziari (*factoring*, *leasing* e credito al consumo); Ferservizi, il centro servizi integrato, che gestisce per la capogruppo e per le società del gruppo FS le attività di *back office* (acquisti, servizi immobiliari, servizi amministrativi, servizi informatici e tecnologici); FS sistemi urbani, per la valorizzazione del patrimonio del gruppo non funzionale all'esercizio ferroviario e lo svolgimento di servizi integrati urbani. A queste si aggiungono 61 società controllate indirettamente, la maggior parte delle quali all'estero;

considerato che:

con lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (Atto del Governo n. 251), presentato al Senato il 2 dicembre 2015, è stato avviato

*l'iter* di privatizzazione, attraverso il collocamento sul mercato di una quota di minoranza, fino ad un massimo del 40 per cento, del capitale della capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, in modo tale da consentire comunque il mantenimento di una partecipazione dello Stato al capitale di Ferrovie dello Stato non inferiore al 60 per cento;

la norma contenuta all'articolo 1, comma 1, fa espressamente salva l'assegnazione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, gestita da Rete ferroviaria italiana SpA (RFI), che opera in base alla concessione quarantennale di cui al decreto ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000;

l'alienazione della quota di partecipazione potrà essere effettuata, anche in più fasi, con 2 possibili modalità: a) offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia e ai dipendenti del gruppo Ferrovie dello Stato; b) offerta pubblica di vendita rivolta a investitori istituzionali italiani e internazionali;

lo schema di decreto ha un contenuto estremamente sintetico ed un limitato livello di dettaglio rispetto alle concrete modalità di realizzazione del processo di alienazione della partecipazione, non chiarendo, innanzitutto, se l'intenzione sia quella di collocare sul mercato una quota dell'intera *holding* di Ferrovie dello Stato italiane SpA o singoli segmenti di attività, impedendo così anche di comprendere quale sia l'effettivo perimetro societario oggetto della privatizzazione e di valutare quale potrebbe essere il valore economico-finanziario della stessa operazione;

lo schema di decreto si colloca all'interno di un più ampio programma di privatizzazioni reso noto a partire dalla nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2013, nella quale è stata prevista una riduzione del debito pubblico nel periodo 2014-2017 di 0,5 punti percentuali di Pil all'anno derivante dagli introiti delle privatizzazioni e delle dismissioni immobiliari. Tale impostazione è stata confermata anche nel Documento di economia e finanza 2014 e in quello del 2015. Nell'ambito di quest'ultimo, il programma nazionale di riforma (PNR), che definisce, in coerenza con il programma di stabilità, gli interventi da adottare per il raggiungimento degli obiettivi nazionali di crescita, produttività, occupazione e sostenibilità delineati dalla nuova strategia Europa 2020, conferma la cessione delle partecipazioni di ENEL, Poste italiane, Ferrovie dello Stato, ENAV e Grandi stazioni SpA;

il Ministro dell'economia, in sede di audizione presso l'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto, ha dichiarato che, tra il 2016 e il 2018,

si prevede che l'insieme del programma di privatizzazioni potrà portare all'erario introiti pari allo 0,5 per cento del PIL su base annua. Proprio in questi giorni, inoltre, si è diffusa la notizia secondo cui il Governo starebbe lavorando ad una seconda *tranche* di privatizzazione di Poste italiane;

le entrate derivanti dalle quotazioni della società saranno destinate, così come previsto all'articolo 13 del decreto-legge n. 332 del 1994, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 474 del 1994, e come confermato dal Ministro dell'economia in sede di audizione, esclusivamente al fondo di ammortamento del debito pubblico (di cui all'articolo 2 della legge n. 432 del 1993), escludendo in tal modo che la privatizzazione possa eventualmente costituire un'operazione di politica industriale volta al rilancio del settore ferroviario, favorendo il risanamento dei segmenti oggi più carenti quali il trasporto pubblico locale e il trasporto merci, la crescita degli investimenti e il recupero di efficienza dei servizi;

tale operazione di privatizzazione potrebbe inoltre determinare l'indebolimento di rilevanti potenzialità industriali nazionali, senza peraltro un sostanziale e rilevante effetto di diminuzione del debito pubblico, ma con una riduzione delle entrate fornite al bilancio dello Stato dai dividendi della stessa società;

continuare a considerare le privatizzazioni come strumento per il riequilibrio dei conti pubblici attraverso una riduzione dello *stock* di debito significa anche ignorare del tutto gli effetti della prima ondata di privatizzazioni che, nella seconda metà degli anni '90 del secolo scorso, ha interessato alcune delle *public utility* di proprietà pubblica, quali Telecom Italia, Enel e Eni. Anche in quell'occasione le privatizzazioni sono state guidate dall'urgenza dei conti pubblici, senza avviare contemporaneamente un processo di liberalizzazione dei mercati in cui le società stesse operavano. Le conseguenze di quelle scelte si sono concretizzate, negli anni, in ritardi e distorsioni nella liberalizzazione dei mercati, con gli inevitabili svantaggi che ne sono derivati per i cittadini;

il dibattito relativo ad un'eventuale alienazione di quote di Ferrovie dello Stato italiane non sembra, inoltre, aver considerato attentamente i rischi derivanti da un'affrettata privatizzazione soprattutto sotto il profilo della salvaguardia del mantenimento dei diritti e delle tutele per i lavoratori operanti nel comparto ferroviario;

rilevato che:

nonostante FS sia una delle principali aziende del Paese, in grado di incidere direttamente sulla politica nazionale dei trasporti, è sotto gli occhi

di tutti che il settore ferroviario in Italia, al di là dei risultati ottenuti in termini di miglioramento del servizio con la realizzazione e l'attivazione di alcune tratte della rete ad alta velocità e alta capacità (sebbene, in alcuni casi, a costi di investimento tripli rispetto ai sistemi di alta velocità di altri Paesi europei), sconta ancora gravi carenze, in particolare nel trasporto di passeggeri di percorrenza medio-lunga, in quello regionale e locale e nel trasporto merci, penalizzando pesantemente l'attività e la vita di cittadini e imprese;

