



Assemblea

**RESOCONTO STENOGRAFICO  
ALLEGATI**

**ASSEMBLEA**

607<sup>a</sup> seduta pubblica (antimeridiana)  
mercoledì 13 aprile 2016

Presidenza della vice presidente Lanzillotta,  
indi del vice presidente Gasparri

**INDICE GENERALE**

*RESOCONTO STENOGRAFICO* . . . . . Pag. 5-63

*ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)* . . . . . 65-104

*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)* . . . . .105-151

## I N D I C E

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## SUL PROCESSO VERBALE

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 5, 6
CROSIO (LN-Aut) . . . . .	5
Verifiche del numero legale . . . . .	5

<b>PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO</b> . . . . .	6
---	---

## MOZIONI

**Discussione delle mozioni 1-00496 (testo 2), 1-00511, 1-00543, 1-00545 e 1-00550 sulla privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane**

**Approvazione delle mozioni 1-00545 (testo 2) e 1-00550 e dell'ordine del giorno G1. Reiezione delle mozioni, 1-00496 (testo 2), 1-00511 e 1-00543:**

PRESIDENTE . . . . .	6, 7, 9 e <i>passim</i>
DE PETRIS (Misto-SI-SEL) . . . . .	6, 7
CROSIO (LN-Aut) . . . . .	9, 31
SCIBONA (M5S) . . . . .	12
GIBIINO (FI-PdL XVII) . . . . .	15, 18
SONEGO (PD) . . . . .	19
CANDIANI (LN-Aut) . . . . .	21
BORIOLI (PD) . . . . .	22
LIUZZI (CoR) . . . . .	23
ORELLANA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE) . . . . .	25
URAS (Misto) . . . . .	26
MORANDO, vice ministro dell'economia e delle finanze . . . . .	28

## SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE . . . . .	32
----------------------	----

## MOZIONI

**Ripresa della discussione delle mozioni 1-00496 (testo 2), 1-00511, 1-00543, 1-00545 e 1-00550:**

D'ANNA (AL-A (MpA)) . . . . .	Pag. 32
CERVellini (Misto-SI-SEL) . . . . .	34
MANCUSO (AP (NCD-UDC)) . . . . .	37
SCIBONA (M5S) . . . . .	38
GIBIINO (FI-PdL XVII) . . . . .	39
FILIPPI (PD) . . . . .	39, 40
ROSSI Maurizio (Misto-LC) . . . . .	42
GAETTI (M5S) . . . . .	43
CROSIO (LN-Aut) . . . . .	44
CANDIANI (LN-Aut) . . . . .	44

## ORDINE DEL GIORNO

## Inversione:

PRESIDENTE . . . . .	45
----------------------	----

## DISEGNI DI LEGGE

## Discussione:

**(2312) 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;**

*N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie (Movimento per le Autonomie): AL-A (MpA); Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.*

<b>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;</b>	
<b>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;</b>	
<b>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;</b>	
<b>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) (Relazione orale):</b>	
PEGORER (PD), relatore . . . . .	Pag. 46
CALEO (PD), relatore . . . . .	48
<b>SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI</b>	
PRESIDENTE . . . . .	49
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>	
<b>Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2312:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	49, 52, 53 e <i>passim</i>
D'ALÌ (FI-PdL XVII) . . . . .	49, 53, 54 e <i>passim</i>
DIVINA (LN-Aut) . . . . .	52
AMENDOLA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale . . . . .	52
PEGORER (PD), relatore . . . . .	53
NUGNES (M5S) . . . . .	54
COMPAGNONE (AL-A (MpA)) . . . . .	54
GAETTI (M5S) . . . . .	56, 57, 58 e <i>passim</i>
<b>INTERVENTI SU ARGOMENTI NON ISCRITTI ALL'ORDINE DEL GIORNO</b>	
PRESIDENTE . . . . .	59, 60, 61 e <i>passim</i>
CASTALDI (M5S) . . . . .	59
FASIOLO (PD) . . . . .	60
BELLOT (Misto-Fare!) . . . . .	61
* GIOVANARDI (GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL)) . . . . .	62
<b>ALLEGATO A</b>	
<b>MOZIONI</b>	
Mozioni 1-00496 (testo 2), 1-00511, 1-00543, 1-00545 (testo 2), 1-00550 sulla privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane . . . . .	Pag. 65
Ordine del giorno . . . . .	89
<b>DISEGNO DI LEGGE N. 2312</b>	
Ordini del giorno . . . . .	90
Articoli da 1 a 3 . . . . .	98
Proposta di stralcio . . . . .	100
Articoli da 4 a 8 . . . . .	100
<b>ALLEGATO B</b>	
<b>PARERI</b>	
Parere espresso dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge n. 2312 . . . . .	105
<b>VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA . . . . .</b>	106
<b>SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA . . . . .</b>	124
<b>CONGEDI E MISSIONI . . . . .</b>	124
<b>COMMISSIONI PERMANENTI</b>	
Trasmissione di documenti . . . . .	124
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>	
Annunzio di presentazione . . . . .	125
<b>GOVERNO</b>	
Trasmissione di atti . . . . .	125
<b>CORTE COSTITUZIONALE</b>	
Trasmissione di sentenze . . . . .	125
<b>CORTE DEI CONTI</b>	
Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti . . . . .	126
<b>MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI</b>	
Mozioni . . . . .	126
Interpellanze . . . . .	129
Interrogazioni . . . . .	131
Interrogazioni da svolgere in Commissione . . . . .	150
<b>AVVISO DI RETTIFICA . . . . .</b>	151
<b>N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.</b>	

## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza della vice presidente LANZILLOTTA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,30*).  
Si dia lettura del processo verbale.

BERGER, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del 7 aprile.

### Sul processo verbale

CROSIO (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signora Presidente, chiedo la votazione del processo verbale, previa verifica del numero legale.

### Verifica del numero legale

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

*(Segue la verifica del numero legale).*

Il Senato è in numero legale.

### **Ripresa della discussione sul processo verbale**

PRESIDENTE. Metto ai voti il processo verbale.

**È approvato.**

### **Comunicazioni della Presidenza**

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

### **Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico**

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

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 9,37*).

### **Discussione delle mozioni nn. 496 (testo 2), 511, 543, 545 e 550 sulla privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane (ore 9,37)**

### **Approvazione delle mozioni nn. 545 (testo 2) e 550 e dell'ordine del giorno G1. Reiezione delle mozioni nn. 496 (testo 2), 511 e 543**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00496 (testo 2), presentata dalla senatrice De Petris e da altri senatori, 1-00511, presentata dal senatore Crosio e da altri senatori, 1-00543, presentata dal senatore Scibona e da altri senatori, 1-00545, presentata dal senatore Romani Paolo e da altri senatori, e 1-00550, presentata dal senatore Sonogo e da altri senatori, sulla privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane.

Non essendo presente il rappresentante del Governo, sospendo la seduta per cinque minuti. (*Il vice ministro Morando fa ingresso in Aula*). Il rappresentante del Governo è arrivato, per cui possiamo proseguire con i nostri lavori.

Ha facoltà di parlare la senatrice De Petris per illustrare la mozione n. 496 (testo 2).

DE PETRIS (*Misto-SI-SEL*). Signora Presidente, dopo l'approvazione delle mozioni sull'ecobonus di ieri, che noi consideriamo un fatto importante per un settore strategico della nostra economia, oggi passiamo ad esaminare una questione assolutamente fondamentale per il nostro Paese

e anche per la vita dei nostri cittadini. Mi riferisco alla questione delle Ferrovie dello Stato.

Abbiamo presentato questa mozione molto tempo fa, quando, peraltro, il Governo sembrava intenzionato a dare un'accelerazione al processo di privatizzazione della società Ferrovie dello Stato, al punto che aveva presentato in Parlamento lo schema di decreto n. 251 per l'acquisizione del parere.

Per la verità, in un primo momento, anche numerosi esponenti del Governo si erano lanciati in entusiastiche e frettolose affermazioni circa la bontà del progetto di privatizzazione della società. Vorrei ricordare in proposito 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 Padoan, che ha sostenuto come il modello di valorizzazione e quotazione della *holding* sia quello maggiormente efficiente... (*Brusio*).

Signora Presidente, adesso cinque minuti di sospensione li faccio io.

PRESIDENTE. Ha ragione, senatrice De Petris.

Colleghi, vi prego di abbassare il livello del brusio: così è impossibile intervenire. Se parlate tra di voi, vi invito a farlo a voce bassa, altrimenti la senatrice De Petris non è in grado di svolgere il proprio intervento.

La prego di proseguire, senatrice: proviamo di nuovo.

DE PETRIS (*Misto-SI-SEL*). Grazie, signora Presidente.

Quindi, dopo queste entusiastiche dichiarazioni, a mio avviso molto frettolose, ci sono state numerose iniziative parlamentari – che vorrei ricordare al rappresentante del Governo – che hanno frenato la corsa del Governo a dare avvio a tale processo, che necessita di essere attentamente ponderato in tutti i suoi aspetti, data la centralità del gruppo nel nostro Paese e le numerose ricadute sul piano economico e sociale. Al di là dell'opinione di ognuno, questa dovrebbe essere una questione che sta a cuore al Parlamento. I dati della società Ferrovie dello Stato parlano chiaro: il gruppo conta circa 70.000 dipendenti, la linea ferroviaria ha un certo peso, i dati forniti da Mediobanca nel 2015 individuano il gruppo Ferrovie dello Stato come la seconda azienda italiana per investimenti, la quinta per dipendenti, la decima per redditività e la tredicesima per fatturato. Peraltro, lo scorso anno le Ferrovie dello Stato hanno conquistato il primo posto nella classifica delle aziende in cui i giovani neolaureati desiderano lavorare. È evidente che avviare un processo di privatizzazione per una società di tale peso e importanza strategica per il nostro Paese rappresenta una questione che deve essere assolutamente ponderata.

Noi abbiamo opinioni molto diverse da quelle fino ad oggi espresse dal Governo: vorrei segnalare che i processi di privatizzazione, come ci insegna l'esperienza italiana, di certo non possono essere aprioristicamente percepiti quale garanzia di successo economico e maggiore competitività, ma risultano spesso terreno fertile per operazioni poco trasparenti, che ri-

schiano di ledere i diritti della collettività in settori molto delicati. Proprio in Italia l'esperienza delle privatizzazioni ci dice che esse sono state sempre caratterizzate da un percorso non solo complesso, ma purtroppo costellato 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 tantomeno sotto il profilo della competitività.

Nel caso di Ferrovie dello Stato, che rappresentano un settore strategico per la vita dei cittadini, la logica della privatizzazione colpirebbe tra l'altro una società con un enorme potenziale industriale, che andrebbe garantito, invece, anche attraverso processi molto intensi di riconversione ecologica e tecnologica. Proprio per 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 dei cittadini e il consistente valore patrimoniale della società.

Risultano assolutamente poco chiare le motivazioni alla base della scelta di procedere alla privatizzazione di una società come Ferrovie dello Stato. Un'affrettata privatizzazione presenta gravi rischi soprattutto sotto il profilo della salvaguardia del mantenimento dei diritti e delle tutele per i lavoratori, della sicurezza e del buon funzionamento del sistema ferroviario e dei servizi di alta qualità. Senza contare che è evidente che la parte più appetibile è quella dell'Alta velocità e sarebbe messo a grave rischio il resto del servizio, che però è quello che coinvolge il 70 per cento degli spostamenti dei cittadini, attraverso il trasporto pendolare intorno alle aree metropolitane.

Lo schema di decreto n. 251, sottoposto al parere delle Commissioni, recante «definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze» a nostro avviso è assolutamente non chiaro: non contiene infatti nulla sulle garanzie ai lavoratori, sulla sicurezza dei viaggiatori e sul mantenimento e lo sviluppo della qualità del servizio. 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, rischia, inoltre, di creare un pericoloso e dannoso precedente. È necessario, quindi, a nostro avviso, che l'intero progetto di privatizzazione sia valutato dalle Camere, 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 dell'alienazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sul bilancio dello Stato e i minori dividendi conseguentemente versati. Al contrario, questo 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 né da dati né da 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. Lo stesso ministro Delrio in un'intervista di poco tempo fa al quotidiano «la Repubblica» ha nei fatti confermato che la privatizzazione di FS entro la fine del 2016 appare piuttosto complicata.

Inoltre, nel corso degli ultimi mesi sono intervenuti alcuni atti parlamentari sulla questione della privatizzazione; segnaliamo la mozione approvata nel dicembre 2015 alla Camera dei deputati, 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.». Nei due rami del Parlamento sono stati approvati pareri al suddetto schema di decreto del Governo n. 251 e la Commissione 8ª 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, con particolare riguardo alle soluzioni tecniche prescelte per il mantenimento della proprietà pubblica dell'infrastruttura ferroviaria; il nuovo piano industriale; eventuali provvedimenti legislativi o regolatori che possano incidere sui settori di attività.

Ad oggi, quindi, il Governo non ha ancora inviato alle Camere nulla che approfondisca realmente la questione della privatizzazione e per questo, con questa mozione, chiediamo di considerare in modo approfondito la reale opportunità di procedere alla privatizzazione di un settore tanto delicato sul piano sociale, quanto centrale su quello economico e, prima di adottare in via definitiva lo schema di decreto n. 251, di non escludere *a priori* – come chiesto anche dalla Commissione finanze del 13 gennaio 2016 – la destinazione per quote, verificato il volume complessivo degli introiti, anche a misure dirette agli investimenti infrastrutturali sulla rete ferroviaria, riqualificando le reti di trasporto regionale.

È evidente a tutti che la questione centrale posta da questa mozione è l'invito al Governo a riconsiderare – o meglio ancora a considerare – l'effettiva opportunità di procedere verso il processo di privatizzazione in un settore che noi riteniamo strategico per il futuro del Paese. (*Applausi dal Gruppo Misto-SI-SEL*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Crosio per illustrare la mozione n. 511.

CROSIO (*LN-Aut*). Signora Presidente, credo sia opportuno sottolineare subito la nostra preoccupazione rispetto a questo importante passo

che il nostro Paese potrebbe essere chiamato a compiere prossimamente, ovvero sia la privatizzazione di Ferrovie.

Siamo preoccupati per diversi motivi.

Innanzitutto, osservo che appena abbiamo letto lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri arrivato in Commissione abbiamo capito subito che qualcosa non funzionava. Con tutto il rispetto che sicuramente ho per il vice ministro Morando, che siede nei banchi del Governo, ne è riprova il fatto che consideriamo abbastanza anomalo che il Vice Ministro non sia accompagnato dal suo collega, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Nencini. Siamo consapevoli, rappresentante del Governo, che è il Ministro dell'economia e delle finanze ad avere il pacchetto azionario – per cui sarete voi a vendere e a privatizzare questa quota – però crediamo, signor Vice Ministro, non essendo refrattari alle privatizzazioni, in questo caso delle ferrovie – che questa possa essere un'opportunità da cogliere. Bisognerebbe forse iniziare con uno *slogan*, a nostro parere: la privatizzazione dovrebbe essere un'occasione di rilancio per il sistema di trasporto ferroviario del Paese. Il nostro sistema di trasporto ha bisogno di rilancio, ha bisogno di una programmazione, di un piano industriale, perché qualcosa non funziona.

Come Paese abbiamo investito importanti e ingenti risorse nell'alta velocità. Infatti, possiamo sicuramente affermare che il sistema alta velocità italiano è paragonabile per qualità a quello di altri Paesi europei. Ben diverso è ciò che concerne il trasporto delle merci, l'alta capacità, nonché il trasporto pubblico locale, che, peraltro, è molto regredito negli ultimi anni. Appare pertanto del tutto evidente che nella privatizzazione bisognerebbe avere la capacità, la volontà di fare un vero rilancio delle nostre ferrovie. È rispetto a questo che manifestiamo la nostra forte preoccupazione.

Non credo sia un mistero che in 8<sup>a</sup> Commissione abbiamo avuto il piacere di avere in audizione i due Ministri coinvolti in questa importante partita, il ministro dell'economia Padoan e il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Delrio, che hanno parlato di due mondi diversi, di due filosofie diverse. In tal senso, dichiaro ufficialmente di far parte della corrente di Delrio, nel senso che il ministro Padoan è venuto in Commissione a dire che occorre privatizzare Ferrovie per fare cassa. Alla faccia del rilancio e dell'occasione di sviluppo!

Ce lo chiede l'Europa? Può anche darsi. Deve essere fatto? Può anche darsi, ma non fare neppure un accenno di altro tipo e avere questo approccio con la Commissione così rigido e asettico mi è sembrato abbastanza fuori luogo.

Ventiquattro ore dopo il ministro Delrio ci ha raccontato un'altra cosa, esattamente quello che sto dicendo io, cioè che forse la privatizzazione dovrebbe essere un'occasione di rilancio e di sviluppo del settore ferroviario. A tale proposito il nostro auspicio è che si vada in questa direzione e, in sostanza, la nostra mozione contiene questo punto di vista, questa filosofia, da applicare come *slogan* per poter privatizzare le ferrovie.

Noi riteniamo che si debba evitare che sia solo un'operazione economico-finanziaria e dobbiamo invece fare in modo che divenga un momento di crescita e di sviluppo per l'intero sistema di trasporto ferroviario. Un'eventuale privatizzazione dovrebbe essere accompagnata da specifiche clausole a salvaguardia della qualità del servizio offerto agli utenti e credo che questo sia molto importante perché negli anni abbiamo visto che, nonostante l'azienda abbia usufruito di cospicui contributi pubblici, la stessa non ha realmente investito nel migliorare la qualità dei servizi di trasporto ferroviario e le prestazioni gestionali, accumulando, in questi anni, un *gap* rispetto alle concorrenti, che oggi rappresenta un ostacolo allo sviluppo competitivo del settore dei trasporti sia della merce che dei passeggeri. Purtroppo è nell'evidenza dei fatti.

In questo Paese, al di là dell'alta velocità costruiamo prevalentemente strade e, come dice qualcuno molto più bravo di noi nel programmare un sistema trasportistico molto moderno «chi semina strade raccoglie traffico». Questo è del tutto evidente: noi continuiamo a seminare strade e a raccogliere traffico, specialmente per le merci e non siamo capaci di vedere l'evidenza dei fatti.

Il primo giugno un Paese, la Svizzera, da questo punto di vista molto più evoluto del nostro, inaugurerà una straordinaria opera ferroviaria che inciderà pesantemente sulla nostra vita, che è Alp Transit, il traforo del Gottardo che, quando andrà a regime, con il traforo di base del monte Ceneri, la ferrovia del Gambarogno e quant'altro genererà 700 treni al giorno, cioè una cosa straordinaria. Nella programmazione qualcuno ha buttato l'occhio, per esempio, anche al porto di Genova che diventa strategico, specialmente adesso proprio grazie a questo grande progetto, che ha coinvolto anche il Canale di Suez. Qualcuno pensa, probabilmente, che trasportare le merci sulle autostrade del mare da Genova verso Oriente sia molto più facile e redditizio che andare a Rotterdam per fargli fare tutto il «giro dell'oca».

Noi, però, non sappiamo cogliere queste opportunità e questi messaggi che arrivano anche da chi, in Europa, non ha una visione localistica e miope come la nostra del sistema trasportistico. Questo ci preoccupa molto. Infatti nella nostra mozione precisiamo di ritenere fondamentale che la privatizzazione in atto non ostacoli gli accordi, tra l'altro già in essere, finalizzati al potenziamento delle linee transeuropee come, in particolare, il potenziamento dell'adduttrice del Gottardo.

Inoltre, non mi stancherò mai di rompere le scatole per il fatto che Delrio ci ha promesso che la famosa linea Arcisate-Stabio vedrà la luce a breve. Speriamo che questo parto ci consegni qualcosa di positivo però, battute a parte, abbiamo un *cahier* di impegni internazionali e dobbiamo essere pronti, a nostro giudizio, a cogliere la grande opportunità che avrà il nostro Paese.

Resta del tutto evidente che le privatizzazioni in Italia hanno sempre diviso l'opinione pubblica per le numerose incognite e per gli interessi che da esse possono scaturire che non sempre rispondono a criteri di maggior efficienza e competitività, sia rischiando di non portare reali benefici agli

utenti sia mettendo a rischio l'universalità del servizio che, seppur gestito da privati, svolge un ruolo di fondamentale importanza per il pubblico.

Per questo motivo, tra i quattro impegni che chiediamo con questa mozione al Governo, innanzi tutto chiediamo di chiarire quali siano i reali ricavi attesi da questa operazione affinché gli stessi possano essere impiegati a favore del trasporto pubblico locale. Conosco già la risposta del vice Ministro che ci dirà che dobbiamo fare altro.

Va bene, dobbiamo fare altro, ma noi vorremmo anche che il Governo, considerato che proprio il primo ministro Renzi dice di voler un'impresa che funzioni e un'Europa che non ci debba dare ordini, sia più incisivo. Eppure non ha detto una parola il ministro Padoan; ed è inutile che mi dica questo, signor Vice Ministro, perché non si può venire in Commissione e dire in maniera così asettica che dobbiamo fare cassa. Non è così, perché se uno fa l'amministratore locale, come l'ha fatto il sottoscritto, e si occupa di trasporti – qui ci sono anche governatori che sanno cosa vuol dire – sa che i cittadini tutte le mattine, giustamente, rompono le scatole perché vorrebbero avere una maggiore efficienza.

Crediamo quindi che questa sia l'occasione opportuna. Tra l'altro, chiediamo anche di essere più informati, signor Vice Ministro, per non incorrere nel rischio che si cedano alle proprietà private gli *asset* a maggior redditività e rimangano in mano pubblica i rami aziendali non economici. I rami a fallimento di mercato non li vuole nessuno; quelli dove c'è la «ciccia» invece li vogliono tutti: è un po' come le telecomunicazioni. Adesso basta, il Governo deve prendere in mano il timone e deve avere una regia.

Oltre a chiedere ciò, chiediamo che gli impegni assunti nel nostro Paese anche per le linee transeuropee siano onorati. Forse la nostra mozione potrebbe essere in apparenza eccessivamente dettagliata su alcuni punti, ma deve essere colta dal Governo, perché è un'occasione di stimolo (dobbiamo avere questo *slogan*), per rilanciare un settore che purtroppo in questi anni ha visto il suo totale abbandono e la decadenza (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Scibona per illustrare la mozione n. 543.