negli ultimi 20 anni lo Stato italiano ha investito massicciamente per realizzare la rete ad alta velocità/alta capacità (AV/AC). Secondo i dati forniti nell'ultimo piano industriale (2011-2015) di Ferrovie dello Stato, per l'intera opera sono stati già spesi circa 28 miliardi di euro, a fronte di un costo complessivo previsto di circa 40 miliardi;

l'Italia, infatti, è ormai sempre più un Paese che viaggia a 2 velocità: da una parte i convogli ad alta velocità che collegano le principali destinazioni Roma, Milano, Napoli, Salerno, Torino, Venezia, con una offerta sempre più ampia, articolata e sempre più remunerativa; dall'altra quella dei treni di medio-lunga percorrenza e dei treni regionali, dove si viaggia troppo spesso tra tagli di risorse, soppressioni di corse, ritardi e disservizi, e con oltre 1.189 chilometri di rete ferroviaria "storica" ormai chiusi. Uno studio pubblicato sulla rivista bimestrale dell'ENEA, "Energia, Ambiente e Innovazione", pubblicato a fine 2012, esaminando i dati di dettaglio dell'esercizio di Trenitalia mostrava come già allora i tagli sull'offerta viaggiatori di media e lunga percorrenza fossero tutti concentrati sui servizi "universali contribuiti", ossia quei servizi che non sono in grado di garantire la propria redditività e quindi, in quanto ritenuti di pubblica utilità, sono sovvenzionati dallo Stato attraverso il contratto di servizio stipulato da Trenitalia SpA con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, favorendo così l'interesse della stessa impresa di trasporto a trasferire una parte della domanda dei viaggiatori dall'area del servizio universale a quella di mercato, redditizia;

il Ministro delle infrastrutture ha in più occasioni ribadito che il settore del trasporto regionale locale è in grave sofferenza e che, dopo la privatizzazione, Ferrovie dello Stato dovrà in ogni caso garantire il rispetto degli obblighi del servizio pubblico universale, con particolare riguardo alla qualità ed efficienza del trasporto pubblico locale;

è evidente che il rispetto di tali obblighi da parte di FS, a prescindere da ogni eventuale privatizzazione, è stato ripetutamente ignorato. La strategia della *holding* Ferrovie dello Stato è stata negli anni quella di tagliare le

tratte in perdita del servizio universale, concentrare attenzioni e investimenti su quelle redditizie, partecipare a gare all'estero, e, nel contempo, mantenere un ruolo centrale nel servizio di trasporto regionale, con importanti contributi finanziari delle Regioni, avvalendosi degli affidamenti diretti e contando sul rinvio sistematico dello svolgimento delle gare, già previsto, per il trasporto locale, sin dal decreto legislativo n. 422 del 1997. Ne consegue che la necessità di garantire su tutto il territorio nazionale servizi adeguati, sia per quanto riguarda i collegamenti che vengono effettuati, sia per quanto riguarda la qualità dei servizi, la puntualità e le condizioni dei treni, resta una mera enunciazione di principi;

un'eventuale operazione di privatizzazione dovrebbe comunque garantire da parte dell'azienda il rispetto di tutti gli obblighi legati al servizio universale, evitando il prevalere di logiche, come quelle sinora perseguite, che premiano solo i settori di attività più remunerativi, come i collegamenti ad alta velocità, assicurando i necessari investimenti pubblici e privati anche per servizi meno profittevoli (come il trasporto regionale e locale), ma che rivestono grande rilevanza sociale ed ambientale, e intervenendo, in particolare, per l'ammodernamento strutturale delle linee esistenti al fine di rendere più vantaggioso e maggiormente concorrenziale il servizio ferroviario, soprattutto per i pendolari;

considerato inoltre che:

il 3 dicembre 2015, presso la Camera dei deputati, è stata discussa e approvata una serie di mozioni (1-01068, 1-01070, 1-01072, 1-01077, 1-01078 e 1-01080) sul progetto di privatizzazione di Ferrovie dello Stato italiane SpA, con le quali si impegnava il Governo, tra le altre cose, a mantenere il controllo pubblico dell'infrastruttura ferroviaria e a non procedere al collocamento sul mercato di quote del capitale sociale del gruppo senza prima aver illustrato in modo puntuale al Parlamento tutti gli aspetti e i risvolti economici, industriali, occupazionali e sociali conseguenti al piano di privatizzazione;

l'articolo 1, comma 677, della legge di stabilità per il 2016 (legge n. 208 del 2015) prevede, infatti, che, qualora entro il 31 dicembre 2016 si proceda all'alienazione di quote o a un aumento di capitale riservato al mercato del gruppo Ferrovie dello Stato italiane SpA, il Ministero dell'economia presenti alle Camere una relazione che evidenzi in modo puntuale l'impatto economico, industriale e occupazionale derivante dalla privatizzazione;

nel corso delle audizioni svolte dall'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato, il Governo ha espresso la volontà di non procedere alla

privatizzazione prima di aver definito un nuovo piano industriale per il gruppo, teso anche a risanare e rilanciare le attività ancora in sofferenza;

l'8<sup>a</sup> Commissione del Senato, il 19 gennaio 2016, ha approvato sullo schema di decreto n. 251 un parere favorevole contenente numerose condizioni e osservazioni. Il Movimento 5 Stelle ha presentato un parere contrario sull'atto,

impegna il Governo:

1) a non adottare in via definitiva lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, recante la definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia nel capitale di Ferrovie dello Stato SpA (Atto del Governo n. 251);

2) a subordinare il processo di privatizzazione sia di Ferrovie dello Stato SpA che delle altre società a controllo pubblico ad un ampio confronto tra Governo e Parlamento e ad una seria e verificabile analisi dei possibili esiti e degli effetti economici, industriali, occupazionali e sociali attesi dai processi di privatizzazione in corso, anche al fine di rivedere la decisione di vendere *asset* vincenti del patrimonio pubblico per il solo fine di pervenire ad una minima riduzione dello *stock* di debito pubblico, scelta perdente nel medio e lungo periodo;