SCIBONA (*M5S*). Signora Presidente, ancora una volta ci troviamo a dibattere sulla privatizzazione e dunque sulla cessione a privati di importanti *asset* del nostro Paese. Poco tempo fa ci eravamo occupati di Poste Italiane, oggi ci occupiamo del gruppo Ferrovie dello Stato, e domani? Speriamo non ci sia, o quantomeno che si possa andare ad elezioni e che possa governare qualcuno che abbia a cuore il patrimonio pubblico. Magari noi?

Dunque, nel mio ragionamento voglio partire proprio dal confronto fra queste due realtà. Infatti, entrambe sono concessionarie di servizi di pubblica utilità e sono chiamate a garantire un servizio universale e per

questa finalità hanno ricevuto e ricevono denaro pubblico per creare, mantenere e migliorare le proprie infrastrutture.

Se è vero che il servizio universale postale, grazie alle nuove tecnologie Internet, ovvero posta elettronica e *smartkey* (chi più ne ha, più ne metta), è teoricamente superabile, a patto di investire oltre che nella banda larga anche nella cultura del digitale (in effetti le parti periferiche dello Stato che godono già delle innovazioni politiche del Governo e ricevono la posta a giorni alterni coincidono per lo più anche con quelle che sono carenti di banda larga per poter far fronte all'abbandono del servizio postale universale), tale ragionamento non può essere mutuato sul trasporto ferroviario.

La ferrovia, anche se tanto bistrattata, rappresenta ancora l'unica dorsale presente che unisce l'Italia da Nord a Sud, che compie, nei fatti, con la mobilità pubblica, quell'unità d'Italia voluta dai nostri antenati. Ora volete smantellarla. Il Governo ci propone un piano di privatizzazione lacunoso in molteplici parti, senza garanzie di salvaguardia del servizio, ma ancor peggio errando sull'obiettivo che ci si prefigge con la privatizzazione. L'errore parte dal principio che è inutile privatizzare Ferrovie (ma vale anche per le altre *public utility*) al fine di riversare i proventi nel fondo di ammortamento del debito pubblico. Ce lo ha detto chiaramente il ministro Padoan in 8<sup>a</sup> Commissione – e lo ha ricordato qualche collega prima di me – dicendo che la svendita, *pardon* la valorizzazione di Poste, ha inciso per lo 0,4 per cento del *deficit* italiano. Gran risultato. Ovviamente Delrio, il giorno dopo, ha subito smentito questa versione e ha preso un po' più di tempo.

Quali sono i risultati? Ad esempio, dai giornali abbiamo appreso qualche giorno fa che in Emilia-Romagna le lettere sono recapitate a giorni alterni e nei magazzini si stanno accumulando pacchi, montagne di corrispondenza. E se al posto delle lettere ci fossero i treni abbandonati nei depositi?

Nella storia del nostro Paese siamo nuovamente davanti alle cartolarizzazioni, che oggettivamente si configurano come una scelta sbagliata per risolvere un errore politico. Sono la strada che ci porterà nuovamente a dover versare denaro nel debito pubblico senza risolvere nulla, anzi aumentando il disagio ai cittadini. La questione si ripeterà e tra qualche anno saremo di nuovo costretti a vendere altri pezzi dello Stato, almeno finché ce ne sarà ancora qualcuno. Dopodiché?

Le conseguenze delle privatizzazioni degli anni Novanta non ci fanno ben sperare per il futuro. Infatti, anche in quell'occasione si è voluto fare cassa e non si è avviato di pari passo un processo risolutivo, fosse anche un processo di liberalizzazione dei mercati, non certo auspicato da noi, ma molto decantato e mai attuato dai Governi succedutisi negli anni seguenti, in cui le società stesse operavano. Le conseguenze di quelle scelte si sono concretizzate, negli anni, in ritardi e distorsioni nella liberalizzazione dei mercati, da un lato, e nel progressivo taglio dei servizi, dall'altro, con gli inevitabili svantaggi che ne sono derivati per i cittadini.

Tornando alla strada ferrata l'unica privatizzazione accettabile, ovviamente del servizio e non della linea, dell'infrastruttura e degli immobili funzionali ad essa, sarebbe quella i cui proventi siano destinati al rilancio del settore ferroviario, quindi con l'obiettivo di favorire il risanamento dei segmenti oggi più carenti, quali il trasporto pubblico locale e il trasporto merci su ferro in alternativa alla gomma, accompagnato da un esteso ammodernamento della linea e dal recupero di efficienza dei servizi.

Per capirci, potremmo accettare una privatizzazione parziale aprendo a gestori privati l'infrastruttura pubblica a patto di implementare e finalmente raddoppiare e elettrificare tutte le linee ferroviarie d'Italia ancora ferme, quelle sì ferme (non come qualcun'altra, che viene definita storica) al secolo scorso, ma non accettiamo di privatizzare per gettare una goccia nel mare del debito pubblico, per poi trovarci «cornuti e mazziati» senza servizi, senza fondi e senza proprietà.

Questa è l'impostazione generale delle convinzioni e del ragionamento che ci spingono a presentare questa mozione contro la privatizzazione. Ci sono però altri motivi più cogenti, motivazioni dettate dai testi governativi e dalle dichiarazioni del Governo.

C'è la preoccupazione sulla proprietà dell'infrastruttura ferroviaria, cioè la linea. Se da una parte sono state espresse parole rassicuranti, ancora non si è capito se RFI sarà scorporata dal gruppo FS, se verranno privatizzate solo alcune società del gruppo, se ci saranno cambi societari prima della privatizzazione e tanto altro ancora. Infatti, 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 e come questo, dal punto di vista societario, possa avvenire.

Non si è quindi neppure in grado di comprendere quale sia l'effettivo perimetro societario oggetto della privatizzazione e di valutare quale potrebbe essere il valore economico-finanziario di questa operazione.

A dire il vero, ci preoccupa anche il tergiversare, il prendere tempo. Non vorremmo che questa attesa, questo *laissez faire, laissez passer*, non sia un *escamotage* per poter succhiare ancora quei soldi pubblici e per rendere appetibile per i privati una parte, più economicamente spendibile, delle Ferrovie (*good e bad company* fanno scuola).

Infine, vorrei lanciare uno spunto di riflessione, una riflessione incentrata sui cittadini, sui fruitori del servizio, che sono poi quelli che mantengono con il proprio lavoro e le proprie tasse lo Stato, il Governo e pagano anche il nostro stipendio, cari colleghi.

Già possiamo notare come negli ultimi vent'anni lo Stato italiano abbia investito massicciamente per realizzare la rete ad alta velocità/alta capacità (AV/AC), ma vi risparmio tutte quelle note tecniche che segnalano come sia assolutamente impossibile questa commistione tra alta velocità ed alta capacità. Negli anni sono stati spesi circa 28 miliardi di euro e ci sono progettazioni e intenti per una spesa complessiva, ad oggi, di circa

40 miliardi aggiuntivi. Tutto denaro drenato alle linee tradizionali, quelle che ogni giorno, in tutta Italia, milioni di persone utilizzano – o meglio, vorrebbero utilizzare – per andare a scuola e al lavoro.

Questo Stato è riuscito a creare un Paese a due velocità: da una parte i convogli ad alta velocità che collegano le principali destinazioni (Roma, Milano, Napoli, Salerno, Torino, Venezia) con un'offerta sempre più ampia, articolata e sempre più remunerativa per i gestori e quindi costosa per il cittadino; una percorrenza veloce delle lunghe distanze che, per evitare che fosse elitaria e quindi non remunerativa, è stata accompagnata da una progressiva eliminazione dei servizi tradizionali a lunga percorrenza, praticamente ormai inesistenti visto che rimangono ormai pochi *intercity* notte a collegare il Nord con il Sud Italia; vi è poi la giungla dei treni regionali, costellata di «carri bestiame» da far invidia al terzo mondo. Per quanto riguarda l'altro lato, non devo star qui a raccontarvi le condizioni che potete ben facilmente immaginare, non dico frequentandolo – non sia mai – ma anche solo leggendo la quotidiana cronaca locale. Si viaggia infatti troppo spesso tra tagli di risorse, soppressione di corse, ritardi e disservizi; questo quando si è fortunati: quando va male anche con pioggia, zecche e porte rotte o soppressioni dell'ultimo minuto e via discorrendo.

A questi viaggi della speranza si associano oltre 1.189 chilometri di rete ferroviaria definita «storica» ormai chiusi, perché non ci si poteva lucrare, con buona pace dei servizi pubblici per i cittadini che quell'infrastruttura avevano contribuito a realizzare con il pagamento delle tasse.

La politica annuncia 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. Mi sembra a dir poco fantasioso: non l'ha fatto fino ad oggi, come potrà farlo domani se dovrà aumentare la remunerazione per soddisfare l'investitore privato?

Ci sono troppi interrogativi in questa privatizzazione, troppi nodi da sciogliere e risposte da dare. Non possiamo privatizzare così *sic et simpliciter*; noi siamo per le infrastrutture pubbliche, ma se davvero si vuole privatizzare, deve esserci almeno un piano complessivo del trasporto ferroviario che abbinò libero mercato a garanzia dei servizi. Oggi questo non c'è. Fermiamoci e apriamo una fase di confronto tra tutte le parti in gioco, magari anche un progetto legislativo che getti le basi per il ripensamento del sistema di trasporto ferroviario italiano incentrato sul servizio al pendolare, ovvero al cittadino, e sul trasporto pubblico locale.

Conosciamo il proverbio sulla gatta frettolosa; non è il caso di fare cassa sulle spalle dei cittadini: ripensateci. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Gibiino per illustrare la mozione n. 545.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, la liberalizzazione ferroviaria ha introdotto nei vari Stati europei il principio per cui una plura-

lità di operatori utilizzano le stesse infrastrutture ferroviarie, adeguandosi ai principi del liberalismo economico. Tale processo ha avuto inizio, come noto, con l'emanazione della direttiva n. 440 del 1991 del Consiglio delle Comunità europee, 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 rappresenta per l'Unione europea una modalità di spostamento efficiente, con minor impatto in termini di inquinamento. In Italia, tuttavia, rimane una modalità di spostamento meno utilizzata rispetto alle altre più inquinanti, quale il trasporto su gomma. La carenza di collegamenti ferroviari o di combinazioni treno-autobus e treno-transporto idroviario scoraggiano la persona nell'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; quelle 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 solamente 10,7 milioni sono da attribuire ad operatori terzi.

Per quanto riguarda i trasporti, 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 (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, 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.

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. 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.

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.

Nel 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 «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 principalmente a: definire le modalità di privatizzazione e di collocamento sul mercato della partecipazione detenuta dallo Stato, che attualmente è pari al 100 per cento; 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; precisare che all'apertura ad altri soci del capitale della società si accompagna l'assegnazione allo Stato della proprietà dell'infrastruttura ferroviaria e che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria deve continuare a garantire a tutti gli operatori l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura stessa; 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; 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.

Il parere dell'8ª Commissione permanente, approvato il 19 gennaio 2016, ha evidenziato: come lo schema di decreto avesse un contenuto estremamente sintetico e non affrontasse i dettagli e gli aspetti più importanti dell'operazione di privatizzazione; 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 o singoli segmenti di attività; 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 dal resto del gruppo; 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, che come sappiamo rappresenta un'eccellenza a livello internazionale e uno degli *asset* fondamentali della società; il fatto che Ferrovie dello Stato Italiane SpA gestisce un'infrastruttura critica, secondo quanto definito nella direttiva dell'Unione europea 2008/114/CE, recepita nell'ordinamento italiano dal decreto legislativo n. 61 del 2011, con le conseguenti ricadute sulla sicurezza nazionale.

Evidenziamo inoltre 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. La riorganizzazione aziendale che si verificherà 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 (in termini pratici: licenziamenti).

Ricordiamo che, nel corso di un'audizione informale che si è svolta nel marzo 2016, l'amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Renato Mazzoncini ha precisato di voler perseguire come gruppo una strategia aziendale volta a trasformare le Ferrovie dello Stato da azienda di trasporto ferroviario in un'azienda di mobilità. È di questi giorni un interesse da parte dell'ANAS a confluire all'interno delle Ferrovie dello Stato e una disponibilità del Governo a fare un'ampia operazione in linea con quanto detto, con la creazione di un'azienda di mobilità. L'amministratore delegato ha inoltre sottolineato l'opportunità di lasciare gli utili nelle Ferrovie e di investirli nel piano industriale e la volontà di creare un polo delle merci, con lo *spin off* della divisione cargo, creando Mercitalia, una nuova società in cui mettere tutte le realtà del settore, affinché i clienti possano avere un interlocutore unico.

PRESIDENTE. Deve concludere, senatore Gibiino.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). L'amministratore delegato ha aggiunto di essere interessato come gruppo ad un'eventuale acquisizione di tutto quello che riguarda il trasporto pubblico.

Pertanto – e vado a concludere – la nostra mozione impegna il Governo: a fornire un'analisi, con stime e simulazioni, dei possibili scenari derivanti da una privatizzazione del gruppo e dei benefici derivanti dal privatizzare un'azienda pubblica strategica di carattere nazionale che produce utili; 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 in termini occupazionali e industriali; 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; a superare il *gap* tecnologico tra alta velocità e alta capacità al Nord e rete infrastrutturale al Sud e a portare a compimento la rete alta velocità e alta capacità anche nel Sud Italia, con particolare attenzione alle isole maggiori (teniamo particolarmente a questo punto); infine, ad individuare e adottare 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. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sonego per illustrare la mozione n. 550.

SONEGO (*PD*). Signora Presidente, egregi colleghi, svolgerò qualche considerazione per illustrare la mozione della quale sono cofirmatario e sulla quale interverranno anche altri colleghi. Desidero anzitutto dire che il proposito del Governo di voler procedere alla privatizzazione, fino al 40 per cento del totale, del gruppo Ferrovie dello Stato italiane è un proposito condivisibile, che merita tutto il sostegno parlamentare.

Si tratta di un'iniziativa sui cui aspetti salienti mi accingo a dire qualcosa, non prima, tuttavia, di aver rimarcato che stiamo parlando di un grande gruppo europeo che, nel corso degli anni recenti, ha dimostrato la non comune capacità di avviare con successo un processo di risanamento economico, finanziario e di efficientamento. Quindi, il quadro in cui stiamo discutendo della materia odierna è quello, positivo, cui ho testé fatto riferimento.

Stiamo parlando di un processo di privatizzazione (fino al 40 per cento, come si è detto) al quale si obietta da più parti che il modello cui fare riferimento per il futuro trasportistico e ferroviario del nostro Paese non è quello indicato dal Governo con la privatizzazione, ma – semmai – quello della Repubblica francese con la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), che è un grande gruppo totalmente integrato. Osservo che la strategia e il punto di riferimento rappresentati dalla SNCF sono oggi l'indicatore della crisi di un vecchio assetto ferroviario europeo. Il modello francese è pesantemente in crisi, in una condizione di predissesto per ragioni economiche e finanziarie, ma anche perché motivo di grande insoddisfazione da parte dell'utenza. Quindi – desidero chiarirlo subito a coloro i quali contestano, sulla base di tale riferimento, la proposta della privatizzazione – non è più ragionevole far riferimento al modello francese.

Quindi, in sintesi, sì alla privatizzazione per due ragioni. In primo luogo, perché è uno dei mezzi con cui possiamo dare un contributo, non determinante ma comunque utile ad affrontare la questione dello *stock* del debito dello Stato (questione tutt'altro che secondaria). Se negli anni passati ci fossimo presi cura di questo problema, oggi discuteremmo in maniera diversa anche della questione relativa a Ferrovie dello Stato Italiane. Quindi, è bene che si affronti il problema della privatizzazione avendo in mente anche il problema del debito.

Tuttavia, la ragione di gran lunga prevalente per dire di sì alla privatizzazione è che essa costituisce una leva importante, da utilizzare sino in fondo, per la modernizzazione del trasporto ferroviario e, quindi, del Paese. Dobbiamo avere la consapevolezza che il futuro ferroviario italiano ed europeo si colloca sempre più in un contesto di liberalizzazione del

mercato e di totale esposizione ad esso. Per essere pronto a questa sfida, il gruppo Ferrovie dello Stato italiane non potrà che giovare della presenza al suo interno di investitori e azionisti privati che contribuiranno in misura rilevante a fare in modo che questo grande gruppo industriale, che ha un grande impatto economico e sociale sulla vita del Paese, abbia, domani ancor più di oggi, un atteggiamento *market oriented*. Quindi, la privatizzazione di cui stiamo parlando è un contributo alla modernizzazione non solo di quel gruppo, ma anche del Paese.

Mi siano consentite due considerazioni conclusive. È largamente apprezzabile l'opzione del Governo volta a mantenere totalmente pubblica la rete dell'infrastruttura ferroviaria a tutela della sua indipendenza e per favorirne il suo possibile utilizzo da parte di tutti gli operatori ferroviari, senza discriminazione. Aggiungo di più: il Governo va incoraggiato in maniera vigorosa rispetto all'opzione – che adombra, ma che non ha ancora compiuto definitivamente – riguardante la totale separazione, anche societaria, della rete rispetto al Gruppo.

Torno alla vicenda del gruppo Société Nationale des Chemins de fer Français. Una delle ragioni per cui quel grande agglomerato ferroviario europeo è in crisi profonda è proprio la totale integrazione dell'infrastruttura nel gruppo, ovvero la totale integrazione di infrastruttura e di servizio ferroviario. Noi, avendo a cuore il futuro ferroviario del Paese e l'efficienza del trasporto, dobbiamo compiere il passo definitivo pensando ad una completa separazione societaria.

Nel corso della redazione del necessario piano industriale del gruppo, al quale il *management* e il Governo stanno lavorando insieme – vi provvedono congiuntamente perché si tratta di un compito che riguarda il *management* ma anche l'azionista: le strategie competono all'azionista nelle aziende, anche in quelle pubbliche – sarà bene mettere fortemente l'accento sulla necessità che il gruppo Ferrovie dello Stato italiane diventi sempre più un gruppo multinazionale. Passi in avanti in questa direzione ci sono stati, soprattutto per quanto riguarda il trasporto delle merci, ma sono ancora insufficienti e il gruppo Ferrovie dello Stato italiane deve diventare a tutti gli effetti un grande gruppo multinazionale, un grande *player* europeo continentale del trasporto.

La sfida sta in queste grandi opzioni. Non mi dilungo su altri aspetti della mozione perché altri colleghi, che con me sono firmatari della medesima, interverranno nel corso della discussione.

Desidero infine segnalare un banale ma non irrilevante errore di trascrizione nel testo della mozione di cui sono cofirmatario: al punto 2 dopo le parole «obbligo di servizio», ci va una virgola che si è persa cammin facendo ma che dà un significato diverso al testo della mozione. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato l'ordine del giorno G1, già stampato e distribuito, che il senatore Candiani ha chiesto di illustrare. Ne ha facoltà.

CANDIANI (*LN-Aut*). Signora Presidente, l'ordine del giorno G1 si ricollega alla mozione presentata dalla Lega Nord, che prevede nel dispositivo l'impegno per il Governo affinché i ricavi dalla cessione delle Ferrovie dello Stato possano essere impiegati a favore del trasporto pubblico locale.

Presidente, ogni Regione meriterebbe un capitolo e una mozione specifici perché il sistema ferroviario italiano, fuori dalla linea principale della grande velocità, necessita di notevoli investimenti in molte Regioni. In molti casi ci si trova addirittura ad avere davanti strutture che risalgono al Ventennio. Con questo ordine del giorno porto all'attenzione dell'Assemblea la situazione della Regione Umbria, che nel caso specifico è una realtà paradossale: al centro d'Italia ma totalmente scollegata rispetto alle direttrici principali di alta velocità e, da qualche giorno, addirittura con un aeroporto inaugurato nel 2012, costato 50 milioni di euro, sostanzialmente vuoto e lasciato a se stesso. L'ordine del giorno chiede al Governo l'impegno di considerare che il piano, che necessariamente dovrà essere congegnato con chi dovesse acquisire le quote in cessione delle Ferrovie dello Stato, comprenda anche investimenti sulla direttrice Orte-Foligno-Ancona e, ancora, nel caso specifico, andando a riqualificare il sistema di collegamento ferroviario che una Regione non è in grado di gestire per conto proprio.

È naturale, signora Presidente, che se c'è investimento sulle infrastrutture ci possa essere anche ricaduta benefica sul tessuto economico e sul territorio. La stessa Regione Umbria, che ha una grande potenzialità turistica, risulta difficilmente collegata con la capitale. Dunque, l'ordine del giorno G1 chiede al Governo di «accompagnare il piano di cessione delle quote pubbliche delle Ferrovie dello Stato italiane con un adeguato piano di investimenti atto a sostenere e finanziare progetti di riqualificazione ad alta velocità del collegamento esistente Orte-Foligno-Ancona, e di sviluppo della rete secondaria di trasporto ferroviario della Regione Umbria (ex FCU), di recente acquisita da Busitalia, completandone almeno la elettrificazione e il rinnovo del materiale rotabile viaggiante».

Si potrebbe fare il medesimo discorso per le altre Regioni, ma in questo caso vogliamo portare l'esempio di una Regione che possiede una fortissima potenzialità turistica, che ha una fortissima propensione ad attrarre, ma i cui collegamenti risultano difficili. E quando i collegamenti sono difficili, l'economia ne risente. Leghiamo anche a questo il dato drammatico della perdita dell'8,5 per cento di prodotto interno lordo subito dalla Regione, rispetto al triennio precedente in cui le altre Regioni hanno avuto un calo molto inferiore alla metà di questo dato. Il Governo si impegni dunque in questo campo e su questo esempio. Stiamo parlando infatti di una realtà che consentirebbe di collegare l'Adriatico con il Tirreno e le Regioni centrali d'Italia, che oggi sono sostanzialmente emarginate rispetto al collegamento ferroviario principale ad alta velocità. (*Applausi del senatore Arrigoni*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

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

BORIOLI (*PD*). Signora Presidente, signor vice ministro Morando, intervengo dopo che il collega Sonogo ha illustrato la mozione della quale sono cofirmatario, insieme ad altri colleghi del Gruppo del PD. Comincio dunque il mio intervento affermando di essere nella sostanza largamente d'accordo con quanto detto dal collega Sonogo e mi limito, con questo intervento, a sottolineare alcuni aspetti.

Mi sia consentita una premessa: trovo un po' curioso e, per alcuni aspetti, paradossale che, quando si discute di privatizzazioni (è accaduto anche in questo caso), talvolta alcuni colleghi rilevino, quasi come se si trattasse di una sorta di distrazione di risorse pubbliche o di una liquidazione senza significato, il fatto che si annetta tra gli obiettivi delle privatizzazioni anche quello di recuperare risorse, per colmare la voragine del debito pubblico, come se non fosse quello, in realtà, il problema strutturale con cui il Paese deve fare i conti, per liberare, nella programmazione pluriennale delle risorse, anche quote di disponibilità da destinare ai vari servizi cui il Paese deve far fronte, tra cui anche il servizio di trasporto pubblico ferroviario.

Detto questo, mi pare che, in realtà, per quello che abbiamo avuto modo di conoscere da parte dei rappresentanti del Governo, nel corso delle audizioni preliminari all'espressione del parere rilasciato dall'8<sup>a</sup> Commissione lavori pubblici, comunicazioni sull'atto con cui il Governo propone la privatizzazione parziale del gruppo, il Governo ci abbia sempre illustrato un disegno che tiene insieme le due gambe e i due obiettivi connessi al progetto di privatizzazione: da un lato, l'obiettivo di recuperare risorse per colmare una parte del debito pubblico e, dall'altra, quello di rilanciare, attraverso un piano industriale coerente, il profilo e la capacità di restituire servizi e prospettive economiche al Paese. Ovviamente proprio in questo stanno la scommessa e l'incoraggiamento che, con alcuni paletti che sono stati qui evidenziati, credo sia utile che l'Assemblea indichi al Governo per procedere su questa strada. Sappiamo che si è deciso di prendere qualche di tempo in più, come in qualche modo anche i nuovi vertici del gruppo ferroviario hanno evidenziato, anche al fine di definire un piano industriale coerente, sul quale fondare il processo di privatizzazione.

Ben vengano, quindi, tutti i passaggi, anche di confronto parlamentare nelle Commissioni competenti, che dovranno seguire l'*iter* di questo percorso; ma credo che l'obiettivo sia assolutamente utile e indispensabile.

Quali sono le prospettive industriali del Gruppo, anche grazie al lavoro, fatto nel corso degli anni precedenti, di risanamento e di grande riqualificazione della rete ferroviaria, soprattutto attraverso il lancio del sistema ad alta velocità, ce lo dicono, anche sul fronte della internazionalizzazione che richiamava prima il collega Casson, gli accordi sottoscritti pochi giorni fa in Iran, che parlano per il gruppo FS di una prospettiva di investimento di svariati miliardi di euro sul fronte sia della realizzazione

del sistema ad alta velocità iraniano sia del *restyling* complessivo del sistema ferroviario.

Indico con ciò uno dei fattori che, a mio giudizio, sono da questo punto di vista particolarmente significativi per la prospettiva di un gruppo, che ovviamente in questi anni, insieme ai molti progressi fatti, soprattutto evidenziati nella qualificazione di un sistema ad alta velocità (che credo ci sia invidiato, a buona ragione, da tutto il mondo), ha registrato invece, in particolare sul fronte del trasporto merci e del trasporto universale sia di rango nazionale sia di rango regionale, dei notevoli segnali di declino che oggi devono essere recuperati, anche valorizzando il processo di privatizzazione.

Affinché questo si realizzi, è necessario naturalmente dar corso a quanto il collega Sonogo ricordava prima: abbiamo bisogno che il processo di privatizzazione sia rigorosamente abbinato a un processo di liberalizzazione, soprattutto sul fronte dei servizi, che ovviamente può essere realizzato se a monte si realizzano alcune condizioni. La prima: il mantenimento della proprietà pubblica (da questo punto di vista, i segnali arrivati sia dal ministro Padoan sia dal ministro Delrio sono stati piuttosto chiari) della rete e degli *asset*, che è altra cosa rispetto all'eventuale conferimento di una quota di RFI, come soggetto gestore della rete, a soggetti privati. Il mantenimento in capo al pubblico della proprietà è altra cosa dall'eventuale conferimento di una quota a privati della società che avrà l'incarico di gestire la rete.

Dalla progressiva separazione tra la gestione della rete e la gestione dell'esercizio, poi, deriva la capacità, che deve ricadere sulla società che avrà il compito di gestire i servizi, di confrontarsi apertamente con il mercato (cosa che fino ad oggi, in realtà, non è mai successa e questo è un ulteriore elemento che voglio sottolineare). L'altra condizione, quindi, riguarda la capacità di riportare alla rete – e quindi alla disponibilità del mercato – tutti quegli *asset* (scali ferroviari, pezzi di rete, impianti tecnologici) che nel corso del tempo sono stati, a mio giudizio, inopportuna-mente trasferiti dalla proprietà della società che ha in gestione la rete alla proprietà delle società che invece svolgono l'esercizio, inquinando la possibilità di un effettivo accesso dei *competitor* presenti sul mercato allo svolgimento dei servizi, con tutte le ricadute positive che possono derivare.

A mio giudizio, quindi, se il processo si mantiene all'interno di questi pilastri può essere largamente positivo. Mi auguro che, con una più rapida possibile definizione di un nuovo piano industriale per il Gruppo, si possa procedere nella direzione che il Governo vuole e che credo il Parlamento abbia l'opportunità e, a mio giudizio, anche il dovere di assecondare, per il bene del Paese. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

LIUZZI (*CoR*). Signora Presidente, siamo di fronte ad una privatizzazione annunciata: una dismissione di quote di un pezzo importante dello

Stato, le ferrovie nazionali che afferiscono al gruppo Ferrovie dello Stato SpA.

Ricorre, a tale proposito, l'immagine classica del binario: un asse è rappresentato da una secolare rete, rimasta pressoché la stessa, in estensione, dai tempi della sua costruzione monumentale, iniziata nella seconda metà dell'Ottocento e conclusasi all'incirca agli inizi del Novecento, sebbene ricostruita dalle macerie della Seconda guerra mondiale; un altro è rappresentato dallo Stato, che in quell'opera ci ha messo monumentali capitali e negli ingenti costi di gestione ha impegnato il risparmio degli italiani, ovvero le fatiche fisiche e mentali di un popolo e delle sue generazioni.

La privatizzazione annunciata, dunque, reca con sé l'idea plastica della storia nazionale; giunge come metafora delle nostre lente decisioni, delle nostre precarie ambizioni e dell'Italia che vorremmo e che non abbiamo; dell'Italia che vorremmo essere e che non siamo. Ciò riguarda tutti i Governi, e particolarmente quelli dell'ultimo ventennio.

Non c'è dubbio che ora appare conveniente, opportuno avviare – e salutare per le sorti della nostra Nazione – un processo di privatizzazione, e cioè l'uscita graduale dello Stato da un servizio essenziale per il funzionamento della Nazione: i trasporti, la mobilità dei cittadini e delle merci.

Dalle dichiarazioni più o meno ufficiali si evince che non sarà il 2016 l'anno della parziale dismissione, e l'annuncio pertanto si farà vano e vago. Ci piacerebbe che fosse un processo più partecipato, meno fumoso, meno gravido di nebbie sul futuro della nostra importante infrastruttura, quella che davvero ha fatto negli ultimi centocinquanta anni l'unità d'Italia mediante un servizio universale che viaggia su rotaia.

Si procederà alla dismissione di quote di questo servizio universale, e quindi irrinunciabile, per fare cassa, per sanare parzialmente il debito pubblico, per incidere sui *kingmakers* della finanza internazionale affinché non ci declassino, non abbassino il già malmesso *rating*. Occorre, dunque, avere idee chiare e pretendere chiarezza di idee dal Governo al Parlamento ai vertici di Ferrovie; disegnare scenari credibili, intravedere e far intravedere agli *stakeholders* visioni future a breve, medio e lungo termine.

Che ne sarà dei trasporti pubblici in Italia in seguito alla parziale privatizzazione? Una nuova *governance* si impone, ma non ne abbiamo notizia. È necessario, dunque, 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 al mantenimento e allo 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 che diminuisca progressivamente il trasporto su gomma; di promozione di investimenti mirati a colmare il *gap* infrastrutturale ferroviario, ancora indecente nel 2016, che divide il Mezzogiorno dal resto del Paese,

con particolare riferimento all'alta velocità e all'alta capacità, al raddoppio delle linee e all'ammodernamento del materiale rotabile.

Non solo le popolazioni meridionali, le comunità civili e politiche del Mezzogiorno – con particolare riguardo al sistema industriale, agroalimentare e turistico del Sud – sarebbero felici se il processo di parziale uscita dello Stato dal sistema dei trasporti in Italia avesse lo sviluppo di questa trascurata area del Paese quale stella polare, guida e percorso virtuoso. L'intera comunità nazionale gioirebbe, consapevole che il Sud non può costituire la palla al piede del tentato sviluppo, ma collegamenti rapidi, efficienti, confortevoli al di sotto del Volturno possono e debbono rappresentare il volano per tutto il Paese, agevolando processi di inclusione sociale e dando opportunità a tutti. (*Applausi dei senatori Boccardi e Perrone*).

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

ORELLANA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signora Presidente, colleghi, intervengo oggi sulle mozioni riferite alla privatizzazione di Ferrovie dello Stato con l'obiettivo di porre all'attenzione di tutti solo una segnalazione e una proposta su un paio di aspetti di diversa natura che – a mio parere – meritano di essere opportunamente considerati e valutati. Come direbbero gli anglosassoni, mi sia consentito aggiungere «i miei due cents» nella interessante discussione in corso.

Il primo aspetto da segnalare è che Ferrovie dello Stato Italiane SpA gestisce una infrastruttura critica secondo quanto definito nella direttiva 2008/114/CE, recepita dal decreto legislativo 11 aprile 2011, n. 61. Un differente assetto societario, una cessione di quote a uno o più privati vanno valutati anche in considerazione delle ricadute che potrebbero avere sulla sicurezza nazionale. Ricordo che la direttiva impone che tutte le ECI (infrastrutture critiche europee) dovrebbero disporre di piani di sicurezza per gli operatori o di misure equivalenti, comprendenti l'individuazione delle strutture importanti, una valutazione dei rischi e l'individuazione, la selezione e la prioritizzazione di contromisure e procedure.

Nello scenario attuale di minaccia terroristica, l'impatto di una proprietà non più totalmente pubblica, di una società per azioni che per giusti criteri privatistici privilegi il profitto potrebbe avere in minore considerazione gli aspetti di criticità che essere una ECI comporta. Ritengo che nelle varie considerazioni che farà al riguardo il Governo sia necessario tenere nel dovuto conto questa mia segnalazione.

Il secondo punto, come avevo anticipato, è una proposta. Nel processo di privatizzazione sono state previste agevolazioni ai dipendenti per l'acquisto di quote azionarie. La mia idea è che, in relazione all'offerta di vendita agli investitori, si potrebbero prevedere incentivazioni specifiche anche a favore del fondo di previdenza complementare dei dipendenti del Gruppo, al fine di una sua presenza qualificata nel consiglio di amministrazione con conseguente compartecipazione alle scelte gestionali

dei suoi associati, ovvero i dipendenti di Ferrovie dello Stato SpA. In questo modo si giungerebbe in qualche modo a una forma di applicazione dell'articolo 46 della Costituzione che – cito testualmente – recita: «la Repubblica riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi, alla gestione delle aziende».

Altra considerazione che si potrebbe svolgere sulla mia proposta è la sua analogia con il modello di compartecipazione sperimentato in Germania. Come è noto, in Germania rappresentanti dei lavoratori siedono nei consigli di amministrazione delle aziende e con la mia proposta, tramite il rappresentante del fondo previdenziale di categoria, da noi avverrebbe lo stesso. (*Applausi dal Gruppo Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*).

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

URAS (*Misto*). Signora Presidente, nell'iniziare il mio intervento sulle mozioni relative alla privatizzazione parziale delle Ferrovie dello Stato Italiane mi corre l'obbligo di ricordare questo argomento in ragione della consistenza della rete ferroviaria della Sardegna.

È noto a tutti che parliamo di una rete ferroviaria assolutamente obsoleta sia nelle infrastrutture che nei mezzi, nonché di una operazione prevista per il 2018 di totale abbandono di Trenitalia – Ferrovie dello Stato di una delle regioni italiane, come d'altronde siamo ancora definiti all'interno dei documenti ufficiali e dell'ordinamento costituzionale di questo Paese.

Noi saremmo parte dell'Europa e anche – non so se conseguentemente – parte dell'Italia. Lo saremmo e dovremmo esserlo integralmente e invece lo siamo parzialmente, perché realtà come la nostra non sono nella considerazione dello Stato in ragione dei servizi di mobilità. E non parlo adesso di quelli da e per la Sardegna, perché sono disastrosi; non parlo di quelli aerei, assolutamente inadeguati e insufficienti rispetto alla domanda; non parlo dei collegamenti navali. Parlo dei collegamenti interni, degli spostamenti di merce e della mobilità interna delle persone in Sardegna, con un sistema ferroviario che conta tratte pressoché insignificanti: un collegamento Cagliari-Sassari che passa attraverso Oristano, lungo la dorsale della strada statale 131, e un collegamento che va verso Olbia per collegare uno degli aeroporti e uno dei porti dell'Isola, passando attraverso il Nuorese dell'Isola.

Dico questo perché nella nostra Costituzione c'è un principio di uguaglianza – lasciamo perdere quello del diritto alla mobilità – in base al quale tutti i cittadini devono essere posti nella medesima condizione e, dove ci sono ostacoli che impediscono pari opportunità, essi vanno rimossi e non accresciuti. Lo dico al Governo in modo particolare per questa vicenda, perché noi non possiamo essere una Regione privata di un adeguato sistema interno di collegamento ferroviario. Quindi, più che pensare alla privatizzazione a fini di profitto, bisogna pensare al servizio pubblico per il rispetto dei diritti dei cittadini e dei principi di uguaglianza tra i cittadini italiani ed europei.

Lo strumento che si adatta di più a perseguire tale obiettivo è un efficientamento del sistema ferroviario attraverso la partecipazione del mercato, dell'attività d'impresa? Lo Stato deve farsi carico di garantire in ogni caso e comunque quel risultato, perché l'attribuzione di funzioni di natura economica sempre più preponderanti all'impresa privata non può prevedere una riduzione dei diritti sociali ed economici delle comunità nazionali.

Quindi, quando si affronta un tema come questo, la ragione per la quale abbiamo avviato la discussione con mozioni presentate e firmate da diversi Gruppi sta proprio nel fatto che dobbiamo garantire – al di là dei processi che abbiamo deciso, che altri hanno deciso o che in alcune sedi anche comunitarie si è deciso di portare avanti – che quei processi di riorganizzazione del sistema del mercato dei servizi non prevedano una riduzione dei diritti. Anzi, essi erano stati motivati proprio con un'estensione e un'allargamento dei diritti. Si è parlato di una riduzione dei costi, di un peso minore sulle finanze delle famiglie e delle comunità, ma in ragione del mantenimento del servizio e della salvaguardia della platea degli aventi diritto.

La riflessione che si chiede allora al Governo rispetto al suddetto tema deve riguardare anche questi aspetti. Potrei citare anche altre Regioni, altre realtà locali, cosiddette periferiche o comunque in condizioni di svantaggio nel nostro Paese, che vedono a rischio il diritto alla mobilità delle persone, nonché la possibilità di spostamento delle merci e, quindi, un danno oggettivo sicuramente rilevante alle loro possibilità di sviluppo.

Potrei citarne altre, perché ce ne sono: ce ne sono nel Mezzogiorno e ce ne sono all'interno della dorsale peninsulare; ce ne sono anche nelle montagne delle regioni del Nord. Il diritto a viaggiare e a raggiungere qualunque meta d'Italia e d'Europa deve essere non solo preservato, ma anche organizzato e sviluppato, perché è il diritto alla relazione, il diritto di accesso alle opportunità di conoscenza, ma anche di attività lavorativa, imprenditoriale e di sviluppo economico di quelle realtà, anche attraverso la valorizzazione dei loro prodotti o delle loro vocazioni produttive.

Non possiamo pensare – e mi rivolgo al Governo, perché abbiamo presentato anche in questi giorni un'ulteriore mozione in materia di collegamento da e per la Sardegna – che la Sardegna possa continuare a vivere in una condizione di isolamento. Non possiamo continuare a vivere in questa condizione: è un prezzo che pagano i sardi sistematicamente e non si capisce a chi lo pagano. E ogni volta che anche in questa Camera qualcuno di noi si alza a ricordare che siamo un'isola, c'è un atteggiamento di sufficienza e di disconoscimento di una realtà fisica. È una violenza intollerabile.

Il Governo non deve ridere o sorridere. Il Governo si deve preoccupare di trovare una soluzione e deve investire le risorse che possiede in quella direzione, perché eliminare una discriminazione è un preciso dovere di un Esecutivo democratico.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo, al quale chiedo di esprimere il parere sulle mozioni e sull'ordine del giorno presentati.

MORANDO, *vice ministro dell'economia e delle finanze*. Signora Presidente, il parere del Governo è contrario alle mozioni 1-00496 (testo 2), la cui prima firmataria è la senatrice De Petris, 1-00511, presentata dal senatore Crosio e da altri senatori, e 1-00543, presentata dal senatore Scibona e da altri senatori. Il parere contrario è motivato dal fatto che queste mozioni, pur diverse tra di loro, contengono tutte e tre nelle considerazioni in premessa giudizi sul processo di privatizzazione generale che si è svolto nel corso degli ultimi decenni in Italia e sulle specifiche scelte politiche e programmatiche in materia di privatizzazione del gruppo FS che sono in consapevole, seppur legittimo naturalmente, ed esplicito contrasto con le opzioni del Governo su questa materia. Questa è per noi una ragione di contrarietà.

Ma ve ne è una seconda, obiettivamente più rilevante, che riguarda invece la parte impegnativa delle tre mozioni, perché tutte, sia pure partendo da argomenti e qualche volta da obiettivi diversi, si propongono di ottenere dal Governo un ripensamento per certi aspetti – penso, ad esempio, alla mozione De Petris – delle sue scelte in materia di privatizzazione del gruppo FS.

Pressoché tutte e tre le mozioni propongono, inoltre, di destinare una quota del ricavato dal processo di privatizzazione a finalità diverse da quelle previste dalla legislazione vigente nel nostro Paese, almeno fino a ora, e cioè alla riduzione del volume globale del debito. Quest'ultima indicazione d'impegno è presente anche nella mozione del Gruppo FI-PdL XVII – mi rivolgo ai suoi proponenti – al punto 3 della parte dispositiva. Per questo chiedo al presidente Paolo Romani di valutare la possibilità di espungere dal testo della propria mozione tale punto, in cui si chiede di destinare il ricavato del processo di privatizzazione ad altre finalità rispetto a quelle previste dalla legge, cioè alla riduzione del volume globale del debito. Se questa espunzione avvenisse, naturalmente il parere del Governo su quella mozione sarebbe favorevole.

Il parere è infine favorevole sulla mozione n. 550, che ha come primo firmatario il senatore Sonego.

Naturalmente resta fermo che il Governo è impegnato ad attuare puntualmente quanto previsto dai pareri delle Commissioni parlamentari di Camera e Senato, espressi ormai qualche settimana o mese fa, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 251, quello che apre cioè il processo di privatizzazione parziale del gruppo FS e che viene variamente valutato nel testo delle mozioni, soprattutto in premessa. Il Governo, avendo espresso un orientamento favorevole sui pareri approvati dalle Commissioni competenti su quell'atto, naturalmente si ritiene impegnato ad attuare quegli indirizzi in sede di realizzazione di quanto previsto dal citato atto n. 251.

Inoltre, ancora più ovviamente, il Governo si intende impegnato ad attuare quanto previsto dal comma 677 dell'articolo 1 della legge di stabilità per il 2016 e questa è un'ovvietà: ci mancherebbe che il Governo non si sentisse impegnato ad attuare quanto prevede una legge dello Stato. Tuttavia, vorrei far notare ai senatori che quanto disposto dal comma 677 della legge di stabilità in vigore, cioè quella per il 2016, è previsto che si attui nell'ipotesi che la privatizzazione avvenga entro il 2016. D'altra parte, è ormai noto – ne hanno fatto cenno diversi interventi in fase sia di illustrazione delle mozioni che di discussione generale – che molto probabilmente, anzi certamente il processo di privatizzazione nel 2016 non si realizzerà. Il Governo ha infatti condiviso l'orientamento del *management* del gruppo FS circa l'opportunità, forse addirittura la necessità, di produrre prima un riassetto del Gruppo e soprattutto di mettere in atto la definizione di un piano industriale che accompagni il processo di privatizzazione, così accogliendo implicitamente una parte molto rilevante prevista nelle indicazioni di molte mozioni, comprese alcune di quelle su cui ho già espresso un parere contrario.

Una delle osservazioni politiche che voglio fare è che questa scelta del Governo di acconsentire a un rinvio del processo di privatizzazione oltre il 2016 crea una difficoltà. E dobbiamo saperlo, perché ne parliamo esplicitamente nel Documento di economia e finanza.

Dal Documento di economia e finanza in vigore, messo alla base delle scelte di politica fiscale ed economica del 2015, 2016 e 2017 (indirizzo rinnovato anche dal Documento di economia e finanza che il Consiglio dei ministri ha appena approvato), sapete che noi siamo impegnati a realizzare, attraverso il processo di privatizzazione, un contributo pari allo 0,4-0,5 per cento annuo di riduzione del volume globale del debito. Per il 2016 questo indirizzo trovava attuazione nelle previsioni – per parlare in modo chiaro – attraverso il processo di privatizzazione del gruppo FS.