3) a presentare alle Camere, a prescindere da quanto già previsto dall'articolo 1, comma 677, della legge di stabilità per il 2016, i dati finanziari e industriali degli effetti conseguenti ad un'eventuale alienazione della quota di FS sul bilancio dello Stato e i minori dividendi versati;

4) ad informare tempestivamente il Parlamento in merito ai nuovi obiettivi industriali che Ferrovie dello Stato italiane SpA intenderà darsi e ad intervenire opportunamente affinché le attività del gruppo convergano sinergicamente nell'obiettivo del Governo di migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto;

5) a garantire pienamente la proprietà pubblica dell'infrastruttura ferroviaria e ad investire nella rete ferroviaria per ammodernare le linee esistenti, riqualficando in particolare le reti di trasporto regionale, al sostegno della ripresa economica, e per colmare il *gap* infrastrutturale esistente tra il Nord e il Sud del Paese, drammaticamente rappresentato, da un lato, dall'aumento di aree che dispongono di collegamenti ad alta velocità e, dall'altro, dalla presenza, principalmente nell'Italia meridionale, di linee a binario unico non elettrificato;



6) a monitorare il rispetto da parte di Ferrovie dello Stato degli obblighi del servizio pubblico, con particolare riguardo alla qualità, sicurezza ed efficienza del trasporto pubblico locale, anche al fine di massimizzare i benefici in termini ambientali e di risparmio energetico ottenibili da un rilancio del trasporto su ferro, riducendo drasticamente il traffico su gomma e favorendo l'abbattimento di polveri sottili;

7) ad adottare, ove mai dovesse avere seguito l'operazione di privatizzazione, le opportune iniziative per garantire che l'ingresso di un soggetto privato nel capitale di Ferrovie dello Stato SpA avvenga nel rispetto della massima trasparenza ed imparzialità, assicurando la tutela dell'interesse pubblico.

(1-00545) (30 marzo 2016)

ROMANI Paolo, GIBIINO, PELINO, FLORIS, MALAN, BERTACCO, ARACRI, MARIN, PICCOLI, CERONI, AMIDEI - Il Senato,

premesso che:

la liberalizzazione ferroviaria, come processo legislativo, ha introdotto nei vari Stati europei il principio per cui una pluralità di operatori (imprese ferroviarie) utilizzano le stesse infrastrutture ferroviarie, adeguandosi ai principi del liberalismo economico. Tale processo ha avuto inizio, come noto, con l'emanazione della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, che riconosce la necessità di una maggiore integrazione del sistema ferroviario europeo in un mercato sempre più concorrenziale. La direttiva stabilisce, inoltre, l'importante distinzione fra l'esercizio dei servizi di trasporto e la gestione dell'infrastruttura, identificando la necessità di gestire separatamente queste due aree, al fine di favorire il futuro sviluppo e l'efficienza delle ferrovie comunitarie;

il trasporto ferroviario (treno o metropolitana) rappresenta per l'Unione europea una modalità di spostamento efficiente, con minor impatto in termini di inquinamento, più sicuro e con impatto contenuto sul territorio. In Italia, tuttavia, rimane, se la si confronta con i Paesi europei, una modalità di spostamento meno utilizzata rispetto alle altre più inquinanti, quale il trasporto su gomma. Al di là della comodità che può offrire, in termini di autonomia di spostamento un veicolo su gomma, è anche vero che carenze di collegamenti ferroviari, o di combinazioni treno e autobus o treno e trasporto idroviario possono scoraggiare la persona all'utilizzo della rete ferroviaria;

a fine 2008, a seguito del processo di liberalizzazione, le imprese ferroviarie titolari di licenza di trasporto ferroviario concessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti erano 56; le imprese in possesso del certificato di sicurezza erano 27; i contratti attivi di traccia erano 20. Sulla rete del gestore Rete ferroviaria italiana (RFI) si era prodotta un'offerta di trasporto pari a 337,8 milioni di chilometri ferroviari; di questi 326,4 milioni sono stati realizzati da Trenitalia e 10,7 milioni sono da attribuire ad operatori terzi, che, in termini chilometrici, si è attestata sul 2,9 per cento del totale. Rete Ferroviaria SpA opera a regime di concessione a seguito del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000, recante "Concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale". La società è operativa dal 1° luglio 2001 e la concessione avrà termine nel 2060 (concessione per un periodo di 60 anni);

per quanto riguarda i trasporti (logistica), la mancata realizzazione di opere infrastrutturali importanti e dell'utilizzo, tutt'altro che razionale, di quelle già esistenti ha determinato, secondo il rapporto di Confcommercio "Trasporti al passo, economia ferma", edito nel 2013, un danno per il Paese, che per il periodo 2000-2012 è stato quantificato in circa 24 miliardi di euro di mancato prodotto interno lordo. Una perdita di risorse economiche dovuta non solamente ad infrastrutture mai realizzate e ad autostrade mai portate a termine, ma anche ad un'incapacità, non volontà o indifferenza a far fruttare al meglio l'esistente. L'Italia non è riuscita a collegare efficientemente le reti esistenti, non ha riformato efficacemente gli assetti portuali, anche turistici, gli interporti e le piattaforme logistiche. Appesantimenti burocratici, ma anche una mancata capacità di molte Regioni di utilizzare le risorse comunitarie disponibili e di utilizzare le risorse statali assegnate per le finalità designate hanno determinato aree del Paese con una carenza infrastrutturale stradale e ferroviaria ingiustificabile, che ha determinato anche un freno alla possibilità di attrarre investimenti esteri e di aumentare i flussi turistici al di fuori delle solite rotte (città d'arte e luoghi paesaggisti e naturali più noti). Sul punto si rammenta infatti che i servizi di trasporto ferroviario locale a livello regionale su rete statale RFI rimangono di competenza esclusiva delle Regioni, che li affidano in base a contratti di servizio a imprese ferroviarie, purché in possesso di licenza di esercizio e copertura finanziaria, con contratti aventi durata pluriennale limitata;