Data la scelta di cui ho appena parlato, e cioè un rinvio all'anno successivo per ottenere i risultati di cui ho già detto, è chiaro che ci troviamo in presenza di un vuoto rispetto all'indirizzo programmatico definito. Abbiamo, tuttavia, ferma intenzione di mantenere il conseguimento dell'obiettivo. Il volume globale del debito si deve ridurre nel 2016, grazie al contributo delle privatizzazioni, dello 0,4-0,5 per cento del prodotto. Il che significa che, se non facciamo l'operazione che riguarda il gruppo FS, dovremo fare altri tipi di operazioni.

Per chiarire che tutte le illazioni di stampa sono ciò che sono, e cioè illazioni di stampa, dico che è vero – e questa non è una illazione di stampa, ma un punto di indirizzo programmatico molto preciso – che, se non facciamo l'operazione che riguarda FS, nel 2016 dovremo fare privatizzazioni, per un volume analogo, che riguardano altri gruppi e altre proprietà dello Stato.

Questa nostra scelta, tuttavia, dimostra con i fatti, e non con le parole, che la critica che ci viene rivolta sistematicamente, e che ci è stata rivolta diffusamente e per l'ennesima volta anche in questo dibattito – e cioè che abbiamo come unico obiettivo fare cassa in questi processi – è

banalmente infondata. Se infatti avessimo questo come unico obiettivo, non saremmo andati a cercarci la grana di dovere sostituire l'ipotesi relativa al gruppo FS con altre soluzioni. E questo è dimostrato con i fatti da questa vicenda.

Perché non è fondato questo giudizio? In realtà, gli obiettivi che noi mettiamo al centro del processo di privatizzazione in campi come questo restano tre e sono equiordinati, nel senso che non hanno una priorità l'uno rispetto all'altro, ma debbono essere conseguiti tutti e tre contemporaneamente.

Il primo obiettivo – è in ordine casuale – è certamente ottenere, attraverso le privatizzazioni, un contributo significativo alla riduzione del volume globale del debito. Infatti, specialmente in una situazione nella quale, se non c'è deflazione, c'è sicuramente inflazione zero, mantenere un volume globale del debito così elevato significa, in una prospettiva di medio termine, rischiare l'insostenibilità. Quindi, dobbiamo ottenere un contributo – non sarà certamente decisivo, come tutti sanno – alla riduzione del volume globale del debito anche dalle privatizzazioni.

Il secondo obiettivo, altrettanto significativo e di pari livello, è che dobbiamo fare le privatizzazioni in modo tale – e non sempre lo abbiamo fatto in passato – da consentire alle società oggi possedute dallo Stato di rafforzarsi patrimonialmente, migliorando così la quantità e la qualità delle loro prestazioni e del loro prodotto. Per dirla in soldoni, in questo momento lo Stato è un proprietario con il braccio corto, nel senso che le società hanno bisogno di investire, hanno bisogno di capitali e di patrimonializzarsi. Lo Stato, però, a causa delle dimensioni del volume globale del debito e della situazione di finanza pubblica più complessivamente, è in relativa difficoltà. Il processo di privatizzazione deve consentire di superare questo *gap*, attraverso il concorso di capitali privati al rafforzamento di grandi società oggi possedute dal pubblico. Questo è un secondo, fondamentale obiettivo.

C'è poi un terzo obiettivo che non viene mai citato, e se ne capisce il motivo: esso non rientra tra le nostre «abitudini», perché la nostra realtà è molto distante dalla sua realizzazione. Attraverso il processo di privatizzazione e a differenza di quanto è accaduto con i processi di privatizzazione del passato, noi vogliamo favorire il fatto che finalmente una quota significativa dell'enorme volume di risparmio privato delle famiglie e delle imprese italiane (in particolare delle famiglie) venga investita sul capitale di rischio delle imprese. Il processo di privatizzazione è un'occasione particolarmente significativa e importante per cercare di ottenere questo obiettivo, perché il debito delle imprese italiane è eccessivamente concentrato nelle banche. E noi sappiamo che questo è un problema che riguarda la competitività economica del nostro sistema produttivo nel suo complesso. È, dunque, importante fare bene le privatizzazioni che vogliamo realizzare a certe condizioni. E non è assolutamente vero che le facciamo frettolosamente, al fine di prendere quei pochi soldi che possiamo prendere, perché dobbiamo ridurre il volume globale del debito oppure – come si dice spregiativamente e non ho mai capito perché – dobbiamo fare cassa. Noi dob-

biamo invece utilizzare questa occasione per fare in modo che la grande disponibilità di capitale e risorse connesse con il risparmio privato porti l'Italia a fare la scelta degli altri Paesi, e cioè andare a investire sul debito delle imprese, le quali, compiendo attività come quelle che svolgono in questo momento le grandi società pubbliche, si ammodernano e saranno comunque ancora necessarie in futuro.

Infine, esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G1. (*Applausi del Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

CROSIO (*LN-Aut*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). È del tutto evidente, signor Vice Ministro, che siamo su due pianeti diversi. A nostro parere, si può cambiare la legge per raggiungere determinati obiettivi, cosa su cui sicuramente lei non è d'accordo. Ma noi la vediamo così.

Potremmo essere d'accordo con lei, ma il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti deve venire in questa sede e spiegarci quale sarà l'*input* che il Governo darà per un piano industriale che rilancia il sistema ferroviario. Qual è? Volete che il Parlamento vi firmi una cambiale in bianco? Assolutamente sì, ed è questo il problema. È troppo facile privatizzare, perché chiunque compra dove – mi sia consentita l'espressione – c'è la ciccia. Come saranno gli investimenti sul trasporto pubblico locale? Non lo sappiamo. Questo è il grosso problema.

È del tutto evidente che anche sulla programmazione abbiamo altre visioni e sarebbe stata opportuna la presenza della vostra controparte – è proprio di controparte che si parla – rappresentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Sarebbe stata sicuramente opportuna la presenza in Aula, questa mattina, del ministro Delrio per ribadire quanto detto in Commissione o dire altro. È chiaro che il suo intervento sarebbe stato anche imbarazzante. A tal proposito, invito i colleghi a leggere il Resoconto stenografico dell'intervento del ministro Padoan in Commissione e quello del ministro Delrio, svolto ventiquattro'ore dopo.

Continuo a ribadire che faccio parte della corrente Delrio, per il quale – sono parole del Ministro – la privatizzazione di Ferrovie dello Stato Italiane deve essere un'occasione di rilancio e sviluppo. Benissimo. Due punti e a capo: come la si vuole realizzare? Facendo firmare al Paese, alla politica, al Parlamento una cambiale in bianco? Noi non siamo d'accordo, signor Vice Ministro.

Orgogliosi di aver scritto la mozione in cui crediamo, ci apprestiamo a votarla stante il parere negativo del Governo. Le mozioni su cui il vice ministro Morando ha espresso parere favorevole non ci interessano.

### **Saluto ad una rappresentanza di studenti**

PRESIDENTE. A nome dell'Assemblea, saluto gli allievi e i docenti dell'Istituto tecnico «Achille Mapelli» di Monza, in visita al Senato, che stanno seguendo i nostri lavori. (*Applausi*).

### **Ripresa della discussione delle mozioni nn. 496 (testo 2), 511, 543, 545 e 550 (ore 11,24)**

D'ANNA (*AL-A (MpA)*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ANNA (*AL-A (MpA)*). Signora Presidente, intervengo brevemente per dire che il mio Gruppo di appartenenza condivide le intenzioni del Governo, che vanno nella direzione dello snellimento delle competenze e dei carichi che sono sul groppone dello Stato, che – sarà bene ricordarlo – è in brache di tela, e che ha governato il Paese, nel corso degli ultimi cinquant'anni, facendo sostanzialmente leva sulla spesa e sul debito.

Che questo tipo di privatizzazione non risolva, se non per qualche decimale, l'enorme mole del debito pubblico – mi riferisco a quei 2.200 miliardi di euro che ci costano circa 80 miliardi di interessi passivi all'anno – è nell'ordine delle cose. Tuttavia, in questa sede vorremmo precisare altri aspetti.

Non sono d'accordo con il senatore del Gruppo Misto che ha parlato delle esigenze di ammodernare la linea ferroviaria in Sardegna. La Sicilia è nelle stesse condizioni, ma credo che questo vada addebitato non a uno Stato che intende privatizzare, bensì allo Stato leviatano che ha gestito in regime di monopolio il sistema ferroviario per cinquant'anni.

### **Presidenza del vice presidente GASPARRI (ore 11,24)**

(*Segue D'ANNA*). E avremo quelle linee ferroviarie quando ci sarà l'utenza. Se infatti viene meno il principio di gestione su criteri di economicità, il diritto del cittadino, che è sacrosanto, si trasforma in un ulteriore debito sul groppone dello Stato che deve recuperare sotto forma di tasse. Si tratta, quindi, del cane che si morde la coda. Riconosciamo diritti, ma li facciamo pagare caramente e amaramente ai contribuenti.

Volevo dire al vice ministro Morando, che oggi mi è piaciuto e che simpaticamente credo abbia un'involuzione statalista solo quando viene a presentare qui la legge di stabilità, che oggi ho riconosciuto il suo tratto

liberaldemocratico. Abbiamo un Vice Ministro che dice cose sensatissime e capisce che la pubblicità e la statualità cioè la pubblicità di un servizio inteso come monopolio dello Stato, è una vecchia menzogna che gli statalisti ci hanno propinato per oltre cinquanta anni. Un servizio è pubblico quando è accessibile a tutti e quando è gratuito per quanti ne hanno diritto. Ebbene, se noi non avessimo già inserito una gestione con criteri privatistici nelle Ferrovie dello Stato, avremmo ancora vecchie tratte e stazioni ferroviarie ricettacolo di mendicanti e non moderni punti ove favorire persino la socializzazione.

Una delle critiche rivolte alla privatizzazione era che essa avrebbe trascurato le tratte interne per dare priorità all'alta velocità. Faccio presente però che il 65 per cento di coloro che fanno uso di treni ad alta velocità sono lavoratori pendolari. Sono abbonati.

Come riformare allora queste ferrovie? Come favorire le tratte interne della Sardegna e della Sicilia? Con il criterio dell'impresa, con il criterio della produttività, con il criterio dell'utile. Ricordo a me stesso e agli astanti che il profitto non va confuso con i profittatori; è un termine positivo per chi rischia in innovazione, per chi si mette sul mercato, per chi accetta la concorrenza e, quindi, ha la necessità di migliorare l'offerta. Quando questo avviene sotto l'egida dello Stato, avviene senza questi criteri e a scapito del debito. Poiché lo Stato è un ente collettivo, ma non un ente etico, il concetto sbagliato è pensare che ciò che sia nella mano pubblica abbia una superiorità etica dei fini. Non è così: lo Stato è occupato dai partiti e dalla politica e, se in Sicilia non ci sono linee ferroviarie, è perché i potentati economici e politici siciliani non avevano interesse a realizzare la rete ferroviaria e hanno preferito gestire il trasporto su gomma che era nelle mani dei potenti amministratori della democrazia cristiana in quella Regione. E, quindi, di cosa vogliamo parlare oggi? Vogliamo fare una critica alla privatizzazione? Ebbene, la faccio anche io vice ministro Morando, ma da quest'altro versante. Non bisogna solo svendere o privatizzare; bisogna tagliare innanzitutto i rami secchi. Lei, con il ministro Padoan, continua a tenere il piano Cottarelli nel cassetto. Ieri abbiamo decretato la chiusura del Senato perché faceva scandalo che 320 senatori percepissero uno stipendio, ma abbiamo ancora circa 40.000 componenti nei consigli di amministrazione delle circa 10.000 partecipate dello Stato che hanno prodotto 45 miliardi di debiti, circa dieci volte l'introito dell'IMU. La critica gliela rivolgo utilizzando le parole di Margaret Thatcher che l'amico Liuzzi, da conservatore e riformista che si ispira a Cameron, dovrebbe ricordare. La *lady* di ferro diceva: più grande è la fetta presa dallo Stato, più piccola sarà la torta a disposizione dei cittadini. Noi, nel momento in cui andiamo verso la tutela degli interessi dei cittadini, dobbiamo far dimagrire lo Stato.

Signor Vice Ministro, attento: una cosa è ricapitalizzare le imprese in mano allo Stato; un'altra è mettere le mani sui risparmi dei cittadini.

Lei ha accennato alla necessità che gli investimenti privati, i risparmi dei cittadini, i risparmi postali, i risparmi bancari e i fondi di investimento possano corroborare le ferrovie privatizzate per una quota fino al 40 per

cento. Deve però finire l'era della *golden share*, altrimenti non facciamo un discorso virtuoso, volto a cercare un finanziamento sul mercato, ma ci sono le mani fameliche dello Stato, che vanno a depauperare finanche le risorse e i risparmi privati dei cittadini.

Come Gruppo di Alleanza Liberalepopolare-Autonomie siamo favorevoli ad approvare i criteri che la Presidenza del Consiglio ha emanato con lo schema di decreto n. 251, anche se non riusciamo a capire, per la verità – ma questa è una celia più che una critica – perché nell'acquisto di queste azioni dovrebbero essere favoriti i ferrovieri. Non riteniamo, infatti, che aver partecipato ad un'impresa dia un diritto di prelazione rispetto ad altri cittadini. La compartecipazione dei lavoratori agli utili di impresa potrà essere gradevole alle orecchie del presidente Gasparri, ma ciò si chiama corporativismo e non liberalismo, tanto per essere chiari. (*Applausi dal Gruppo AL-A (MpA)*).

PRESIDENTE. Mi riservo in altri momenti di intervenire sul merito: ora non posso.

CERVELLINI (*Misto-SI-SEL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERVELLINI (*Misto-SI-SEL*). Signor Presidente, due anni fa, in Commissione lavori pubblici, comunicazioni, mi sono battuto insieme ad altri senatori e senatrici contro l'ipotesi di privatizzazione di Poste italiane. È già stato ricordato che il ministro Padoan, in quell'occasione, fu di fatto smentito dal ministro Delrio. Non si tratta di sospetti o illazioni, perché delle tre regole che ricordava il rappresentante del Governo nella sua replica, ne veniva considerata solo una, ovvero quella di cercare di ripianare il buco nero del debito.

Già allora la stentata maggioranza favorevole mostrava quanto sia ormai evidente a tutti lo scellerato tentativo di fare cassa svendendo il patrimonio pubblico, in totale assenza, da parte di questo Governo, di un piano strategico per il futuro. Ma forse la questione che più di ogni altra assurge a simbolo della dicotomia tra gestione pubblica e privatizzazione, per l'opinione pubblica, è rappresentata dal servizio idrico, dall'acqua come bene comune, rispetto alla quale l'Italia ha visto 27 milioni di elettori votare contro la privatizzazione. Domenica 17 aprile, nonostante il boicottaggio in corso, verrà dato un segnale forte anche a proposito dell'assenza di una strategia nell'importantissimo settore dell'energia.

Del resto, in Italia, come si legge nel testo della nostra mozione, i processi di privatizzazione non garantiscono aprioristicamente successo economico e competitività, ma risultano spesso terreno per operazioni poco trasparenti, rischiando di ledere i diritti della collettività in settori delicati. Le privatizzazioni sono state 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. Al contrario, sarebbe difficile sostenere che la mano pubblica in Italia ha fallito. Un esempio per tutti è rappresentato dal settore delle telecomunicazioni, che, nei tempi passati, con duplicazioni di strutture e dipendenti in eccesso, era apparentemente un carrozzone: eppure, prima della privatizzazione, era tra i *leader* tecnologici a livello mondiale. Lo stesso non si può sostenere per Telecom, dove la privatizzazione ha prodotto notevoli danni, che sono davanti agli occhi di tutti e molti sono *in itinere*, con grande preoccupazione, anche in questo caso, per un *asset* strategico.

Il caso di Ferrovie dello Stato è particolarmente delicato, perché rappresenta un settore strategico per tutti i cittadini. La logica della privatizzazione colpirebbe una società con un enorme potenziale industriale – con un fatturato di 8,4 miliardi di euro e una previsione di investimenti di 6,5 miliardi di euro nel 2016 (seconda azienda italiana per investimenti secondo i dati Mediobanca del 2015) – che andrebbe potenziato attraverso riconversione ecologica e tecnologica, anche nella prospettiva di diminuire progressivamente il trasporto su gomma.

Perché dunque procedere con la privatizzazione, alienando un immenso patrimonio in cambio di un'entrata nel Fondo di ammortamento del debito pubblico valutata tra i 5 e i 10 miliardi di euro? Si tratta di risorse ben poco significative rispetto agli attuali 2.000 miliardi di debito pubblico, soprattutto se si considerano i rischi per profitti, i livelli occupazionali e le competenze professionali.

Già in Commissione lavori pubblici, a gennaio scorso, avevamo concordato sulla necessità di far precedere alla definitiva deliberazione del decreto di privatizzazione un dibattito parlamentare basato su dati certi, scientifici, provenienti da stime e simulazioni fondate su un approfondito esame degli eventuali esiti della privatizzazione, relativi anche alla garanzia soprattutto dei livelli occupazionali, del mantenimento e dello sviluppo della qualità dell'offerta di servizio pubblico, innanzitutto del trasporto locale e regionale, vero dramma del nostro Paese. Parliamo delle cose guardandole negli occhi.

A preoccuparci è anche il fatto che un'affrettata privatizzazione determinerebbe il rischio certo di un ulteriore disinvestimento e peggioramento per i servizi di trasporto per i pendolari, attraverso un aumento dei prezzi e una riduzione delle corse su linee considerate non redditizie; pendolari peraltro già duramente colpiti dai continui tagli dei trasferimenti dal bilancio dello Stato alle Regioni.

Voi progettate autostrade a pagamento e private: non possiamo pensare che i privati, investitori potenziali acquirenti di parte di Ferrovie dello Stato, investano quando il segnale che mandiamo è esattamente l'opposto. Non possiamo pensare che diventi appetibile per i soggetti privati concorrere a linee metropolitane quando, in luogo di quelle, si finanziano, coinvolgendo, tra gli imprenditori, sempre i soliti noti (altro dramma italiano) le autostrade: pensiamo alla Roma-Latina o alla Tirrenica, che oggi vede, su tutti i giornali, le osservazioni di Bruxelles, che non ci possono sor-

prendere perché non si seguono minimamente i parametri liberali. L'Unione europea riguardo all'Autostrada Tirrenica punta il dito in quanto ancorché si attribuiscono oneri e costi ai soggetti privati, ciò avviene con l'impegno alla privatizzazione e all'estensione della concessione fino al 2046. Ma da questo orecchio Bruxelles non ci sente. Perbacco! Ohibò! Sono stupito! E sono stupito da liberale, non da esponente della sinistra: ma è del tutto evidente che in questo caso non parliamo di concessioni libere e di libero confronto del mercato. Quale privato investirà in questo senso? Siamo alle solite.

Su un *asset* strategico non vi diciamo di fermarvi nella privatizzazione, bensì di cambiare direzione o – se vi piace di più – di cambiare verso.

Sono stati individuati tre obiettivi e si è detto, quindi, che non c'è solo quello di fare cassa (che, però, dal ministro Padoan è stato evidenziato come primo e unico), ma vi sono anche le correzioni del ministro Delrio, importanti e nel merito. Ma se per il secondo e terzo obiettivo non c'è l'interesse, non c'è una prospettiva, è evidente che si rimane solo al primo obiettivo: quello di fare cassa. Se l'interesse del coinvolgimento dei privati è indirizzato ai trasporti su gomma e al costruire autostrade, è evidente che il privato non si arrischierà – se non rivolgendosi alla polpa, ovvero all'alta velocità, ma non certo al trasporto locale – ad investire. Oppure verranno i soliti noti con le concessioni a vita, o ancora gli avventurieri stranieri. L'esempio lo abbiamo avuto nelle prime audizioni sulla Roma-Lido, perché noi abbiamo determinato un grande scatto di qualità sull'alta velocità in termini di competitività al livello europeo, ma siamo gli ultimi per il trasporto locale, e su ferro in particolare. In queste tipologie di trasporto vinciamo non il primo, il secondo o il terzo posto, ma il «premio Caronte», come i peggiori del trasporto locale.

Ebbene, sulla questione della linea Roma-Lido vengono i francesi che con i soldi pubblici vogliono realizzare un progetto che diventerebbe di proprietà per sempre. Questa è la situazione. Noi non stiamo facendo la solita critica parlando della sinistra statalista. Non è così. Semplicemente diciamo che bisogna aprire il mercato al livello liberale – e non solo per i soliti noti – con regole chiare, con una prospettiva e una visione che privilegino il trasporto su ferro, innanzitutto quello locale, che è il nostro dramma vero.

Quando va bene – dicevo – si rimane al primo obiettivo e non si coglie nemmeno quello, perché si innestano risorse per una volta dentro al buco nero del *deficit* quando poi aziende, che già adesso andrebbero risanate e rivoluzionate, in solide mani pubbliche, che potrebbero dare l'indirizzo verso cui determinare gli investimenti e le indicazioni politiche, non vengono messe nelle condizioni di essere competitive.

Dichiaro pertanto il nostro voto favorevole alla mozione che vede prima firmataria la senatrice, presidente del nostro Gruppo, Loredana De Petris. Voteremo ugualmente a favore delle mozioni che vedono primi firmatari rispettivamente il senatore Crosio e il senatore Scibona, mentre il

voto sarà contrario alle mozioni a prima firma rispettivamente dei senatore Romani Paolo e Sonogo. (*Applausi dal Gruppo Misto-SI-SEL*).

MANCUSO (*AP (NCD-UDC)*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCUSO (*AP (NCD-UDC)*). Signor Presidente, siamo da sempre favorevoli alle privatizzazioni, convinti – come siamo – che esse stimolino l'economia e la competitività dei mercati. Non abbiamo, pertanto, nulla in contrario – anzi, siamo assolutamente favorevoli – alla privatizzazione di questa importante industria italiana, Ferrovie dello Stato, purché ciò avvenga nell'assoluto rispetto dei criteri di trasparenza e delle procedure che possano garantire il successo di questa operazione.

Qual è il punto? È chiaro che gli effetti favorevoli di una privatizzazione ci sono, e sono assolutamente evidenti. Non mi riferisco tanto alla possibilità di risanare le casse dello Stato, perché è poca cosa, quanto al fatto si è lavorato molto sulle ferrovie con un processo di riorganizzazione, ammodernamento e razionalizzazione, per cui anche il *rating* di queste società è migliorato, diventando sicuramente più appetibile sul mercato azionario. Dunque questo nuovo flusso di denaro nelle casse della società ferroviaria deve essere mirato, a parere nostro, a realizzare investimenti che siano assolutamente puntuali e finalizzati ad obiettivi precisi. Questo fa parte di una strategia cui il Governo deve necessariamente partecipare, perché ci sono, nel sistema dei trasporti e in quello ferroviario italiano, alcune note assolutamente dolenti.

Sentivo il collega Uras parlare della situazione ferroviaria in Sardegna. Io vi invito a venire in Sicilia per capire di che cosa stiamo parlando. In Sicilia, a parte la rete stradale che è assolutamente insufficiente, abbiamo una rete ferroviaria che definirei fatiscente e che risale all'epoca borbonica.

È chiaro, quindi, che questo nuovo flusso di denaro deve essere certamente mirato. Perché quando si parla di nuovi investimenti sulle Ferrovie dello Stato, anche le FS insieme al Governo non possono partecipare finalmente ad un processo e ad un programma strategico per la mobilità, soprattutto al Sud, che veda al primo posto la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina finalmente? Noi infatti riteniamo che la Sicilia, nel processo di sviluppo, venga emarginata da questa grande assenza infrastrutturale. Riteniamo che se si vuole creare sviluppo in Italia, è necessario avere coesione e che per esserci coesione debba esserci mobilità e che non possa esserci mobilità senza infrastrutture.

Riteniamo quindi che la presentazione di queste mozioni sia stata un'iniziativa assolutamente positiva, soprattutto quella di cui siamo promotori e il cui primo firmatario è il senatore Sonogo. Il Gruppo di Area Popolare, quindi, voterà a favore di tale mozione e di quella a prima firma

del senatore Paolo Romani sulla quale il Governo ha già anticipato il proprio parere favorevole. (*Applausi dal Gruppo AP (NCD-UDC)*).

SCIBONA (*M5S*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIBONA (*M5S*). Signor Presidente, abbiamo ascoltato il parere del rappresentante del Governo su queste mozioni. Volevo però rispondere al collega Borioli perché ciò che ha detto è assolutamente anche una nostra preoccupazione, nel senso che se si vuole diminuire il *deficit* vendendo pezzi di Stato, è necessario provvedere all'efficientamento dei sistemi e alla diminuzione degli sprechi altrimenti si finisce per svendere senza poi avere la certezza di un rientro, di un ritorno, di un miglioramento del sistema. Prima di svendere il patrimonio dello Stato, quindi, bisogna efficientare il sistema: eliminare gli sprechi, migliorare la situazione infrastrutturale reale presente, dopo di che si può pensare a qualcos'altro se tutto ciò non fosse sufficiente. Invece accade proprio il contrario.

Come diceva anche il rappresentante del Governo, il problema è proprio l'utilizzo di fondi privati. Noi non siamo liberisti e il mercato liberista dice che l'economia si basa sull'attrazione del mercato quindi se i capitali privati non vengono attratti da certe realtà, lasciatemelo dire, ci sarà un perché. Quindi prima di imporre con la forza l'utilizzo degli ultimi fondi economici di questa popolazione per imprese che attualmente sono in *deficit* perché hanno investito male, a causa della contingenza o di quel che si vuole, ripeto, sarebbe necessaria un'inversione di tendenza. Se non si riesce ad avere un cambio di rotta è inutile andare a svendere le ultime ricchezze dello Stato italiano, e a maggior ragione dei cittadini, per cercare di ridare sviluppo; e non voglio usare questa parola perché lo sviluppo non si usa più neanche per le foto, quindi diciamo per migliorare la situazione economica di questo Stato. Bisogna provvedere prima all'efficientamento di quello che c'è. Se non ha funzionato ci sarà un motivo e dunque si cambia. Parliamone insieme, siamo qui per questo; ovviamente se andate avanti per conto vostro non ci troverete, dopodiché si può vedere cosa fare. La volontà del Governo purtroppo è molto chiara; come è stato fatto per l'acqua, disattendendo la volontà popolare, così si sta cercando di fare sul resto: la privatizzazione come modo – mi dispiace ripeterlo – per tirare su capitali che non ha. Quello che una banca non può o non vuole più dare, lo deve dare il privato? Non credo che sia la strada giusta.

Aggiungo pure che non voglio veramente più sentirvi parlare di piano industriale dei servizi pubblici: il servizio pubblico non può avere un piano industriale, ma solo un ritorno per la cittadinanza. È un servizio e come tale non può essere considerato come un'azienda.

Concludo, tanto quello che c'era da dire l'abbiamo già detto prima, con una preghiera: smettetela di essere antistato, smettetela di essere antipolitica, e smettetela soprattutto di accusare noi di essere antipolitica,

quando siete voi che state cercando di svendere pezzi di Stato e di dismettere questo Stato.

Oltre alla nostra mozione, che ovviamente avrà il nostro voto positivo, annuncio il nostro voto favorevole anche sulla mozione n. 496, a prima firma della senatrice De Petris, l'astensione sulla mozione n. 511, a prima firma del senatore Crosio, pur apprezzandone alcuni punti, e il voto contrario sulle mozioni n. 545, a prima firma del senatore Romani, e 550, a prima firma del senatore Sonogo. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, certamente non possiamo che accogliere con favore il parere favorevole che il Governo ha espresso sulla nostra mozione. Comprendiamo che evidenziare all'interno della mozione il vincolo di destinazione delle somme a interventi strutturali sulla rete ferroviaria impatta sulla normativa che attualmente impone che il processo di privatizzazione, che ovviamente non riguarda solo Ferrovie ma anche altre partecipate dello Stato, sia finalizzato all'abbattimento del debito pubblico.

Tuttavia – e in questo senso anticipo la volontà di Forza Italia di espungere dal testo il punto 3) – ci conforta il fatto che rimane il punto 4). C'è quindi un'intenzione e un interesse fortissimo e importante da parte del Governo, quindi anche da altre forze politiche che voteranno questa mozione, di superare il *gap* tecnologico esistente sull'alta capacità e sull'alta velocità, che va benino al Nord ma è assolutamente assente al Sud, come hanno detto i collega Mancuso e Uras per Sicilia e Sardegna. Nella misura in cui lo Stato avrà un debito pubblico meno pesante, quindi avrà più risorse da destinare sul territorio all'infrastrutturazione, è necessario che si vada verso il miglioramento del trasferimento passeggeri, ma soprattutto delle merci. L'attraversamento delle merci in Italia costa intorno al 6 per cento in più rispetto a quanto costa negli altri Paesi. Di conseguenza, taglieremmo l'Italia facendo affluire le merci, attraverso navi, Canale di Suez e quant'altro, solamente dai porti del Nord. Siccome tutto il sistema Paese e l'azienda Italia devono essere unici e competitivi, considerato che le tasse si pagano a Milano e a Palermo in egual misura, anche i servizi devono essere resi in maniera uguale.

Accogliendo pertanto con favore il parere favorevole espresso dal Governo a condizione che venisse espunto il punto 3), rinunciamo a tale punto e naturalmente dichiariamo il nostro voto favorevole sulla mozione così come riformulata. (*Applausi della senatrice Pelino*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il trasporto ferroviario costituisce un *asset* strategico di sviluppo del Paese ed è da un rinnovato rapporto con le ferrovie che dipende lo sviluppo armonico della mobilità delle persone e del trasporto delle merci. Forse dipende proprio da questa consapevolezza, se noi, pressoché da sempre, assumiamo nei confronti del trasporto ferroviario una specifica discriminante in suo favore.

Di certo mi ripeto in quest'Aula e me ne scuso, ma noi riteniamo essenziali due elementi in ragione di questa discriminante: il primo è che quando parliamo di trasporto ferroviario parliamo di un trasporto collettivo e tendenzialmente pubblico di certo di pubblica utilità; il secondo è che stiamo parlando di un trasporto che ha un saldo ambientale di gran lunga più positivo delle altre modalità di trasporto.

Il combinato disposto di questi due fattori rivela in maniera plastica come il trasporto su ferrovia o tranvia sia strategico tanto per i passeggeri sia in ambito urbano che a più lunga percorrenza, quanto per le merci, permettendone di allungare la filiera logistica.

In questo senso la necessaria «cura del ferro» per il Paese, a cui spesso si richiama il ministro delle infrastrutture Delrio, si riaggancia non solo idealmente alla stagione del primo Governo di centrosinistra, quando ministro alle infrastrutture era un certo Pier Luigi Bersani e anche lui teorizzava una cura del ferro.

Le cose non è quindi a caso che si ripetano, al di là delle possibili analogie; purtroppo ciò sta anche a significare che da allora poco è stato investito – e di conseguenza fatto – per uno sviluppo della mobilità sostenibile. Il fatto sta anche a significare che lo sviluppo del trasporto ferroviario per il nostro Paese è divenuto oggi un'esigenza imprescindibile per determinare un più complessivo ammodernamento della mobilità.

Una questione, quella dell'innovazione nei trasporti, che ha come parola chiave «integrazione»: integrazione modale come sviluppo equilibrato e armonico della mobilità, in grado di determinare, in funzione della distanza di percorrenza e della domanda di trasporto, la combinazione più adeguata dell'offerta modale. È necessaria anche un'integrazione tra soggetti pubblici e privati nella gestione dei servizi, o comunque una compresenza di questi, perché in questo specifico settore non sempre le buone qualità e le buone prassi albergano da una sola parte.

Il trasporto ferroviario insomma deve intendersi come leva di sviluppo, sia per allungare la filiera logistica del Paese, trasportare le merci con maggiore efficienza e maggiore sicurezza in mercati più lontani di destinazione, sia per migliorare le *performance* di trasporto dei passeggeri.

La cultura del trasporto e del viaggio è cambiata considerevolmente in questi anni, mi sento di dire anche in conseguenza dell'affermazione dell'Alta Velocità. Un'opera, quella dell'Alta Velocità, che ha costituito l'infrastrutturazione più significativa del Paese negli ultimi trent'anni; una modalità di trasporto prima avversata, poi accolta scetticamente, ma che via via si è affermata, conquistando crescenti quote di passeggeri e di consenso.

Il problema si è verificato e si manifesta piuttosto in quei luoghi in cui l'Alta Velocità non arriva o non si ferma. Penso a interi territori del Paese, Regioni fondamentali per interessi economici e di sviluppo: dall'Umbria che ne è attraversata ma non ne conosce fermate alle Regioni del Sud che se ne vedono totalmente private.

L'Alta Velocità ha costituito un modello significativo grazie anche alla concorrenza che su quel segmento si è realizzata. Una concorrenza senza esclusione di colpi e qualche volta con colpi anche sotto la cintura. Certo, una concorrenza nel mercato, possibile proprio perché effettuata su un segmento ricco, ma che ha cambiato anche la concezione del trasporto nazionale, facendo diventare il treno concorrenziale con l'aereo, come nei Paesi più avanzati del mondo, per distanze fino agli 800 chilometri di percorrenza.

In futuro è ragionevole immaginare che tali processi caratterizzino anche gli spostamenti all'interno dell'Unione europea.

In questo senso i progressi compiuti in termini di interoperabilità tra gli Stati e i processi di convergenza intrapresi con il quarto pacchetto quadro già delineano un quadro evolutivo su cui abbiamo tutte le carte in regola per competere e primeggiare.

Sulle merci questo quadro comunitario invece è già realtà avanzata. Nel cargo ferroviario però, purtroppo, di più e meglio dobbiamo fare come sistema Paese, nella consapevolezza che ci giochiamo una partita fondamentale per la nostra competitività di sistema, quando con l'apertura dei principali valichi alpini il nostro Paese perderà la sua condizione di insularità.

Organizzare meglio l'infrastrutturazione dei nostri mercati di produzione, assicurare il collegamento infrastrutturale dei principali nodi logistici (penso soprattutto ai porti e agli interporti), favorire un riequilibrio degli incentivi economici in favore dell'utilizzo della rotaia anche in termini combinati e ovviamente investire negli adeguamenti infrastrutturali, dalle banchine dei porti all'estensione delle pensiline fino all'adeguamento delle sagome delle gallerie, è tutto ciò che rapidamente siamo chiamati a fare recuperando il tempo perduto.

Per noi – lo dico chiaramente – si tratta probabilmente anche di superare un approccio culturale che ci ha caratterizzato in passato e che si è rivelato del tutto infruttuoso: penso a una concezione dicotomica della realtà, che vedeva la rotaia sistematicamente contrapposta alla gomma. Oggi queste due modalità devono riscoprire la loro naturale complementarietà e sinergia: più flessibile e conveniente economicamente sulla breve distanza la gomma, più economica e conveniente in termini ambientali sulle medie e lunghe distanze, specie per tipologie unitarie di merci e di destinazioni, la rotaia.

Insomma, è su questi scenari che ho riassunto dal dibattito e dai testi delle mozioni e che mi sono permesso di tratteggiare in uno scenario di prospettiva, che si inserisce il processo di parziale cessione di quote azionarie di un gruppo industriale importante per il Paese e che, dopo la cura Moretti di questi anni, è anche in salute e solido sotto ogni profilo. Anche

per Ferrovie dello Stato, insomma, si chiude una stagione importante e ricca di risultati e di affermazioni e se ne apre un'altra tutta da scrivere, forse anche più difficile di quella trascorsa e i cui esiti non sono assolutamente scontati. Gravano in questo senso processi di liberalizzazione e di privatizzazione che nel nostro Paese non hanno certo costituito un esempio felice, da Alitalia a Tirrenia solo per rimanere nell'ambito dei trasporti, con conseguenze, come era stato facile prevedere, non positive che si sono determinate per i cittadini contribuenti e per i cittadini utenti di quei servizi.

Credo quindi che sia da elevare a fattore comune un principio questa volta essenziale per procedere ad un percorso che si presenta ricco di problematiche e di conseguenti riflessi: quello di procedere alla parziale dismissione non prima di un piano industriale serio che Ferrovie dello Stato – insieme e tramite il Governo – sia in grado di presentare al Parlamento; un piano industriale che delinei con chiarezza il perimetro della privatizzazione e sciogla il nodo della separazione tra rete e servizi.

Per quanto ci riguarda, noi ci sentiamo di invitare il Governo a valutare con attenzione in questo senso la possibile separazione societaria del gruppo Ferrovie dello Stato; una rete che, come richiamato in diverse mozioni, deve continuare a garantire a tutti gli operatori un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura stessa, la cui configurazione patrimoniale non può che non richiamarsi a principi e natura pubblicistica. Ovviamente va da sé, come richiamato al primo punto della parte dispositiva della mozione da noi presentata, che riteniamo impegnato il Governo a presentare al Parlamento tutti i passaggi rilevanti di tale processo di dismissione delle quote azionarie. In questo senso, per le motivazioni richiamate, il voto del Gruppo PD si conforma ai pareri espressi dal Governo. (*Applausi dal Gruppo PD*).

ROSSI Maurizio (*Misto-LC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto in dissenso dal mio Gruppo.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e le do la parola.

ROSSI Maurizio (*Misto-LC*). Signor Presidente, io sono contrario alla privatizzazione in questo momento, anche per come l'abbiamo vista in 8ª Commissione. Condivido assolutamente parti delle diverse mozioni, ma non ne condivido molte altre, quindi non potrò che esprimermi con l'astensione su tutte. La motivazione primaria è la paura che nel momento in cui si privatizzi, chi arriva voglia avere un reddito dalle linee che porterà avanti e ci sarà ancora una maggiore discriminazione tra le linee che avranno un forte reddito e quelle che non lo hanno. Ad esempio, nella mia Regione, la Liguria, questo sarà fortemente penalizzante. Si parla spesso di alta velocità e dei problemi della Sicilia e della Sardegna, ma in Liguria viaggiamo sempre su un binario unico. Ricordate il treno deragliato? Non è stato fatto nulla: stanziati 225 milioni su 1,4 miliardi.

Peraltro, non è stato fatto alcun cronoprogramma su come proseguire per realizzare quei 23 chilometri che da 70 anni separano l'unico collegamento tra l'Italia e la Francia. Impieghiamo cinque ore per andare da Genova a Roma, perché Genova non ha l'alta velocità. Si parla dell'alta velocità del Nord, ma è da un'altra parte. Noi non abbiamo l'alta velocità.

Se si prende il treno da Roma a Milano e si arriva a Milano intorno alle 9,15, non c'è più neanche un treno che porti da Milano a Genova. Non si può quindi neanche prendere il Frecciarossa da Roma a Milano e poi prendere un altro treno. Questo comporta che Alitalia approfitti della sua posizione dominante, perché non c'è la concorrenza dei treni, e faccia pagare 900 euro un biglietto d'aereo tra Roma e Genova, proprio perché noi non abbiamo la possibilità, come le isole, di avere delle agevolazioni in questo senso.

Con la privatizzazione, se queste situazioni non saranno chiarite in precedenza, esse peggioreranno, dal momento che gli azionisti privati si opporranno ad investire in realtà che non sono a forte reddito.

Per queste ragioni, come dissi già in Commissione, ma ancor più sono felice di poterlo ripetere ora in questo dibattito, vi è una tale carenza di informazione su come si vorrà procedere a tale privatizzazione, che oggi secondo me non è possibile esprimere un voto. In tal senso, mi asterrò dalla votazione.

PRESIDENTE. 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, anch'esso per le parti non precluse né assorbite da precedenti votazioni.

Passiamo alla votazione della mozione n. 496 (testo 2).

GAETTI (*M5S*). Chiediamo che le votazioni vengano effettuate a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 496 (testo 2), presentata dalla senatrice De Petris e da altri senatori.

*(Segue la votazione).*

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 511, presentata dal senatore Crosio e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 543, presentata dal senatore Scibona e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

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

Sulla mozione n. 545 il Governo ha espresso parere favorevole a condizione di espungere il punto 3) dagli impegni. Nel corso della sua dichiarazione di voto il senatore Gibiino ha dichiarato di accogliere la proposta di modifica del Governo.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 545 (testo 2), presentata dal senatore Romani Paolo e da altri senatori

(*Segue la votazione*).

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

CROSIO (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Presidente, nel corso della precedente votazione ho erroneamente espresso un voto favorevole mentre era mia intenzione astenermi.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 550, presentata dal senatore Sonogo e da altri senatori

(*Segue la votazione*).

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

Sull'ordine del giorno G1 il Governo ha espresso parere favorevole. Chiedo al presentatore, senatore Candiani, se insiste per la votazione.

CANDIANI (*LN-Aut*). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1, presentato dal senatore Candiani.

(*Segue la votazione.*)

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

### **Inversione dell'ordine del giorno**

PRESIDENTE. È pervenuta alla Presidenza una proposta di inversione della trattazione di argomenti iscritti all'ordine del giorno della seduta odierna. Ai sensi dell'articolo 56, comma 2, del Regolamento, si propone un'inversione dell'ordine del giorno della seduta odierna, anticipando l'esame della ratifica ed esecuzione dell'Emendamento di Doha al Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Doha l'8 dicembre 2012, per passare successivamente alle previste mozioni sul sindacato ispettivo.

La richiesta è stata avanzata dal prescritto numero di senatori. Poiché non vi sono osservazioni, prendiamo atto che l'Assemblea è unanimemente favorevole a questa inversione dell'ordine del giorno.

### **Discussione del disegno di legge:**

**(2312) 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) (Relazione orale) (ore 12,11)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2312, già approvato dalla Camera dei deputati.

I relatori, senatori Pegorer e Caleo, hanno chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore, senatore Pegorer.

PEGORER, *relatore*. Signor Presidente, il disegno di legge all'esame dell'Assemblea, approvato dalla Camera, reca la ratifica e l'esecuzione di una serie di accordi, sottoscritti tra il 2001 e il 2015, in materia ambientale. Prima di lasciare la parola al collega della 13ª Commissione, si evidenziano alcuni profili di interesse della Commissione affari esteri.

Si precisa innanzitutto che tali accordi, pur se risalenti nel tempo, contengono previsioni che sono comunque da recepire, anche perché anticipano gli impegni che il nostro Paese ha già assunto a seguito della Conferenza di Parigi sui cambiamenti climatici (COP21), tenutasi a Parigi fra il novembre e il dicembre scorsi. Peraltro, ricordo che l'Italia ha più volte espresso in sede internazionale l'impegno formale a procedere alla ratifica di questi strumenti, che sono in ogni caso finalizzati a porre un freno ai cambiamenti climatici in atto.

Il primo strumento è il cosiddetto Emendamento di Doha al Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, approvato dalla COP18 nel 2012. Tale testo, modificando e integrando l'allegato B del Protocollo di Kyoto, istituisce un secondo periodo di impegni vincolanti di riduzione delle emissioni (2013-2020) e aggiunge un composto all'elenco di gas a effetto serra contemplati dal Protocollo. Ad oggi l'Emendamento è stato ratificato da 61 Paesi, sui 144 necessari per la sua entrata in vigore. Anche sotto questo aspetto, dunque, la ratifica italiana assume un certo rilievo, in quanto avvicina l'entrata in vigore dell'Accordo. C'è inoltre da precisare che per l'Unione europea la ratifica di tale strumento non comporta impegni nuovi rispetto a quelli già fissati nel pacchetto sul clima e sull'energia (diminuzione del 20 per cento delle emissioni di gas-serra).

Il secondo accordo è quello tra l'Unione europea, i suoi Stati membri e l'Islanda, relativo alla partecipazione di quest'ultima all'adempimento congiunto degli impegni per il secondo periodo del Protocollo di Kyoto, L'Islanda dovrà applicare le normative dell'Unione europea anche per ciò che concerne il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni, mentre un comitato di attuazione congiunta assicurerà l'attuazione e l'operatività dell'intesa.

Il terzo accordo è il Protocollo relativo alla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e di lotta contro l'inquinamento del Mediterraneo, sottoscritto alla Valletta nel gennaio 2002. Il testo, in vigore dal marzo 2004, rappresenta uno degli strumenti per l'applicazione della Convenzione di Barcellona per la protezione del

Mediterraneo, promossa dal Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente. Il nuovo Protocollo, che si compone di 25 articoli, attribuisce particolare attenzione alla prevenzione dell'inquinamento da navi e alla cooperazione regionale, attraverso attività di sorveglianza, operazioni di recupero congiunte, divulgazione e scambio delle informazioni sugli episodi di inquinamento.