tale precisazione è necessaria per comprendere che l'efficienza del trasporto ferroviario, e l'interconnessione del Paese, non dipende solamente dal gruppo Ferrovie dello Stato ma che è compito di ciascuna Regione realizzare una realtà infrastrutturale e di trasporto adeguata al

soddisfacimento della domanda. La questione che ne discende è se le Regioni siano in grado di rispondere efficacemente a quanto è di loro competenza in termini di trasporti;

il 9° Rapporto per la VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera dei deputati sull'attuazione della legge n. 443 del 2001 ("legge obiettivo"), che analizza l'evoluzione del programma delle infrastrutture strategiche (PIS) tra il 2002 e il 2014, aggiornata al 31 dicembre 2014, e presentata a marzo 2015, prende in considerazione 419 infrastrutture, il cui costo presunto è pari a 383 miliardi e 857 milioni di euro, evidenzia che la tipologia delle opere che il programma contempla riguarda prevalentemente strade, ferrovie e metropolitane. Alle infrastrutture per il trasporto (strade, ferrovie, metropolitane, porti, aeroporti e interporti), è riconducibile il 95,5 per cento dei costi; il restante 4,5 per cento dei costi riguarda altre infrastrutture inserite nel programma. Rispetto al costo degli interventi, le opere stradali rappresentano il 52 per cento del totale, pari a circa 148 miliardi di euro. Le opere ferroviarie rappresentano il 35 per cento, pari a 99 miliardi. Le metropolitane poco più del 6 per cento, pari a 18 miliardi di euro, le opere portuali il 2 per cento (5,6 miliardi), gli interporti lo 0,6 per cento (1,6 miliardi) e le opere aeroportuali appena lo 0,1 per cento (188 milioni di euro);

nel Documento di economia e finanza (DEF) 2014, il Governo ha manifestato l'intenzione di attuare un piano di privatizzazioni attraverso la dismissione di partecipazioni in società controllate anche indirettamente dallo Stato; il Governo ha inviato alle Camere, per l'acquisizione del parere da parte delle competenti Commissioni, l'atto n. 251 recante lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato SpA;

l'atto è volto a: a) definire le modalità di privatizzazione e di collocamento sul mercato della partecipazione detenuta dallo Stato, attraverso il Ministero dell'economia, nel capitale del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, attualmente pari al 100 per cento; b) precisare che, nella scelta delle modalità con le quali realizzare la privatizzazione, devono essere assicurati anche gli obiettivi dell'azionariato diffuso e della stabilità dell'assetto proprietario, anche in considerazione della tutela delle caratteristiche di servizio di pubblica utilità dell'attività svolta dal gruppo; c) precisare che all'apertura ad altri soci del capitale della società si accompagna l'assegnazione allo Stato della proprietà dell'infrastruttura

ferroviaria relativa alla rete e che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria deve continuare a garantire a tutti gli operatori l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura stessa, valutando a tal fine anche l'evoluzione verso una completa indipendenza societaria del gestore stesso; d) fare salvo il mantenimento, da parte del Ministero dell'economia, di una partecipazione nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane non inferiore al 60 per cento; e) prevedere che l'alienazione della quota di partecipazione pubblica potrà essere effettuata anche in più fasi, attraverso un'offerta pubblica di vendita che potrà essere rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, ai dipendenti del gruppo Ferrovie dello Stato italiane e a investitori italiani e internazionali; f) favorire la possibilità di forme di incentivazione per i dipendenti del gruppo (in termini di quote dell'offerta riservate o di prezzo o di modalità di finanziamento) e per i risparmiatori (in termini di prezzo);

il parere dell'8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato approvato il 19 gennaio 2016 ha evidenziato: a) come lo schema di decreto avesse un contenuto estremamente sintetico e non affrontasse i dettagli e gli aspetti più importanti dell'operazione di privatizzazione; b) che il Governo si era riservato di definire in una fase successiva l'aspetto, particolarmente rilevante, della scelta se collocare sul mercato una quota dell'intera *holding* di Ferrovie dello Stato italiane SpA o singoli segmenti di attività; c) la non esplicitata modalità tecnica attraverso cui si intende assicurare il mantenimento della proprietà pubblica dell'infrastruttura ferroviaria, specie qualora il Governo decida di non procedere ad un'effettiva separazione societaria del gestore (RFI SpA) dal resto del gruppo. Tale decisione è rilevante anche per comprendere quale sia l'effettivo perimetro societario oggetto della privatizzazione; d) la necessità di garantire la conservazione all'interno del gruppo del notevole *know how* tecnico e gestionale di RFI in materia di manutenzione, sviluppo e sicurezza delle reti ferroviarie, nonché di regolazione dei flussi di traffico ferroviario, che rappresenta un'eccellenza a livello internazionale e uno degli *asset* fondamentali della società; e) il fatto che Ferrovie dello Stato italiane SpA gestisce un'infrastruttura critica secondo quanto definito nella direttiva 2008/114/CE, recepita nell'ordinamento italiano dal decreto legislativo n. 61 del 2011, con le conseguenti ricadute sulla sicurezza nazionale;

evidenziato che:

il progetto di privatizzare il gruppo Ferrovie dello Stato italiane è stato sostenuto dal Governo come modo per far entrare nel bilancio dello Stato

risorse economiche e migliorare la qualità del servizio attraverso la presenza di capitale privato;

il gruppo registra una pianta organica di circa 70.000 dipendenti: tale numero colloca il gruppo, di importanza strategica, tra le aziende italiane di grandi dimensioni. La riorganizzazione aziendale che si verificherà a seguito del processo, graduale, di privatizzazione, richiede, necessariamente, una valutazione attenta *ex ante* di ciò che essa comporterà in termini di personale, cioè se si potranno verificare ricadute negative sul piano sociale (licenziamenti). Al momento Ferrovie dello Stato è una società solida e in crescita;

per quanto riguarda il modello di privatizzazione, esistono varie opzioni possibili: quella di privatizzare l'intero gruppo o quella di procedere alla collocazione sul mercato di suoi singoli segmenti, come ad esempio l'alta velocità, al fine di garantire la conservazione all'interno del gruppo del notevole *know how* tecnico di RFI;