L'articolo 11, in particolare, disciplina le misure di emergenza a bordo delle navi, sugli impianti *offshore* e nei porti, mentre gli articoli 12 e 13 riguardano, rispettivamente, l'assistenza per fronteggiare episodi di inquinamento e il rimborso dei relativi costi. Infine, l'articolo 15 stabilisce l'impegno per le parti a valutare i rischi ambientali del traffico marittimo.

Il disegno di legge in esame reca, inoltre, la ratifica e l'esecuzione dei due emendamenti alla Convenzione di Espoo delle Nazioni Unite sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero. I due emendamenti, approvati nelle riunioni delle parti nel 2001 e nel 2004 e non ancora in vigore, sono finalizzati a estendere l'applicazione della Convenzione, favorendo la partecipazione della società civile e delle organizzazioni non governative, aprendo la Convenzione all'adesione di nuovi Paesi e permettendo alle parti di aggiornare l'elenco delle attività ricomprese. Nella relazione illustrativa si sottolinea che le disposizioni europee in materia di impatto ambientale sono già in linea con tali emendamenti.

L'ultimo degli strumenti internazionali in esame è il Protocollo di Kiev alla Convenzione ONU/CEE sulla valutazione d'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, noto come Protocollo VAS, firmato nel 2003 ed entrato in vigore nel 2010. Il documento impegna le parti a tenere conto di considerazioni ambientali e sanitarie nell'elaborazione programmatica e legislativa, ad istituire procedure chiare e trasparenti per la valutazione ambientale e, infine, a integrare le questioni ambientali e sanitarie nei programmi di sviluppo sostenibile.

Signor Presidente, il disegno di legge in esame si compone di 8 articoli: il Capo I (articoli da 1 a 3) riguarda le autorizzazioni alla ratifica e gli ordini di esecuzione; il Capo II (articoli da 4 a 6) (di cui parlerà il collega, relatore della Commissione territorio, ambiente, beni ambientali) è dedicato alle norme di adeguamento all'emendamento di Doha al Protocollo di Kyoto; il Capo III (articoli 7 e 8) dispone in merito alla copertura finanziaria e all'entrata in vigore. Gli oneri finanziari per l'Italia sono stimati in circa 500.000 euro annui.

Gli accordi in esame non presentano profili di incompatibilità con la normativa nazionale, né con l'ordinamento comunitario e – anzi – sono in linea con la normativa europea di riduzione delle emissioni di gas serra. Infine, l'analisi delle compatibilità con gli obblighi internazionali non ravvisa alcuna criticità.

Segnalo, in conclusione, che la rapida approvazione del provvedimento consentirà al nostro Paese di procedere alla firma del Protocollo di Parigi, prevista per il prossimo 22 aprile, avendo adempiuto ai suoi obblighi precedenti. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Caleo.

CALEO, *relatore*. Signor Presidente, oltre alle questioni poste dal collega Pegorer, il disegno di legge in esame reca alcune norme di adeguamento della disciplina nazionale necessarie per l'attuazione degli obblighi di cui al regolamento (UE) n. 525/2013, che ha previsto un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici.

In particolare, si segnalano le seguenti disposizioni.

L'articolo 4 prevede la predisposizione di una Strategia nazionale di sviluppo a basse emissioni di carbonio, in conformità con quanto stabilito dal regolamento europeo, adottato dal CIPE, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con gli altri Ministri interessati e previa consultazione pubblica. La Strategia nazionale è strumentale al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni assunti dall'Italia nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, che si prevedono scadenziati nel tempo attraverso una definizione periodica. Sulla Strategia nazionale è acquisito il parere delle Commissioni parlamentari e della Conferenza unificata. Il CIPE è altresì incaricato di presentare una relazione annuale sullo stato di attuazione della Strategia nazionale che metta in luce i risultati conseguiti, gli interventi e le politiche adottate, nonché gli scostamenti rispetto agli obiettivi.

L'articolo 5 prevede l'istituzione del Sistema nazionale di politiche e misure e di proiezioni, ai sensi del regolamento europeo, attraverso il quale sono comunicate le politiche, le misure e le proiezioni riguardanti le emissioni di gas a effetto serra. Le informazioni necessarie alla realizzazione e all'aggiornamento del sistema sono acquisite da ISPRA, incaricato della gestione dei relativi dati, anche in collaborazione con i Ministeri interessati.

L'articolo 6 attribuisce al Ministero dell'ambiente il compito di raccogliere le informazioni concernenti le emissioni di gas a effetto serra e i cambiamenti climatici, secondo le modalità stabilite con apposito decreto, curandone la diffusione anche attraverso il proprio sito Internet istituzionale. Il Ministero provvede, pertanto, all'adeguamento del documento allegato al DEF, relativo alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra.

Gli articoli del disegno di legge n. 2312, che prevedono disposizioni che modificano immediatamente l'ordinamento nazionale, trovano giustificazione nella necessità di operare tali modifiche al fine di procedere, come ha detto il collega Pegorer, alla ratifica dell'accordo in maniera corretta. Gli articoli 4 e 6 sono norme di adeguamento all'emendamento di Doha al protocollo di Kyoto. Si tratta di articoli volti a predisporre adempimenti aventi un carattere non meramente formale, ma che diano il senso concreto dell'impegno del nostro Paese, anche se con qualche ritardo, per il rispetto degli obiettivi fissati a livello internazionale a salvaguardia del-

l'ambiente, in particolare attraverso la definizione delle singole strategie nazionali. (*Applausi dal Gruppo PD*).

### **Saluto ad una rappresentanza di studenti**

PRESIDENTE. Salutiamo gli studenti e i docenti dell'Istituto comprensivo «Giovanni XXIII» di Baiano, in provincia di Avellino, che stanno seguendo i nostri lavori. Benvenuti al Senato. (*Applausi*).

### **Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2312 (ore 12,22)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.  
È iscritto a parlare il senatore D'Alì. Ne ha facoltà.

D'ALÌ (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, volevo sollevare alcune eccezioni soprattutto procedurali, prima ancora di entrare nel merito, su un disegno di legge che è semplicemente lo specchio chiaro di come il Governo abbia in considerazione il Parlamento. (*Brusio*). Gradirei che i colleghi, se ritengono, ascoltassero quello che dico.

Ci troviamo di fronte a un disegno di legge di ratifica che contiene addirittura in un solo articolo sei ratifiche. Signor Presidente, le anticipo sin da ora che le chiederò la possibilità di votare per parti separate l'articolo 1, così da votare ogni singola ratifica. Non si era mai verificato che si venisse a chiedere una ratifica cumulativa di sei atti di tale importanza. Signor Presidente, stiamo parlando dell'emendamento di Doha al protocollo di Kyoto, propedeutico ad impegni importanti che il nostro Paese deve assumere in ordine alle cosiddette emissioni CO<sub>2</sub>; stiamo parlando dell'accordo con l'Islanda e del protocollo relativo alla cooperazione – ne parlerò separatamente – in materia di inquinamento proveniente dalle navi, che è di grande importanza per il Mar Mediterraneo. Stiamo parlando di cinque ratifiche non solo in un unico disegno di legge, ma addirittura in un unico articolo.

Chiedo ai Presidenti delle Commissioni competenti, che hanno esaminato questo provvedimento, perché non si siano opposti a questo modo di procedere, che toglie ai singoli parlamentari la possibilità di votare pro o contro una delle singole ratifiche secondo le loro personali convinzioni e valutazioni. Ribadisco che le chiederò la votazione per parti separate dell'articolo 1, in modo da votare ratifica per ratifica.

Vengo al secondo punto, assolutamente non comprensibile dal punto di vista procedurale. Non mi posso trovare d'accordo con i relatori che l'hanno giustificato con l'urgenza che si approvi prima la disciplina interna e poi il trattato. È il contrario: prima si ratifica il trattato e poi si adegua la disciplina interna. Non si è mai verificato che la disciplina interna si approvasse in sede di ratifica. La ratifica di un trattato internazionale, anche per un ordine di merito delle Commissioni che lo esaminano,

va alla Commissione affari esteri, in questo caso riunita con la Commissione ambiente.

L'adeguamento della disciplina interna ad un accordo importante come l'emendamento di Doha al Protocollo di Kyoto, che coinvolge l'intero mondo industriale e produttivo del Paese, andava esaminato separatamente, attraverso un disegno di legge *ad hoc* successivo alla ratifiche, dalla Commissione Territorio, ambiente, beni ambientali, ma anche dalla Commissione competente sulle attività produttive.

Per questo chiederemo lo stralcio del Capo II del provvedimento in esame, il cui inserimento riteniamo irrituale e sicuramente non condivisibile. Non comprendo la ragione per cui dobbiamo ricevere tutto quello che ci propina il Governo in maniera acritica e sottostare alle sue sollecitazioni, solo perché magari, entro fine mese, si deve andare a sottoscrivere l'Accordo di Parigi, fatto molti mesi fa, che è successivo e non può essere sottoscritto se prima non si ratifica l'emendamento di Doha, che è stato sottoscritto nel 2012.

Alla fine, come sempre, nelle ultime 48 ore veniamo messi nella condizione di scegliere tra «bere o affogare» e quindi il Parlamento, nella sua maggioranza, si trova a «dover bere». Premetto che non potremo non fare una valutazione complessiva e forse anche positiva del provvedimento, ma dobbiamo sollevare un'asprissima censura su questo modo di agire e di comportarsi, pressando il Parlamento nei tempi e nelle volontà, mettendo tutto in un unico contesto e all'ultimo minuto. Queste sono le due eccezioni forti che solleviamo, anche con richieste procedurali, che sollevaremo nel corso del dibattito sul testo e sulle votazioni.

Signor Presidente, per quanto riguarda la lettera c), ovvero il 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, ho presentato l'ordine del giorno G100, che spero possa trovare un parere favorevole del Governo e dei relatori. La ratifica di tale Protocollo coinvolge infatti una tematica di grandissima importanza, per le politiche ambientali e non solo, perché riguarda il Mar Mediterraneo e cioè la disciplina del cosiddetto sversamento a mare dei residui di scarico, soprattutto degli idrocarburi, e per il controllo sulle attività *off-shore* nel nostro Mar Mediterraneo.

Guardando anche «all'andazzo temporale» di questo Protocollo, si intravede quale sia l'interesse del Governo e dei Governi italiani che si sono succeduti nel tempo, in ordine alla cura e alla protezione dell'ambiente marino Mediterraneo. Il Protocollo è stato fatto alla Valletta il 25 gennaio del 2002. Lo stesso Protocollo prevede, all'articolo 24, che esso entri comunque in vigore nel momento in cui sei Stati lo abbiano ratificato. La ratifica del sesto Stato è intervenuta nel marzo del 2004, quindi quel Protocollo è operativo, anche per il nostro Paese, dal marzo del 2004. Attraverso l'ordine del giorno si chiede dunque di sapere che cosa abbia fatto il nostro Paese per ottemperare alle prescrizioni di quel Protocollo. Vi posso però anticipare che non ha fatto nulla e ciò è un fatto gravissimo. Se volete garantire l'osservanza degli accordi internazionali quando vi conviene,

dovete curarla anche quando non conviene, non a voi, ma a qualcuno che in voi confida per portare avanti le proprie attività non lecite.

Nel corso del dibattito sulla legge riguardante i nuovi reati ambientali – pur non essendo, come noto, un giustizialista – ho proposto di introdurre una previsione precisa, che riguarda le cosiddette carrette del mare o comunque le navi che portano carichi di idrocarburi attraverso il Mediterraneo. Sappiamo infatti che tra le fonti di inquinamento da idrocarburi nel Mediterraneo non ci sono solo le trivelle, di cui stiamo parlando animatamente in questi giorni: a tal proposito non posso che ribadire l'appello di andare a votare, per il *referendum* del 17 aprile, e di votare sì. (*Applausi delle senatrici Mussini e Nugnes*).

Su questo vi è una previsione – che ho fatto approvare e spero che quel collegato vada presto in porto – che obbliga anche i proprietari del carico, non solo i vettori, ad assicurare il carico contro il danno ambientale. Infatti, se non poniamo in capo ai proprietari della merce (dell'idrocarburo che viene trasportato) l'assicurazione contro il danno ambientale e la lasciamo solo in capo al vettore, è chiaro che le compagnie cercheranno navi di terza, di quarta, di quinta categoria, che non assicurano minimamente le normative che invece in questo protocollo vengono richieste come cautela sulla sicurezza del trasporto, perché le pagano di meno. Assisteremo ancora, quindi, allo scempio della presenza e dell'attraversamento del Mediterraneo da parte delle cosiddette carrette del mare, navi che non hanno il doppio scafo o che battono la bandiera di uno Stato che consente le certificazioni e le agibilità a mezzi assolutamente inadeguati, compagnie di navigazione che magari posseggono solamente quel natante e che, se dovesse succedere un incidente, nulla perdono in quanto quel natante già di per sé nulla vale, mentre il danno subito dall'ambiente diventa irreversibile.

Ho fatto un esempio, per dire che nell'ordine del giorno invito anche all'osservanza di quegli articoli che impongono allo Stato italiano di attivare cautele importanti, come gli impianti di smaltimento dei residui di lavaggio delle stive nei porti italiani. Non esistono; forse solo il porto di Trieste in Italia ha un impianto di questo tipo: tutti gli altri porti italiani non hanno un impianto di raccolta e depurazione delle acque residue dello stivaggio degli idrocarburi. La conseguenza è che le navi che hanno svuotato le loro stive, ma che pur sempre hanno al loro interno un quantitativo definito, in termini tecnici, impompabile (che quindi rimane nelle stive), procedono al lavaggio delle stesse durante la navigazione di ritorno e sversano in mare il risultato di quel lavaggio; in un mare dove questo protocollo proibisce che ciò si faccia. E noi non effettuiamo alcun controllo, né a livello nazionale, né a livello internazionale.

Il Governo italiano, piuttosto che strapparsi le vesti per dare autorizzazione a sbucherellare il Mediterraneo – con tutte le conseguenze ambientali ed economiche negative che ciò, a mio giudizio, comporta – dovrebbe preoccuparsi di attivare a livello internazionale una serie di convenzioni e di incontri che intervengano per evitare che accadano tutti questi episodi. (*Richiami del Presidente*).

Spero che, accogliendo il mio ordine del giorno, il Governo italiano venga a riferire al Parlamento su cosa è stato fatto da tutti i Governi, non solo da questo, e su cosa intende fare in ordine alle materie contenute nel Protocollo della Valletta, che segue la Convenzione di Barcellona, di cui è un applicativo parziale; trattato importantissimo affinché si ponga un freno alle immissioni, soprattutto dal punto di vista della prevenzione. Il Protocollo, infatti, tratta anche delle attività di intervento in caso di incidenti, ma è un'altra la parte assolutamente importante, di cui il Governo dovrebbe farsi promotore verso gli altri Stati del Mediterraneo, senza subire quello che gli altri decidono di fare.

Noi, signor Presidente, abbiamo una centralità nel Mediterraneo e abbiamo una funzione che non svolgiamo; è un'attività di coordinamento che potremmo svolgere e che gli altri spesso ci chiedono di svolgere e personalmente, in qualità di rappresentante del Senato all'Assemblea parlamentare euromediterranea, ho trattato più volte il tema.

La ringrazio della pazienza, signor Presidente, ma erano pochi accenni che intendevo illustrare ai colleghi perché capisco che la materia non è stata, se non dagli addetti ai lavori, assolutamente esplorata dai senatori. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII e delle senatrici Fucksia e Mussini*).

DIVINA (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DIVINA (*LN-Aut*). Signor Presidente, affinché resti a verbale, informo che nella precedente votazione il Gruppo della Lega ha fatto un po' di pasticci. Il senatori Arrigoni, Centinaio, Crosio, Divina e Stefani, pur essendosi astenuti, intendevano esprimere un voto favorevole. Le chiedo di prenderne nota.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Dichiaro chiusa la discussione generale.

Poiché i relatori non intendono intervenire in sede di replica, ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

AMENDOLA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno G100, previa riformulazione del dispositivo, che leggo.

Al primo capoverso sostituire le parole «a riferire entro 6 mesi al» con le parole «a tenere informato il». Al secondo capoverso, ugualmente sostituire le parole «a riferire, entro lo stesso termine,» con le seguenti: «a tenere informato il Parlamento».

Il Governo accoglie l'ordine del giorno G101. Il G102 è accoglibile, previa riformulazione nella parte del dispositivo; il primo capoverso dell'impegno del Governo andrebbe inteso in questo senso: «ad attivarsi in sede nazionale e internazionale affinché venga garantita l'adeguatezza

dei protocolli sul controllo del traffico navale»; al secondo capoverso andrebbero sostituite le parole «posti in essere provvedimenti normativi? con le seguenti: «poste in essere misure atte».

PEGORER, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEGORER, *relatore*. Intervengo solo per precisare che i relatori esprimono parere conforme a quello espresso dal rappresentante del Governo sugli ordini del giorno in esame; anticipano, inoltre, la loro contrarietà sulla proposta di stralcio S4.100, che verrà esaminata più avanti.

PRESIDENTE. Grazie per la precisazione, senatore Pegorer, ma avevamo dato per assodato il parere conforme.

Senatore D'Alì, accoglie la proposta di riformulazione avanzata dal Sottosegretario?

D'ALÌ (*FI-PdL XVII*). Presidente, se è possibile, vorrei che la ripettesse.

PRESIDENTE. Sia sul primo sia sul secondo capoverso del dispositivo si chiede sostanzialmente di eliminare l'indicazione temporale dei sei mesi sostituendola con l'obbligo di tenere comunque informato il Parlamento. Accetta questa richiesta?

D'ALÌ (*FI-PdL XVII*). Non per farne una questione di lana caprina, ma vorrei chiedere se è possibile inserire l'avverbio «costantemente» rispetto all'informazione che il Governo è tenuto a dare al Parlamento.

Dopodiché, chiedo comunque che l'ordine del giorno così riformulato venga posto ai voti con scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Dal momento che l'avverbio «costantemente» non significa quotidianamente, non facendosi obiezioni credo che la sua richiesta possa essere accolta.

Comunico che è pervenuto alla Presidenza – ed è in distribuzione – il parere espresso dalla 5<sup>a</sup> Commissione permanente sul disegno di legge in esame, che verrà pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna.

Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G100 (testo 2), presentato dal senatore D'Alì.

(*Segue la votazione*).

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

Sull'ordine del giorno G101 era stata avanzata una proposta di riformulazione da parte del rappresentante del Governo.

NUGNES (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NUGNES (*M5S*). Signor Presidente, come avevo chiesto precedentemente, chiedo di aggiungere la mia firma all'ordine del giorno G101 e accollo la proposta di modifica.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G101 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Sull'ordine del giorno G102 era stata avanzata una proposta di riformulazione da parte del rappresentante del Governo. Senatore Compagnone, la accoglie?

COMPAGNONE (*AL-A*). Sì, Presidente.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G102 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Passiamo all'esame degli articoli, nel testo approvato dalla Camera dei deputati.

Passiamo alla votazione dell'articolo 1, sul quale il senatore D'Alì ha precedentemente chiesto la votazione per parti separate.

Senatore D'Alì, ci può specificare cosa intende per votazione per parti separate?

D'ALÌ (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, l'articolo 1, al comma 1, prevede sei ratifiche che, come ho detto in discussione generale, normalmente sono oggetto di singoli disegni di legge. Dunque, io chiedo la votazione per parti separate delle singole lettere del comma 1 dell'articolo 1.

PRESIDENTE. Se non si fanno obiezioni, dunque, procediamo con la votazione delle singole lettere del comma 1 dell'articolo 1 e poi con la votazione del secondo comma dell'articolo 1.

D'ALÌ (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALÌ (*FI-PdL XVII*). Chiediamo che le votazioni vengano effettuate a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della lettera *a*) del comma 1 dell'articolo 1.

*(Segue la votazione).*

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 1.

*(Segue la votazione).*

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della lettera *c*) del comma 1 dell'articolo 1.

*(Segue la votazione).*

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della lettera *d*) del comma 1 dell'articolo 1.

*(Segue la votazione).*

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della lettera *e*) del comma 1 dell'articolo 1.

*(Segue la votazione).*

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della lettera *f*) del comma 1 dell'articolo 1.

*(Segue la votazione).*

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del comma 2 dell'articolo 1.

*(Segue la votazione).*

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 1, nel suo complesso.

*(Segue la votazione).*

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

Passiamo alla votazione dell'articolo 2.

GAETTI (*M5S*). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 2.

*(Segue la votazione).*

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

Passiamo alla votazione dell'articolo 3.

GAETTI (*M5S*). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 3.

*(Segue la votazione).*

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

Passiamo alla votazione dell'articolo 4.

D'ALÌ (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALÌ (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, propongo di stralciare l'intero Capo II. Avevo già motivato la mia richiesta, ma la ribadirò breve-

mente. Il Capo II contiene norme di adeguamento all'emendamento di Doha al Protocollo di Kyoto. Siccome si tratta di materia assai delicata e impattante sulle politiche industriali e produttive del Paese, ritengo incongruo che una disciplina nazionale di carattere interno sia ratifica di un trattato internazionale, anche – ripeto – per la diversa attribuzione di competenze necessarie per esaminare questo provvedimento.

Sarebbe più giusto se questo provvedimento fosse oggetto di un disegno di legge a sé stante, discusso nelle Commissioni industria e ambiente, con tutto il rispetto per la Commissione affari esteri, che cura più gli aspetti dei rapporti internazionali che non quelli di disciplina interna derivanti dagli stessi accordi. Io non propongo una bocciatura o una soppressione, ma pongo all'attenzione dell'Assemblea l'opportunità che si segua un percorso più coerente con il contenuto della norma e con la possibilità di approfondimento da parte delle Commissioni competenti e di quest'Aula di una disciplina che potrebbe andare ad impattare fortemente sulle attività produttive del Paese.