ricordato che, nel corso di un'audizione informale in IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati, svoltasi il 22 marzo 2016, l'amministratore delegato del gruppo FS italiane, Renato Mazzoncini, ha precisato, come gruppo: a) di voler perseguire una strategia aziendale volta a: trasformare FS da azienda di trasporto ferroviario in un'azienda di mobilità, quale passaggio culturale che va assolutamente fatto, e farla anche diventare un integratore di mobilità; b) che negli ultimi 10 anni il gruppo ha portato a termine due obiettivi importanti: si è passati dal treno degli anni '70 al treno del 2000 e si sono stati messi a posto i conti, con la previsione di una chiusura di bilancio con un buon utile, soprattutto se confrontato con le altre aziende europee (sarà utile in crescita significativa rispetto al risultato positivo di 300 milioni di euro del precedente esercizio); c) l'opportunità di lasciare gli utili nelle Ferrovie e di investirli nel piano industriale; d) la volontà di creare un polo delle merci, con lo *spin off* della divisione *cargo* di Trenitalia in Mercitalia, una nuova società in cui mettere tutte le realtà del settore, affinché i clienti possano avere un interlocutore unico; e) che la quotazione in borsa di Ferrovie dello Stato italiane e il trasferimento della rete ferroviaria al demanio significa indebolire Ferrovie dello Stato e perdere tutto il *know how* acquisito; f) di essere assolutamente favorevole all'apertura degli spazi ferroviari europei; g) di essere interessato ad un'eventuale acquisizione di tutto quello che riguarda il trasporto pubblico, impegna il Governo:

- 1) a fornire un'analisi, con stime e simulazioni, dei possibili scenari derivanti da una privatizzazione del gruppo ed i benefici derivanti dal privatizzare un'azienda pubblica, strategica di carattere nazionale che produce utili;
- 2) tenuto conto della sua propensione alla privatizzazione, a fornire alle Camere un documento che illustri tutte le iniziative che ritiene opportuno avviare per fare in modo che l'operazione di privatizzazione favorisca lo sviluppo del trasporto ferroviario di passeggeri e di merci, con le conseguenti ricadute positive sotto il profilo occupazionale e industriale;
- 3) a stabilire che una parte delle risorse rivenienti dall'eventuale privatizzazione siano vincolate a realizzare misure dirette agli investimenti strutturali sulla rete ferroviaria, riqualificando le reti di trasporto regionale e locale e di trasporto merci;
- 4) a superare il *gap* tecnologico tra AV/AC (alta velocità e alta capacità) al Nord e rete infrastrutturale al Sud e a portare a compimento la rete AV/AC anche al Sud Italia, con particolare attenzione alle isole maggiori;
- 5) ad individuare e adottare, dandone comunicazione alle Camere, le iniziative che possano permettere il reperimento di ulteriori risorse finanziarie e il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto ferroviario che hanno carattere di servizio pubblico e che sono prevalentemente rivolti all'utenza pendolare, nonché dei servizi di trasporto ferroviario delle merci.

(1-00550) (5 aprile 2016)

SONEGO, FILIPPI, ESPOSITO Stefano, BORIOLI, CANTINI, CARDINALI, MARGIOTTA, ORRU', RANUCCI, FASIOLO - Il Senato, premesso che:

nei programmi del Governo e della sua maggioranza, ivi incluso il DEF 2014, vi è la parziale privatizzazione del gruppo Ferrovie dello Stato italiane che attualmente è di totale proprietà pubblica;

il gruppo costituisce un consistente soggetto industriale italiano ed europeo, evidenziando nel 2014 un fatturato di 8,4 miliardi di euro, un utile netto di 303 milioni, investimenti per 4,26 miliardi di euro e 69.100 dipendenti;

il gruppo, tramite la controllata Rete ferroviaria italiana, è anche concessionario dello Stato e proprietario della rete nazionale dell'infrastruttura ferroviaria che ha un'estensione di 16.700 chilometri;

il gruppo svolge tradizionalmente la sua funzione sulla base di ricavi assicurati dall'utenza, ma anche sulla base di: a) consistenti trasferimenti dello Stato e delle Regioni per sostenere in misura significativa il costo del servizio; b) trasferimenti statali per coprire la totalità del costo degli investimenti e della manutenzione della rete;

premesso inoltre che:

il gruppo ha assunto, nel corso degli ultimi anni, anche una positiva fisionomia internazionale, soprattutto nel settore *cargo*;

tale presenza estera è ancora insufficiente, se si considera che FSI dovrà operare sempre più in un contesto di liberalizzazione del trasporto ferroviario e che, quindi, potrebbe avverarsi una riduzione del *market share* domestico e pertanto tale possibile riduzione dovrà essere affiancata da un'espansione sui mercati stranieri che sia pari ed auspicabilmente superiore alla contrazione del mercato interno;

l'espansione sui mercati stranieri dovrà essere pianificata in un'ottica di breve-medio periodo sulla base di un'efficace strategia di multinazionalizzazione con la quale accrescere fatturato e quota di mercato del gruppo FSI su scala continentale;

considerato che:

con Atto del Governo n. 251, che ha già ricevuto il parere favorevole dell'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, il Consiglio dei ministri ha varato lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri finalizzato a dare seguito al procedimento di privatizzazione del gruppo FSI indicando le linee guida essenziali di tale programma;

la privatizzazione, già assentita dalla Commissione permanente, riguarderà sino al 40 per cento del gruppo, potrà avvenire in più fasi e verrà strutturata di modo tale da mantenere in ogni caso in capo allo Stato la proprietà della rete dell'infrastruttura ferroviaria, nonché assicurando che il gestore dell'infrastruttura medesima, nell'esercizio di tutte le sue funzioni sensibili, continuerà a garantire agli operatori l'accesso equo e non discriminatorio alla rete;

la privatizzazione, inoltre, avverrà valutando, per le finalità appena indicate, anche l'evoluzione verso una completa indipendenza societaria del

gestore stesso e offrendo ai dipendenti, oltre che agli investitori istituzionali, la facoltà della sottoscrizione di azioni;

considerato che:

sulla base di tali premesse, la privatizzazione, di cui all'Atto del Governo n. 251, costituisce un'opportunità di crescita industriale e gestionale del gruppo FSI così come per assicurare introiti straordinari allo Stato;

l'opportunità di crescita del gruppo (ricavi, utili ed occupazione) deriva, fra l'altro, dal fatto che la presenza di azionisti privati nel suo seno consentirà di accentuare una cultura gestionale orientata alla competizione di mercato, fondata sulla capacità di agire in un contesto regolatorio sempre più improntato alla liberalizzazione;

il percorso di crescita costituisce un contributo rilevante alla modernizzazione del trasporto ferroviario e dell'intero Paese;

la privatizzazione indicata dal Governo costituisce inoltre un mezzo con il quale introitare risorse straordinarie da destinare positivamente alla riduzione del debito,

impegna il Governo:

- 1) a sottoporre all'attenzione del Parlamento tutti i passaggi rilevanti del processo di privatizzazione del gruppo FSI;
- 2) a promuovere con tempestività la definizione di un autorevole piano industriale del gruppo FSI e delle sue controllate con l'obiettivo di farne, anche in coerenza con il piano nazionale della portualità e della logistica: a) un protagonista del trasporto ferroviario europeo, b) la fondamentale leva della modernizzazione del trasporto ferroviario nazionale tanto per le merci che per i passeggeri (lunghe distanze di mercato, obbligo di servizio regionale), c) lo strumento fondamentale per la politica dello scambio modale con riferimento particolare ai porti e agli interporti;
- 3) a proporre al Parlamento la programmazione e il finanziamento pluriennale di incentivi al trasporto ferroviario delle merci del tipo "ferrobonus";
- 4) ad individuare gli aspetti tecnici più efficaci per assicurare la pubblicità della rete dell'infrastruttura ferroviaria, l'obiettivo dell'indipendenza del suo gestore, nonché l'auspicabile separazione societaria del medesimo indicata nell'Atto del Governo n. 251;
- 5) a disporre indirizzi del processo di privatizzazione che facciano confluire, e riconfluire, nella società del gruppo FSI, proprietaria e



concessionaria della rete dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, tutti i beni, oggi allocati in altre società del gruppo (segmenti di rete, scali, depositi, officine e impianti di natura tecnologica), che sono invece direttamente necessari a garantire agli operatori l'accesso equo e non discriminatorio alla rete;

6) a disporre indirizzi del processo di privatizzazione che promuovano la dismissione dei beni immobili del gruppo FSI non più funzionali alle strategie di trasporto, di modo tale che questi possano essere oggetto di risanamento ambientale e recupero urbano;

7) a prevedere un autorevole programma pluriennale di investimenti statali per la modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile;

8) a varare una nuova disciplina statale quadro che favorisca, nel rispetto dell'ordinamento comunitario, la modernizzazione del trasporto ferroviario regionale dei passeggeri con lo scopo di assicurare maggiore efficienza, affidabilità e qualità, in particolare accelerando il processo di riforma del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario universale, nazionale e regionale.

## MOZIONI SUGLI ATTI DI SINDACATO ISPETTIVO DEI PARLAMENTARI

(1-00487) (26 novembre 2015)

AMIDEI, ROMANI Paolo, BERNINI, FLORIS, PELINO, MALAN, CERONI, MARIN, PICCOLI, CENTINAIO, CANDIANI, COMAROLI, DIVINA, VOLPI, TOSATO, STEFANI, CONSIGLIO, BONFRISCO, FERRARA Mario, DE PETRIS, MAURO Mario, GIARRUSSO, D'ANNA, BARANI - Il Senato,

premessi che:

l'istituto del sindacato ispettivo è un fondamentale strumento di controllo a disposizione dei parlamentari, di maggioranza e opposizione, attraverso il quale possono conferire con il Governo, e si esercita attraverso: "interrogazioni", per ricevere informazioni o chiarimenti su un oggetto determinato o per conoscere se e quali provvedimenti siano stati adottati o si intendano adottare in relazione all'oggetto medesimo; "interpellanze", che chiedono conto nella domanda rivolta al Governo dei motivi o degli intendimenti della sua condotta su questioni di particolare rilievo o di carattere generale;

per ognuno degli strumenti vi è una tempistica da rispettare, ai sensi del Regolamento del Senato, al fine di fornire risposte ai parlamentari che le richiedano, che va da un massimo di 15 giorni, per le interrogazioni a risposta orale, ad un minimo di un giorno per le interrogazioni con carattere d'urgenza, e da un massimo di un mese, per le interpellanze, ad un minimo di 15 giorni, per le interpellanze con procedimento abbreviato;

il Regolamento, al Capo XIX, articoli da 145 a 161, dispone quanto sopra e altresì che, per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta orale e delle interpellanze, sia destinata, di norma, almeno una seduta per ogni settimana;

ad oggi, la percentuale degli atti che hanno ricevuto risposta è di circa il 19 per cento, con un tempo medio di 126 giorni. La classifica dei destinatari vede all'apice il Ministero dell'interno con 820 atti ricevuti, la Presidenza del Consiglio dei ministri (733), i Ministeri della salute (517), dello sviluppo economico (499), delle infrastrutture e dei trasporti (479) dell'istruzione, dell'università e della ricerca (460), dell'economia e delle finanze (447), dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (416), del lavoro e delle politiche sociali (397), della giustizia (388), delle politiche agricole alimentari e forestali (311), dei beni e delle attività

culturali e del turismo (276), della difesa (194) e degli affari esteri e della cooperazione internazionale (151); ed è forse per la minore mole di richieste da smaltire che questi ultimi due Dicasteri sono i più solleciti, con la maggiore percentuale (50,5 per cento Ministero della difesa e 60 per cento quello degli affari esteri e della cooperazione internazionale) di risposte alle interrogazioni;