Anche se molti di noi sono convinti che questi accordi internazionali hanno tanti di quei paletti e di quelle ottemperanze che difficilmente riusciranno ad avere effetti concreti, non di meno se un Paese particolarmente zelante come l'Italia ha dimostrato di voler essere su questo argomento, volesse veramente applicare tutte quelle previsioni, vi sarebbero delle conseguenze sul mercato produttivo interno (che voi in questi giorni state disperatamente difendendo, con argomenti assolutamente opinabili, per non usare altri termini, per quanto riguarda l'attività delle trivelle). Sarebbe pertanto opportuno che la disciplina venisse esaminata dalle competenti Commissioni.

Per tali ragioni chiedo lo stralcio e non la bocciatura, per poterne discutere separatamente.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di stralcio S4.100, presentata dai senatori D'Alì e Malan.

**Non è approvata.**

D'ALÌ (*FI-PdL XVII*). Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

**Non è approvata.**

Passiamo alla votazione dell'articolo 4.

GAETTI (*M5S*). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 4.

*(Segue la votazione).*

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

Passiamo alla votazione dell'articolo 5.

GAETTI (*M5S*). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 5.

*(Segue la votazione).*

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

Passiamo alla votazione dell'articolo 6.

GAETTI (*M5S*). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 6.

*(Segue la votazione).*

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

Passiamo alla votazione dell'articolo 7.

GAETTI (*M5S*). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 7.

*(Segue la votazione).*

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

Passiamo alla votazione dell'articolo 8.

GAETTI (*M5S*). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 8.

*(Segue la votazione).*

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

Appreziate le circostanze, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

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

CASTALDI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTALDI (*M5S*). Voglio esprimere la mia solidarietà ai lavoratori della Thales Italia di Chieti Scalo. Dal 22 marzo le lavoratrici e i lavoratori della Thales Italia di Chieti Scalo hanno proclamato uno sciopero ad oltranza con presidio permanente nel sito.

La Thales è una multinazionale francese che opera nei settori sicurezza, difesa e spazio. Il sito di Chieti è quello che si occupa dei sistemi di sicurezza e comunicazione per le Forze armate ed altri operatori istituzionali come il Ministero dell'interno.

Durante la sua storia pluridecennale, il sito di Chieti è stato inserito all'interno di diversi programmi di finanziamento e ricerca riservati alle aree geografiche svantaggiate, con i quali ha sviluppato prodotti ad elevato contenuto tecnologico e consolidato una piccola ma significativa presenza sul mercato della difesa. Il prodotto di punta dell'azienda è una particolare famiglia di radio per comunicazioni e servizi avanzati in dotazione ai singoli componenti delle unità militari, denominata STR Mille («radio del soldato») e inserita nel catalogo globale del gruppo Thales, che è stata sviluppata utilizzando circa 15-20 milioni di euro di fondi pub-

blici italiani messi a disposizione dal Ministero della difesa e dal Ministero dell'università e della ricerca, dal 2002 ai tempi recenti.

Da luglio 2015, il personale operante sul sito di Chieti è stato suddiviso in tre aree organizzative separate al fine di predisporre la cessione di una di esse (quella che lavora sulla STR Mille) ad una società malese (tecnologia e ricerca finanziate da investimenti italiani svenduti ad un Paese che entra ed esce dalla *black list* finanziaria internazionale). Tale divisione ha avuto l'immediato effetto di incrementare esponenzialmente l'inefficienza interna, oltre che diminuire, in prospettiva, la massa critica necessaria per continuare ad essere competitivi nel campo della difesa, quindi mettendo in discussione l'esistenza stessa del sito.

Le azioni di protesta intraprese hanno l'obiettivo di richiamare l'azienda ad un confronto costruttivo e mirato a salvaguardare le competenze e le professionalità quarantennali nel campo della difesa.

L'operazione programmata dalla proprietà è doppiamente riprovevole, innanzitutto perché si sottrae ad una Regione come l'Abruzzo una risorsa tecnologicamente avanzata, che produce ricerca in collaborazione con le università locali e costituisce un naturale sbocco di lavoro per i giovani che frequentano quelle università. Si sottrae all'Abruzzo un nucleo industriale con i suoi posti di lavoro e un mercato in espansione guadagnati con il lavoro di tanti cervelli abruzzesi per portare il tutto in Regioni ricche e marginalmente toccate dalla crisi.

È anche riprovevole perché si permette ad una multinazionale estera di fare cassa e conquistare nuovi mercati a spese di prodotti sviluppati con capitali interamente nazionali, cioè italiani. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

FASIOLO (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FASIOLO (PD). Signor Presidente, svolgerò un breve intervento per segnalare quanto accade al Brennero con il muro che rappresenta l'ennesimo sgambetto agli accordi di Schengen. Per ora soltanto pochi operai in tuta gialla stanno smontando i *guard rail* al Brennero e precisamente ai segnali indicatori dei confini tra Italia e Austria, presso le insegne del centro commerciale che si affaccia ai turisti tedeschi e austriaci in arrivo in Italia.

Secondo il Governo di Vienna a questi operai ne subentreranno entro breve altri e in meno di un mese alzeranno una barriera mobile. L'obiettivo è quello di controllare il confine dalla cosiddetta minaccia dell'invasione di migranti; un confine movimentato perché ogni giorno dal *limes* italo-austriaco transitano migliaia di migranti, come si legge da una nota del «Messaggero Veneto» e dell'ANSA. Si tratta di un confine movimentato, perché ogni giorno dal *limes* italo-austriaco transitano migliaia di TIR a cui – da fine maggio a fine settembre – si aggiungono decine di migliaia di tedeschi e soprattutto di turisti provenienti dal Nord Europa per le vacanze in Italia, con biciclette, canoe, *camper*, e nessuno riesce a im-

maginare che quella marea di gente e di indotto possa essere rallentata o addirittura fermata dalla nuova «grande muraglia» per bloccare alcuni disperati. Naturalmente il riferimento alle migliaia era assolutamente ironico: si tratta di poche persone, pochi disperati.

Tra il traffico di turisti, il traffico su gomma e quello su rotaia vitale per il nostro e l'altrui commercio (migliaia e migliaia di persone), i transiti dei migranti sono quindi pochi, secondo le statistiche circa venti al giorno, e a quelli che non ce la fanno a passare si presentano le alternative, cioè i piccoli valichi dolomitici privi di controlli e dove, secondo il «Messaggero Veneto», alzare barriere anti-immigrati sarebbe perfino grottesco. Tuttavia purtroppo anche in Austria si fanno sentire derive xenofobe, attente più ai respingimenti che all'accoglienza e alleate a un sentire pericoloso.

Originale il presidente austriaco Heinz Fischer che rassicura e parla di *management*: non ci sarà il filo spinato, e non ci sarà alcun muro; egli afferma che semplicemente ci si appresta a gestire un probabile flusso incontrollato di profughi con un *management* di confine. Bel *management*! Mi chiedo cosa significhi questo termine, che è un camuffamento lessicale dentro al quale si nasconde quanto più di oscuro e grottesco; è veramente un termine ridicolo. *Management* di confine, sarà attuato al bisogno.

Mi auguro che l'Europa risponda, come hanno fatto il presidente Renzi e i ministri Alfano e Gentiloni. Mi auguro che rispondano ancora e con assoluta fermezza, nel rispetto della dignità del nostro Paese.

BELLOT (*Misto-Fare!*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELLOT (*Misto-Fare!*). Signor Presidente, nell'ultima legge di stabilità è stato approvato un emendamento, sottoscritto da me e dalle altre colleghe del Gruppo Misto-Fare!, all'interno del quale si dava vita a un fondo per il credito alle aziende vittime di mancati pagamenti, meglio conosciuto come fondo Serenella, proprio perché voluto da questa imprenditrice che, addirittura scrivendo il libro «Io non voglio fallire» libro, ha affermato che si rifiutava fallire per difficoltà che non nascevano dalla malagestione dell'azienda, ma dall'impossibilità di ottenere il pagamento dei crediti. Da ciò, dunque, deriva il nome di questo fondo, meglio noto come fondo Serenella, a sostegno delle piccole e medie imprese.

Esso va nella direzione di mantenere questo tessuto imprenditoriale primario e importante per i nostri territori, ma al momento non ha ancora visto l'emanazione del decreto attuativo necessario per la sua attivazione. Pochi giorni fa sulla stampa il sottosegretario Baretta ha dichiarato che ha avuto una dotazione simbolica di 10 milioni di euro annui per il triennio 2016-2018; tuttavia, il fondo necessita di un decreto attuativo che il Ministero dello sviluppo economico deve quindi portare avanti.

È vero che nell'emendamento non si dava una data fissa per decretarne l'emanazione, ma è vero anche che l'urgenza di questa finalità è evi-

dente. Abbiamo visto imprenditori che, purtroppo, fanno anche scelte senza via di ritorno, proprio perché non sostenuti adeguatamente.

Quindi, se il risultato è stato ottenuto in legge di stabilità, veramente voglio evidenziare con forza come sia urgente da parte del Governo attivare questo decreto attuativo, dando agli imprenditori la possibilità di attingervi e, in particolare, di fruirne attraverso una promozione corretta. Ad oggi, infatti, gli imprenditori stessi non ne sono a conoscenza. Manca una campagna comunicativa e manca quell'*iter* che lo promuova, anche attraverso le associazioni di categoria, che comunque vanno coinvolte.

Assolutamente urgente, però, è che arrivi chiara la richiesta di dare finalmente vita al decreto attuativo, di dargli contenuto ed efficacia, per permettere agli imprenditori di attingervi il prima possibile, prima che ancora altri imprenditori debbano chiudere per mancanza di pagamenti, quindi per crediti, le loro imprese.

\* GIOVANARDI (*GAL (GS, Ppl, M, Id, E-E, MPL)*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANARDI (*GAL (GS, Ppl, M, Id, E-E, MPL)*). Signor Presidente, da indiscrezioni si è saputo che lunedì 11 aprile alle ore 5,30 sono arrivati a Fiumicino, dopo un volo di ore, 51 bambini di quelli che erano bloccati in Congo. Una notizia positiva questa, per la quale ci congratuliamo.

Dalle stesse indiscrezioni (perché nulla è apparso sul sito della Presidenza del Consiglio) si viene a sapere che quei bambini sono transitati dalla Polaria, per poi essere portati al centro polifunzionale di polizia di Spinaceto, il centro dove si addestrano i NOCS.

A quel punto, alle famiglie in varie parti d'Italia sono cominciate ad arrivare telefonate. Le famiglie sono state convocate per firmare documenti (non si capisce bene quali) in varie parti di Roma, dove hanno trovato *pick up* o auto della polizia che le conducevano a Spinaceto dove, ancora in serata, restavano dei bambini. Tanto è vero che alle 23,30 di lunedì un bambino è stato ricoverato all'ospedale Bambin Gesù in quanto – per fortuna – una delle madri che era andata a prendere il suo bambino si era accorta che aveva dei gravi problemi. Egli è stato poi dimesso martedì mattina.

Io vorrei sapere dalla Presidenza del Consiglio come vengono gestite queste operazioni. Cosa c'entra la Polizia di Stato? Perché i bambini sono stati portati, dopo tante ore di viaggio, in un centro dove, naturalmente, non vi erano né le attrezzature, né le strutture, né i riguardi che bisogna avere in una situazione così delicata? Vorrei sapere perché le famiglie sono state avvertite in questa maniera, all'ultimo secondo. Alcune, addirittura, sono state avvertite nel pomeriggio e poi hanno dovuto fare questo calvario segretissimo in giro per Roma, come se bisognasse salvaguardare un segreto di Stato.

Ricordiamo che ci sono ancora dei bambini in Congo. Se poi io dovessi dar retta alle indiscrezioni, sarebbero state spese anche parole indecorose nei confronti di alcuni genitori che avevano criticato la gestione della Commissione per le adozioni internazionali (CAI).

Ora, poiché secondo le stesse indiscrezioni Presidente (ma ciò risulta anche dal sito della Presidenza del Consiglio), la presidente della CAI viene remunerata con 350.000 euro all'anno per svolgere questa funzione (e anche su questo io chiedo una verifica), noi dovremmo avere tempo e modo per gestire la questione in maniera democratica e trasparente, magari in rapporto con il Parlamento, visto che tutti i Gruppi parlamentari, più volte e ripetutamente, hanno denunciato la scandalosa gestione della Commissione per le adozioni internazionali. Le adozioni sono crollate da 4.000 a 2.000 in circa due anni e la stessa persona, la dottoressa Della Monica, svolge le funzioni di presidente e di vice presidente. Entrambe in maniera illegittima, tra l'altro, perché il presidente della CAI deve essere un membro del Governo: o il Presidente del Consiglio, o un Ministro con delega alla famiglia o altro Ministro o Sottosegretario delegato.

La dottoressa Della Monica in due anni non ha mai riunito la Commissione per le adozioni internazionali. Tutte le delibere da lei assunte in questi anni le ha firmate a nome di un comitato che, per legge, deve deliberare o ratificare delibere che non sono mai state deliberate.

Chiedo pertanto che la Presidenza del Consiglio informi il Parlamento, perché tutto ciò che ho detto proviene da indiscrezioni, in quanto nessuna notizia trasparente è stata data su questa gestione.

PRESIDENTE. Senatore Giovanardi, ovviamente lei potrà anche presentare un atto di sindacato ispettivo, che potrà supportare la sua iniziativa.

### **Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio**

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

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13,04*).



Allegato A

## MOZIONI

**Mozioni sulla privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane**

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

**Respinta**

DE PETRIS, CERVellini, BAROZZINO, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, URAS, BOCCHINO, CAMPANELLA, VACCIANO. – Il Senato,

premessò 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 conse-

guenti 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'efficiamento 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)

### **Respinta**

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 ri-

schio 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 Gotardo;

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.

(1-00543) (30 marzo 2016)

### **Respinta**

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

premesso 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; Ital-

ferr, 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 per-

centuali 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 con-

tempo, 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, riqualificando 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)

**V. testo 2**

Paolo ROMANI, 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 mi-

liardi 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.

(1-00545) (testo 2) (13 aprile 2016)

### **Approvata**

Paolo ROMANI, 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 sod-

disfacimento 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'8<sup>a</sup> 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 al 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 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;

4) 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) (05 aprile 2016)

**Approvata**

SONEGO, FILIPPI, Stefano ESPOSITO, BORIOLI, CANTINI, CARDINALI, MARGIOTTA, ORRÙ, RANUCCI, FASIOLO. – Il Senato,

premessò 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;

premessò 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, offi-

cine 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.

## ORDINE DEL GIORNO

### G1

CANDIANI

#### **Approvato**

Il Senato,

premesso che:

Ferrovie dello Stato, attraverso le sue partecipate (Trenitalia per il trasporto passeggeri e merci e RFI per la gestione dell'infrastruttura) occupa un posto fondamentale fra le aziende pubbliche, gestendo *asset* economicamente rilevanti e rami meno redditizi a servizio dei cittadini;

la privatizzazione di un'azienda tanto importante deve necessariamente garantire un miglioramento della qualità del servizio offerto al pubblico, soprattutto nelle aree più problematiche;

una regione come l'Umbria risulta tutt'oggi collegata con il resto del Paese solo mediante tratte ferroviarie a binario unico, con lunghi tempi di percorrenza che ne comprimono lo sviluppo economico e le elevate potenzialità turistiche,

impegna il Governo ad accompagnare il piano di cessione delle quote pubbliche di Ferrovie dello Stato Italiane con un adeguato piano di investimenti atto a sostenere e finanziare progetti di riqualificazione ad alta velocità del collegamento ferroviario esistente Orte-Foligno-Ancona, e di sviluppo della rete secondaria di trasporto ferroviario della Regione Umbria (ex FCU) di recente acquisita da Busitalia, completandone almeno la elettrificazione e il rinnovo del materiale rotabile viaggiante.

## DISEGNO DI LEGGE

**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 (2312)**

## ORDINI DEL GIORNO

**G100**

D'ALÌ

**V. testo 2**

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge in titolo,

premessi che:

il Senato si appresta a ratificare il 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, di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), del disegno di legge;

tale Protocollo contiene importanti indirizzi di intervento preventivo in ordine all'inquinamento da idrocarburi derivante dal traffico marittimo e dalle attività di *offshore*;

tali indirizzi, che configurano anche in molti casi obblighi comportamentali, sono riferiti sia ad adeguamenti della normativa interna di Stati aderenti al Protocollo, sia delle iniziative da adottarsi in sede bilaterale e in più ampio contesto di accordi e relazioni internazionali;

nonostante l'Italia stia provvedendo solamente adesso a ratificare un Protocollo siglato alla Valletta nel 2002, l'articolo 25, comma 1, dello stesso Protocollo ne stabiliva comunque l'entrata in vigore e, quindi l'adempimento dei relativi obblighi in capo ad ogni singolo Stato, nel 30° giorno successivo alla data del deposito del 6° strumento di ratifica o di accettazione o di approvazione o di adesione, nell'ambito degli Stati sottoscrittori;

considerato che tale adempimento è stato già effettuato da numerosi Stati sottoscrittori e che la data di entrata in vigore del Protocollo, ai sensi di quanto in premessa, è da ritenersi operativa dal 17 marzo 2004 (30° giorno successivo alla data del deposito del 6° strumento di ratifica) e, quindi, da quella data è da ritenersi impegnativo per tutti gli altri sottoscrittori, ancorché, come l'Italia non abbiano proceduto alla formale ratifica,

impegna il Governo:

a riferire, entro 6 mesi, al Parlamento sulle attività svolte in sede nazionale, in ordine alle importanti previsioni di lotta all'inquinamento da idrocarburi contenute nel vigente Protocollo fatto alla Valletta il 25 gennaio 2002;

a riferire, entro lo stesso termine, sulle attività concretamente svolte in ordine alle previsioni contenute nel Protocollo stesso, in sede di collaborazione internazionale o anche di accordi o trattati bilaterali;

ad attivarsi con la massima celerità a dare esecuzione a quanto previsto dal Protocollo ed in particolare alle misure di prevenzione contenute negli articoli 11 e 14 del Protocollo stesso.

---

## **G100 (testo 2)**

D'ALÌ

### **Approvato**

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge in titolo,

premesso che:

il Senato si appresta a ratificare il 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 Me-

diterraneo, fatto alla Valletta il 25 gennaio 2002, di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), del disegno di legge;

tale Protocollo contiene importanti indirizzi di intervento preventivo in ordine all'inquinamento da idrocarburi derivante dal traffico marittimo e dalle attività di *offshore*;

tali indirizzi, che configurano anche in molti casi obblighi comportamentali, sono riferiti sia ad adeguamenti della normativa interna di Stati aderenti al Protocollo, sia delle iniziative da adottarsi in sede bilaterale e in più ampio contesto di accordi e relazioni internazionali;

nonostante l'Italia stia provvedendo solamente adesso a ratificare un Protocollo siglato alla Valletta nel 2002, l'articolo 25, comma 1, dello stesso Protocollo ne stabiliva comunque l'entrata in vigore e, quindi l'adempimento dei relativi obblighi in capo ad ogni singolo Stato, nel 30° giorno successivo alla data del deposito del 6° strumento di ratifica o di accettazione o di approvazione o di adesione, nell'ambito degli Stati sottoscrittori;

considerato che tale adempimento è stato già effettuato da numerosi Stati sottoscrittori e che la data di entrata in vigore del Protocollo, ai sensi di quanto in premessa, è da ritenersi operativa dal 17 marzo 2004 (30° giorno successivo alla data del deposito del 6° strumento di ratifica) e, quindi, da quella data è da ritenersi impegnativo per tutti gli altri sottoscrittori, ancorché, come l'Italia non abbiano proceduto alla formale ratifica,

impegna il Governo:

a tenere informato costantemente il Parlamento sulle attività svolte in sede nazionale, in ordine alle importanti previsioni di lotta all'inquinamento da idrocarburi contenute nel vigente Protocollo fatto alla Valletta il 25 gennaio 2002;

a tenere informato costantemente il Parlamento sulle attività concretamente svolte in ordine alle previsioni contenute nel Protocollo stesso, in sede di collaborazione internazionale o anche di accordi o trattati bilaterali;

ad attivarsi con la massima celerità a dare esecuzione a quanto previsto dal Protocollo ed in particolare alle misure di prevenzione contenute negli articoli 11 e 14 del Protocollo stesso.

---

## G101

MARTELLI, MORONESE, NUGNES (\*)

**Non posto in votazione (\*\*)**

Il Senato,

nell'ambito del disegno di legge n. 2312, rubricato: "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";

premessi che:

il Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici è l'unico trattato internazionale in vigore finalizzato a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra individuate come responsabili dell'aumento della temperatura media del pianeta;

il Protocollo è entrato in vigore nel febbraio del 2005 e regola le emissioni di gas ad effetto serra nei Paesi che lo hanno sottoscritto per il periodo 2008-2012 (cosiddetto primo periodo di impegno);

al fine di superare le divergenze tra i Paesi emerse durante la negoziazione in merito allo strumento più idoneo con cui perseguire la protezione del clima globale e di assicurare la continuità dell'azione, alcuni Paesi, tra cui l'Unione europea, hanno deciso di sottoscrivere un secondo periodo di impegno di Kyoto per il periodo 2013-2020, con un emendamento al Protocollo di Kyoto, definito come Emendamento di Doha con cui si prevede la riduzione delle emissioni del 20 per cento al 2020;

considerato che:

il Consiglio europeo di primavera del 2007 ha riconosciuto la necessità che l'Unione europea, unilateralmente, avviasse una transazione verso un'economia a basso contenuto di carbonio supportata da idonee politiche energetiche;

a tale riguardo con il pacchetto clima-energia, è stata prevista una riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra del 20 per cento rispetto ai livelli del 1990;

considerato, inoltre, che:

per la ratifica dell'Emendamento di Doha l'Unione europea ha adottato la decisione di ratifica che dovrà essere depositata congiuntamente agli strumenti di ratifica degli Stati membri;

l'obiettivo di riduzione del 20 per cento dell'emissione di gas ad effetto serra previsto dall'Emendamento di Doha è stato superato dal pacchetto clima-energia;

considerato, infine, che:

in campo ambientale i progressi tecnologici e i mutamenti indotti dall'uomo stanno procedendo rapidamente rendendo superati gli accordi di cui poi si chiede ratifica;

l'Unione europea, al fine di affrontare l'emergenza climatica si avvale anche di discipline e strumenti tecnologici "*ad hoc*" in grado di monitorare il riscaldamento globale,

impegna il Governo:

a verificare, nelle opportune sedi, che gli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto e dall'Emendamento di Doha (secondo periodo di impegno del Protocollo) siano fattivamente raggiunti;

a farsi promotore nell'attuazione e implementazione degli accordi oggetto di ratifica di azioni virtuose che considerino gli obiettivi previsti dal Protocollo di Kyoto nonché dall'Emendamento di Doha non come un punto di arrivo bensì l'inizio di una politica più incisiva al contrasto dei cambiamenti climatici.