per molti parlamentari l'atto di sindacato ispettivo è l'unico strumento attraverso il quale interagire con il Governo e, ad oggi, molti di questi rimangono privi di risposte su questioni di carattere territoriale, che trattano tematiche sensibili per la cittadinanza;

nel rispetto della centralità del Parlamento, i riformatori dei Regolamenti parlamentari, nel 1971, intesero rafforzare notevolmente l'esercizio dell'attività di controllo parlamentare nei confronti del Governo. Pertanto, la situazione esposta è inaudita e inaccettabile, perché, di fatto, priva i parlamentari della funzione di controllo attribuita loro dalla Carta costituzionale;

considerato che:

il primo firmatario del presente atto di indirizzo si è avvalso dello strumento dell'interpellanza con procedimento abbreviato, disciplinata dall'articolo 156-*bis* del Regolamento del Senato, presentando in data 5 marzo 2015 l'atto di sindacato ispettivo 2-00252, con il quale denunciava la mancata risposta ad interrogazioni ed interpellanze da parte del Governo;

detta interpellanza con procedimento abbreviato è stata sottoscritta da senatori di vari gruppi parlamentari in maniera trasversale (tra i quali Forza Italia, Lega Nord, Grandi autonomie e libertà, Conservatori e riformisti, Misto-Movimento X), a dimostrazione del fatto che è diffusa l'insoddisfazione nei confronti del Governo;

a distanza di oltre 5 mesi, non è stata fornita alcuna risposta da parte dell'Esecutivo e a tal proposito il primo firmatario ha scelto di intervenire settimanalmente a fine seduta per sollecitare la risposta a tutti i propri atti di sindacato ispettivo, così come accaduto nelle seguenti date: 13 maggio, seduta n. 448, 20 maggio, seduta n. 453, 10 giugno, seduta n. 462, 18 giugno, seduta n. 468, e 1° luglio, seduta n. 476;

nonostante i molteplici interventi, in Aula non vi è stata, da parte del Governo, né alcuna risposta agli atti di sindacato ispettivo né alcuna presa di posizione in merito alla perdurante e annosa questione del basso indice di risposta agli stessi;

senza il predetto strumento, il potere legislativo è, di fatto, privato della propria prerogativa di controllo sull'operato dell'Esecutivo e, quindi, vi è una forte divergenza tra quanto disposto dalla Costituzione e quanto in effetti realmente si verifica;

sussiste quindi l'improcrastinabile necessità e urgenza che il Governo si renda pienamente consapevole del precedente che si sta consolidando,

impegna il Governo ad attivarsi allo scopo di adottare tutte le azioni di propria competenza, affinché i vari Dicasteri possano smaltire l'arretrato di atti di sindacato ispettivo, nel rispetto delle prerogative del Parlamento e della funzione di controllo riconosciuta ai parlamentari, dando conto, anche sinteticamente, di eventuali mancate risposte.

(1-00544) (30 marzo 2016)

LUCIDI, BERTOROTTA, MORONESE, CASTALDI, AIROLA, PAGLINI, CAPPELLETTI, SCIBONA, SERRA, BUCCARELLA, BOTTICI, PUGLIA, DONNO, MONTEVECCHI, SANTANGELO, TAVERNA, MORRA, CIOFFI - Il Senato,

premessi che:

il Ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento dovrebbe garantire, tra l'altro, i buoni rapporti istituzionali tra Governo e Parlamento;

l'attuale Ministro in carica è l'onorevole Maria Elena Boschi;

il gruppo Movimento 5 Stelle ha presentato, tra gli altri, due atti relativi a questo tema. In particolare, in data 9 aprile 2014, è stato presentato l'atto di sindacato ispettivo 3-00890, e, in data 3 novembre 2015, l'atto 2-00315, con i quali si chiedeva per quali motivi il Governo Renzi, e quindi tutti i Ministri che compongono il Consiglio, hanno la deprecabile tendenza a non rispondere agli atti di sindacato ispettivo presentati dai parlamentari;

preso atto che risulta che ai citati atti di sindacato ispettivo il Governo non abbia ancora risposto;

considerato che:

l'istituto del sindacato ispettivo è uno degli strumenti fondamentali a disposizione dei parlamentari mediante il quale è possibile esercitare un'azione di verifica e controllo su vari aspetti politici e tecnici,

relativamente allo svolgimento democratico della vita sociale della nazione, nonché per l'attività di controllo nei confronti del Governo;

il Ministro per i rapporti con il Parlamento dovrebbe svolgere una verifica degli impegni assunti dal Governo in Parlamento, assicurare la trasmissione alle Camere di relazioni, dati, schemi di atti normativi e proposte di nomine governative ai fini del parere parlamentare, oltre a svolgere il fondamentale coordinamento con gli opportuni Dicasteri per la risposta alle interrogazioni e interpellanze, nonché per lo svolgimento di mozioni presentate dai membri del Parlamento;

verificato che, ai sensi del Regolamento del Senato, Capo XIX, articoli da 145 a 161, vengono previsti tempi di risposta per gli atti presentati dai parlamentari, che vanno ad un minimo di un giorno per le interrogazioni con carattere d'urgenza, ad un massimo di 15 giorni per le interrogazioni a risposta orale, e da un massimo di 20 giorni per le interrogazioni a risposta scritta ad un minimo di 15 per le interpellanze con procedimento abbreviato. Inoltre, è prevista altresì una seduta a settimana dedicata per le interrogazioni a risposta orale e le interpellanze;

preso atto che:

la percentuale degli atti di sindacato ispettivo conclusi è notevolmente disforme tra i due rami del Parlamento. La classifica dei destinatari del sindacato ispettivo vede all'apice il Ministro dell'economia e delle finanze con 2.823 atti ricevuti, il Ministro dell'interno (2.675), il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (2.196), il Ministro dello sviluppo economico (2.185), il Presidente del Consiglio dei ministri (2.170), il Ministro della giustizia (2.100), il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (1.653), il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca (1.545), il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale (896), il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo (818), il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali (767), il Ministro della difesa (722);

secondo i dati pubblicati dal Dipartimento per i rapporti con il Parlamento della Presidenza del Consiglio dei ministri, con aggiornamento al 24 febbraio 2016, si evince che, per la Camera dei deputati le percentuali di risposta in relazione alla tipologia di atto sono: il 69,8 per cento per le interpellanze, il 64,9 per cento per le interrogazioni a risposta orale (interrogazioni con risposta immediata comprese), 47,6 per cento per le interrogazioni a risposta in commissione e il 22,7 per cento per le interrogazioni a risposta scritta. Per un totale di atti conclusi in questo ramo

del Parlamento pari al 37,3 per cento. Mentre per il Senato della Repubblica le percentuali di risposta in relazione alla tipologia di atto sono: il 19,5 per cento per le interpellanze, il 30 per cento per le interrogazioni a risposta orale e il 20,6 per cento per le interrogazioni a risposta scritta, per un totale di risposte in questo ramo del Parlamento pari al 23,5 per cento,

impegna il Governo:

- 1) a fornire chiarimenti circa la singolare circostanza che vede la risposta agli atti di sindacato ispettivo presentati alla Camera dei deputati in percentuale molto più elevata, in alcuni casi più che doppia, rispetto ad atti omologhi presentati al Senato della Repubblica;
- 2) ad attivare i singoli dicasteri per rispondere in tempi certi agli atti di sindacato ispettivo pubblicati sia al Senato della Repubblica che alla Camera dei deputati rimasti fino ad ora senza risposta, riallineando le percentuali di risposta tra i due rami del Parlamento;
- 3) a fornire una relazione dettagliata, attraverso il Ministro per i rapporti con il Parlamento, circa le attività di Governo con particolare riferimento allo stato di attuazione degli impegni degli atti di indirizzo assunti dal Governo in Parlamento.

## **RATIFICHE DI ACCORDI INTERNAZIONALI**

1. Ratifica ed esecuzione dei seguenti accordi in materia ambientale:

a) Emendamento di Doha al Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Doha l'8 dicembre 2012;

b) Accordo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e l'Islanda, dall'altra, per quanto concerne la partecipazione dell'Islanda all'adempimento congiunto degli impegni dell'Unione europea, dei suoi Stati membri e dell'Islanda per il secondo periodo di impegno del Protocollo di Kyoto della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Bruxelles il 1° aprile 2015;

c) Protocollo relativo alla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e, in caso di situazione critica, di lotta contro l'inquinamento del Mare Mediterraneo, fatto alla Valletta il 25 gennaio 2002;

d) Decisione II/14 recante emendamento alla Convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, fatta ad Espoo il 25 febbraio 1991, adottata a Sofia il 27 febbraio 2001;

e) Decisione III/7 recante il secondo emendamento alla Convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, fatta ad Espoo il 25 febbraio 1991, adottata a Cavtat il 1°- 4 giugno 2004;

f) Protocollo sulla valutazione ambientale strategica alla Convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, fatta ad Espoo il 25 febbraio 1991, fatto a Kiev il 21 maggio 2003 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) - Relatori CALEO e PEGORER (*Relazione orale*) **(2312)**

2. Ratifica ed esecuzione del Protocollo che modifica la Convenzione tra la Repubblica italiana e la Confederazione svizzera per evitare le doppie imposizioni e per regolare talune altre questioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio, con Protocollo aggiuntivo, conclusa a Roma il 9 marzo 1976, così come modificata dal Protocollo del 28 aprile 1978, fatto a Milano il 23 febbraio 2015 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) - Relatore MICHELONI (*Relazione orale*) **(2125)**

3. Ratifica ed esecuzione dei seguenti Trattati:

a) Accordo tra la Repubblica italiana e Bioversity International relativo alla sede centrale dell'organizzazione, fatto a Roma il 5 maggio 2015; b) Accordo tra la Repubblica italiana e l'Agenzia spaziale europea sulle strutture dell'Agenzia spaziale europea in Italia, con Allegati, fatto a Roma il 12 luglio 2012, e Scambio di Note fatto a Parigi il 13 e il 27 aprile 2015;

c) Emendamento all'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e le Nazioni Unite sullo Status dello Staff College del Sistema delle Nazioni Unite in Italia del 16 settembre 2003, emendato il 28 settembre 2006, fatto a Torino il 20 marzo 2015; d) Protocollo di emendamento del Memorandum d'intesa fra il Governo della Repubblica italiana e le Nazioni Unite relativo all'uso da parte delle Nazioni Unite di locali di installazioni militari in Italia per il sostegno delle operazioni di mantenimento della pace, umanitarie e quelle ad esse relative del 23 novembre 1994, con Allegato, fatto a New York il 28 aprile 2015. - *Relatore COLUCCI (Relazione orale)* **(2028)**

4. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Regno hascemita di Giordania sulla cooperazione nel settore della difesa, fatto a Roma il 29 aprile 2015 - *Relatore AMORUSO (Relazione orale)* **(2099)**

5. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica socialista del Vietnam di cooperazione nella lotta alla criminalità, fatto a Roma il 9 luglio 2014 - *Relatore AMORUSO (Relazione orale)* **(2107)**

6. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla cooperazione di polizia e doganale tra il Governo della Repubblica italiana e il Consiglio federale svizzero, fatto a Roma il 14 ottobre 2013 - *Relatore RAZZI (Relazione orale)* **(2185)**

7. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di collaborazione culturale, scientifica, tecnologica e nel campo dell'istruzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Cipro, con Allegato, fatto a Nicosia il 6 giugno 2005, e dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Cipro sul reciproco riconoscimento dei titoli attestanti studi universitari o di livello universitario rilasciati in Italia e a Cipro, con Allegati, fatto a Roma il 9 gennaio 2009 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) - *Relatore LUCIDI (Relazione orale)* **(2126)**

8. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Principato di Andorra sullo scambio di informazioni in materia fiscale, fatto a Madrid il 22 settembre 2015 - *Relatore CORSINI (Relazione orale)* **(2193)**