---

(\*) Firma aggiunta in corso di seduta

(\*\*) Accolto dal Governo

---

## **G102**

COMPAGNONE, BARANI, SCAVONE, RUVOLO, MAZZONI, AMORUSO, AURICCHIO, CONTI, D'ANNA, FALANGA, LANGELLA, Eva LONGO, VERDINI

### **V. testo 2**

Il Senato,

in sede di ratifica ed esecuzione del 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,

premesso che:

la convenzione di Barcellona del 1976, modificata nel 1995, e i protocolli elaborati nell'ambito di tale convenzione mirano a proteggere l'ambiente marino e costiero del Mediterraneo incoraggiando i piani regionali e nazionali che contribuiscono allo sviluppo sostenibile;

il Protocollo relativo alle zone specialmente protette e alla biodiversità nel Mediterraneo, cui la Comunità ha aderito nel 1984, mira a salvaguardare le risorse naturali comuni della regione mediterranea, a conservare la diversità del patrimonio genetico e a proteggere taluni siti naturali, creando un insieme di zone specialmente preservate;

detto Protocollo fa una distinzione tra le zone specialmente protette e le zone specialmente protette d'interesse mediterraneo. Esso prevede l'elaborazione di orientamenti da parte degli Stati contraenti per la creazione e la gestione delle aree protette ed elenca alcune misure adeguate che le parti contraenti devono adottare, fra le quali: il divieto di scaricare rifiuti, la regolamentazione del passaggio delle navi, la regolamentazione dell'introduzione di qualsiasi specie non autoctona o geneticamente modificata, ogni altra misura volta a salvaguardare i processi ecologici e biologici e i paesaggi;

detto Protocollo introduce inoltre alcune misure, nazionali o concertate, che le parti devono adottare per proteggere e conservare le specie animali e vegetali in tutta l'area del Mare Mediterraneo;

detto Protocollo prevede inoltre alcune deroghe accordate per via delle attività tradizionali delle popolazioni locali. Tali deroghe non devono tuttavia compromettere la conservazione degli ecosistemi protetti, né i processi biologici volti a mantenere tali ecosistemi; non devono inoltre provocare l'estinzione né una diminuzione sostanziale delle specie o popolazioni animali e vegetali incluse negli ecosistemi protetti;

gli allegati del nuovo Protocollo includono un elenco dei criteri comuni che le parti devono rispettare per scegliere le zone marine e costiere da proteggere attraverso il regime delle zone specialmente protette d'interesse mediterraneo. Gli allegati presentano anche un elenco delle specie minacciate o in pericolo, nonché un elenco delle specie il cui sfruttamento è regolamentato;

considerato che:

il 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 mira ad aggiornare gli strumenti giuridici della convenzione di Barcellona introducendo disposizioni relative alla cooperazione tra le parti in materia di prevenzione e, nei casi d'emergenza, di lotta contro l'inquinamento provocato dalle navi nel Mare Mediterraneo;

esso intende inoltre promuovere l'elaborazione e l'applicazione delle normative internazionali adottate nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale;

la cooperazione riguarda il mantenimento e la promozione di piani d'emergenza e di altri mezzi volti a prevenire e a combattere l'inquinamento provocato dalle navi, la sorveglianza adeguata del Mare Mediterraneo, le operazioni di recupero delle sostanze nocive e potenzialmente pericolose, nonché la diffusione e lo scambio di informazioni;

il Protocollo prevede anche le misure operative che le parti devono adottare in caso di inquinamento provocato dalle navi (misure di valutazione, eliminazione/riduzione, informazione), nonché le misure d'emergenza da adottare a bordo delle navi, nelle installazioni al largo della costa e nei porti (soprattutto la disponibilità e il rispetto dei piani d'emergenza); si constata come il Mare Mediterraneo, a causa del raddoppio del Canale di Suez, sarà sempre più caratterizzato dall'aumento del traffico di navi provenienti dall'Asia, con contestuale aumento del rischio di inquinamento genetico, ovvero dell'immissione di specie viventi estranee agli ecosistemi del Mediterraneo e contestuale alterazione degli equilibri esistenti,

impegna il Governo:

ad attivarsi maggiormente in sede nazionale ed internazionale affinché vengano aggiornati i protocolli perchè venga potenziato il controllo del traffico navale;

in particolare perchè vengano posti in essere provvedimenti normativi atti ad evitare che le parti delle navi o le attività ordinarie che si svolgono a bordo fungano da vettori e diffusori di organismi viventi alloctoni (chiglie, acque di sentina, manutenzione dei natanti eccetera).

---

### **G102 (testo 2)**

COMPAGNONE, BARANI, SCAVONE, RUVOLO, MAZZONI, AMORUSO, AURICCHIO, CONTI, D'ANNA, FALANGA, LANGELLA, Eva LONGO, VERDINI

**Non posto in votazione (\*)**

Il Senato,

in sede di ratifica ed esecuzione del 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,

premessi che:

la convenzione di Barcellona del 1976, modificata nel 1995, e i protocolli elaborati nell'ambito di tale convenzione mirano a proteggere l'ambiente marino e costiero del Mediterraneo incoraggiando i piani regionali e nazionali che contribuiscono allo sviluppo sostenibile;

il Protocollo relativo alle zone specialmente protette e alla biodiversità nel Mediterraneo, cui la Comunità ha aderito nel 1984, mira a salvaguardare le risorse naturali comuni della regione mediterranea, a conservare la diversità del patrimonio genetico e a proteggere taluni siti naturali, creando un insieme di zone specialmente preservate;

detto Protocollo fa una distinzione tra le zone specialmente protette e le zone specialmente protette d'interesse mediterraneo. Esso prevede l'elaborazione di orientamenti da parte degli Stati contraenti per la creazione

e la gestione delle aree protette ed elenca alcune misure adeguate che le parti contraenti devono adottare, fra le quali: il divieto di scaricare rifiuti, la regolamentazione del passaggio delle navi, la regolamentazione dell'introduzione di qualsiasi specie non autoctona o geneticamente modificata, ogni altra misura volta a salvaguardare i processi ecologici e biologici e i paesaggi;

detto Protocollo introduce inoltre alcune misure, nazionali o concertate, che le parti devono adottare per proteggere e conservare le specie animali e vegetali in tutta l'area del Mare Mediterraneo;

detto Protocollo prevede inoltre alcune deroghe accordate per via delle attività tradizionali delle popolazioni locali. Tali deroghe non devono tuttavia compromettere la conservazione degli ecosistemi protetti, né i processi biologici volti a mantenere tali ecosistemi; non devono inoltre provocare l'estinzione né una diminuzione sostanziale delle specie o popolazioni animali e vegetali incluse negli ecosistemi protetti;

gli allegati del nuovo Protocollo includono un elenco dei criteri comuni che le parti devono rispettare per scegliere le zone marine e costiere da proteggere attraverso il regime delle zone specialmente protette d'interesse mediterraneo. Gli allegati presentano anche un elenco delle specie minacciate o in pericolo, nonché un elenco delle specie il cui sfruttamento è regolamentato;

considerato che:

il 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 mira ad aggiornare gli strumenti giuridici della convenzione di Barcellona introducendo disposizioni relative alla cooperazione tra le parti in materia di prevenzione e, nei casi d'emergenza, di lotta contro l'inquinamento provocato dalle navi nel Mare Mediterraneo;

esso intende inoltre promuovere l'elaborazione e l'applicazione delle normative internazionali adottate nel quadro dell'Organizzazione marittima internazionale;

la cooperazione riguarda il mantenimento e la promozione di piani d'emergenza e di altri mezzi volti a prevenire e a combattere l'inquinamento provocato dalle navi, la sorveglianza adeguata del Mare Mediterraneo, le operazioni di recupero delle sostanze nocive e potenzialmente pericolose, nonché la diffusione e lo scambio di informazioni;

il Protocollo prevede anche le misure operative che le parti devono adottare in caso di inquinamento provocato dalle navi (misure di valutazione, eliminazione/riduzione, informazione), nonché le misure d'emergenza da adottare a bordo delle navi, nelle installazioni al largo della costa e nei porti (soprattutto la disponibilità e il rispetto dei piani d'emergenza);

si constata come il Mare Mediterraneo, a causa del raddoppio del Canale di Suez, sarà sempre più caratterizzato dall'aumento del traffico di navi provenienti dall'Asia, con contestuale aumento del rischio di inquinamento genetico, ovvero dell'immissione di specie viventi estranee agli

ecosistemi del Mediterraneo e contestuale alterazione degli equilibri esistenti,

impegna il Governo:

ad attivarsi in sede nazionale ed internazionale affinché venga garantita l'adeguatezza dei protocolli sul controllo del traffico navale;

in particolare perchè vengano poste in essere misure atte ad evitare che le parti delle navi o le attività ordinarie che si svolgono a bordo fungano da vettori e diffusori di organismi viventi alloctoni (chiglie, acque di sentina, manutenzione dei natanti eccetera).

---

(\*) Accolto dal Governo

ARTICOLI DA 1 A 3 NEL TESTO APPROVATO  
DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

CAPO I

AUTORIZZAZIONE ALLA RATIFICA DI ACCORDI  
IN MATERIA AMBIENTALE

Art. 1.

**Approvato. Votato per parti separate.**

*(Autorizzazione alla ratifica)*

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti atti internazionali:

*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 10 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 10 – 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.

2. Il Governo deposita gli strumenti di ratifica per gli atti internazionali di cui al comma 1, lettere *a)* e *b)*, unitamente a quello dell'Unione europea e degli Stati membri, conformemente a quanto disposto dall'articolo 4 del Protocollo di Kyoto.

## Art. 2.

### **Approvato**

#### *(Ordine di esecuzione)*

1. Piena ed intera esecuzione è data:

*a)* all'Emendamento di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *a)*, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità con quanto disposto dall'articolo 20 del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, ratificato e reso esecutivo con legge 10 giugno 2002, n. 120;

*b)* all'Accordo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b)*, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità con quanto disposto dall'articolo 11 dell'Accordo stesso;

*c)* al Protocollo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *c)*, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità con quanto disposto dall'articolo 25 del Protocollo stesso;

*d)* agli atti di cui all'articolo 1, comma 1, lettere *d)*, *e)* e *f)*, a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto, rispettivamente, dall'articolo 17 della Convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, come modificato dall'Emendamento di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *d)*, dall'articolo 14 della Convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, come modificato dal secondo Emendamento di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *e)*, e dall'articolo 24 del Protocollo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *f)*.

## Art. 3.

**Approvato***(Definizioni)*

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) «UNFCCC», la Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatta a New York il 9 maggio 1992, ratificata ai sensi della legge 15 gennaio 1994, n. 65;

b) «Protocollo di Kyoto», il Protocollo alla UNFCCC, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997, ratificato ai sensi della legge 10 giugno 2002, n. 120.

## PROPOSTA DI STRALCIO

**S4.100**

D'ALÌ, MALAN

**Respinta***Stralciare il Capo II.*ARTICOLI DA 4 A 8 NEL TESTO APPROVATO  
DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

## CAPO II

NORME DI ADEGUAMENTO ALL'EMENDAMENTO DI DOHA  
AL PROTOCOLLO DI KYOTO

## Art. 4.

**Approvato***(Strategia nazionale di sviluppo a basse emissioni di carbonio)*

1. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con il Ministro dello sviluppo economico, con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali,

adotta la Strategia nazionale di sviluppo a basse emissioni di carbonio, di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, di seguito denominato «regolamento (UE) n. 525/2013».

2. La Strategia nazionale di sviluppo a basse emissioni di carbonio è predisposta dai soggetti di cui al comma 1, previo svolgimento di un'ampia consultazione pubblica, attraverso i siti *internet* istituzionali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero dello sviluppo economico, ed è resa pubblica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 525/2013. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

3. La Strategia nazionale di sviluppo a basse emissioni di carbonio deve conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra assunti negli accordi internazionali, a cui l'Italia aderisce, stipulati nell'ambito della UNFCCC; gli obiettivi da raggiungere sono scadenziati nel tempo con una definizione periodica degli obiettivi di riduzione delle emissioni.

4. La Strategia nazionale di sviluppo a basse emissioni di carbonio è sottoposta al parere delle Commissioni parlamentari competenti e al parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

5. Il CIPE predispone e invia alle Camere, entro il mese di giugno di ciascun anno, una relazione sullo stato di attuazione della Strategia nazionale di sviluppo a basse emissioni di carbonio che illustra i risultati raggiunti in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, gli interventi e le politiche adottati e lo scostamento tra i risultati ottenuti e gli obiettivi di contenimento dell'aumento della temperatura media globale entro i limiti definiti dagli accordi internazionali stipulati nell'ambito della UNFCCC.

#### Art. 5.

#### **Approvato**

*(Sistema nazionale in materia di politiche e misure e di proiezioni)*

1. È istituito il Sistema nazionale in materia di politiche e misure e di proiezioni, conformemente alle decisioni applicabili adottate dagli organi della UNFCCC o del Protocollo di Kyoto e all'articolo 12 del regolamento (UE) n. 525/2013.

2. L'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) è responsabile della realizzazione e dell'aggiornamento del Sistema di cui al comma 1, nonché della gestione e dell'archiviazione delle relative informazioni, acquisite anche in collaborazione con i Ministeri interessati.

3. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione del presente articolo nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

#### Art. 6.

##### **Approvato**

*(Monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e delle informazioni in materia di cambiamenti climatici)*

1. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare assicura la raccolta delle informazioni concernenti le emissioni di gas a effetto serra e delle altre informazioni in materia di cambiamenti climatici e ne cura la diffusione anche attraverso il sito *internet* istituzionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché la comunicazione, ai sensi delle decisioni applicabili adottate dagli organi della UNFCCC o del Protocollo di Kyoto e del regolamento (UE) n. 525/2013. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare provvede pertanto ad adeguare alle nuove disposizioni il documento sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra, allegato al Documento di economia e finanza ai sensi dell'articolo 10, comma 9, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

2. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentiti i Ministri interessati, sono stabiliti le modalità e i tempi relativi alla raccolta delle informazioni di cui al comma 1 del presente articolo e di cui all'articolo 5, comma 2.

#### CAPO III

#### DISPOSIZIONI FINANZIARIE E FINALI

#### Art. 7.

##### **Approvato**

*(Copertura finanziaria)*

1. Gli oneri derivanti dall'articolo 1 dell'Emendamento di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *a*), della presente legge sono valutati in euro 43.120 annui a decorrere dall'anno 2016, per le spese di missione, e sono determinati in misura pari a 502.371 euro annui a decorrere dall'anno 2016, per le rimanenti spese.

2. Gli oneri derivanti dalle spese di missione di cui all'articolo 14 del Protocollo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *f*), della presente legge

sono valutati in euro 3.560 per l'anno 2016 e in euro 1.780 annui a decorrere dall'anno 2017.

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2 del presente articolo, complessivamente determinati in euro 549.051 per l'anno 2016 e in euro 547.271 annui a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

4. All'attuazione degli atti di cui all'articolo 1, comma 1, lettere *b)*, *c)*, *d)* ed *e)*, si provvede nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

5. Ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare provvede al monitoraggio delle previsioni di spesa di cui, rispettivamente, ai commi 1 e 2 del presente articolo e riferisce in merito al Ministro dell'economia e delle finanze. Nel caso si verificano o siano in procinto di verificarsi scostamenti rispetto alle previsioni di cui al periodo precedente, il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, provvede con proprio decreto alla riduzione, nella misura necessaria alla copertura finanziaria del maggior onere risultante dall'attività di monitoraggio, delle dotazioni finanziarie di parte corrente aventi la natura di spese rimodulabili ai sensi dell'articolo 21, comma 5, lettera *b)*, della citata legge n. 196 del 2009, destinate alle spese derivanti da obblighi internazionali nell'ambito del programma «Sviluppo sostenibile, rapporti e attività internazionali», per l'atto di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *a)*, della presente legge, e nell'ambito del programma «Tutela e conservazione della fauna e della flora, salvaguardia della biodiversità e dell'ecosistema marino», per il Protocollo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *f)*, e comunque della missione «Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente» dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Si intende corrispondentemente ridotto, per il medesimo anno, di un ammontare pari all'importo dello scostamento il limite di cui all'articolo 6, comma 12, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce senza ritardo alle Camere con apposita relazione in merito alle cause degli scostamenti e all'adozione delle misure di cui al comma 5.

7. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 8.

**Approvato**

*(Entrata in vigore)*

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

*Allegato B***Parere espresso dalla 5<sup>a</sup> Commissione permanente  
sul disegno di legge n. 2312**

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

**Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta**

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
001	Nom.	Mozione 1-00496 (testo 2), su privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane, De Petris e altri	226	225	013	041	171	113	RESP.
002	Nom.	Mozione 1-00511, su privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane, Crosio e altri	227	226	058	030	138	114	RESP.
003	Nom.	Mozione 1-00543, su privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane, Scibona e altri	227	226	030	029	167	114	RESP.
004	Nom.	Mozione 1-00545 (testo 2), su privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane, Paolo Romani e altri	228	227	016	186	025	114	APPR.
005	Nom.	Mozione 1-00550, su privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane, Sonogo e altri	226	225	014	173	038	113	APPR.
006	Nom.	Mozioni sulla privatizzazione parziale di Ferrovie dello Stato Italiane. ODG G1, Candiani	229	228	013	214	001	115	APPR.
007	Nom.	Disegno di legge n. 2312. ODG G100 (testo 2), D'Alì	187	186	001	185	000	094	APPR.
008	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 1, comma 1, lettera a)	204	203	025	178	000	102	APPR.
009	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 1, comma 1, lettera b)	202	200	026	174	000	101	APPR.
010	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 1, comma 1, lettera c)	204	202	001	201	000	102	APPR.
011	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 1, comma 1, lettera d)	206	205	001	204	000	103	APPR.
012	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 1, comma 1, lettera e)	204	203	001	201	001	102	APPR.

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

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
013	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 1, comma 1, lettera f)	205	204	001	203	000	103	APPR.
014	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 1, comma 2	206	203	024	178	001	102	APPR.
015	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 1	206	205	002	203	000	103	APPR.
016	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 2	205	204	002	202	000	103	APPR.
017	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 3	198	194	010	184	000	098	APPR.
018	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 4	204	202	003	181	018	102	APPR.
019	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 5	201	200	001	198	001	101	APPR.
020	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 6	202	201	002	198	001	101	APPR.
021	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 7	204	202	000	201	001	102	APPR.
022	Nom.	DDL n. 2312. Articolo 8	205	203	001	202	000	102	APPR.

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







Seduta N. 0607 del 13/04/2016 Pagina 4

Totale votazioni 22

(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° 000020																			
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014	015	016	017	018	019	020
FORMIGONI ROBERTO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F
FORNARO FEDERICO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
FRAVEZZI VITTORIO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
FUCKSIA SERENELLA	A	A	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GAETTI LUIGI	F	A	F	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GALIMBERTI PAOLO																				
GAMBARO ADELE																				
GASPARRI MAURIZIO	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
GATTI MARIA GRAZIA	C	C	C		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GENTILE ANTONIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
GHEDINI NICCOLO'																				
GIACOBBE FRANCESCO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GIANNINI STEFANIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
GIARRUSSO MARIO MICHELE	F	A	F	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GIBIINO VINCENZO	C	A	C	F	F	F	F	A	A	F	F	F	F	A	F	F	A	C	F	F
GINETTI NADIA	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GIOVANARDI CARLO	C	A	C	F	F	F	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A				
GIRO FRANCESCO MARIA	C	A	F	F	F	F	F	A	A	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F
GIROTTI GIANNI PIETRO																				
GOTOR MIGUEL	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GRANAIOLA MANUELA	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GRASSO PIETRO																				
GUALDANI MARCELLO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GUERRA MARIA CECILIA	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
GUERRIERI PALEOTTI PAOLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
ICHINO PIETRO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
IDEM JOSEFA	C	C	C	F	F	F		F	F	F	F	F	F	F	F			F	F	F
IURLARO PIETRO	C	C	C	F	F	F														
LAI BACHISIO SILVIO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LANGELLA PIETRO	C	C	C	F	F	F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LANIECE ALBERT	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LANZILLOTTA LINDA	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LATORRE NICOLA	C	C	C	F	F	F														
LEPRI STEFANO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F			F	F	F
LEZZI BARBARA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
LIUZZI PIETRO	A	F	A	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LO GIUDICE SERGIO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LO MORO DORIS	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LONGO EVA	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LONGO FAUSTO GUILHERME	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LUCHERINI CARLO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LUCIDI STEFANO	F	A	F	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
LUMIA GIUSEPPE	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
MALAN LUCIO	C	A	A	F	F	F	F	A	A	F	F	F	F	A	F	F	A	F	F	







Seduta N. 0607 del 13/04/2016 Pagina 8

Totale votazioni 22

(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° 000020																			
	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014	015	016	017	018	019	020
VERDUCCI FRANCESCO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
VICARI SIMONA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
VICECONTE GUIDO	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
VILLARI RICCARDO																				
VOLPI RAFFAELE																				
ZANDA LUIGI	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F
ZANONI MAGDA ANGELA	C	C	C	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ZAVOLI SERGIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
ZELLER KARL	C	C	C	F	F	F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
ZIN CLAUDIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
ZIZZA VITTORIO																				
ZUFFADA SANTE	C	A	A	F	F	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F

Seduta N. 0607 del 13/04/2016 Pagina 9

Totale votazioni 22

(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° 000021 alla n° 000022	
	021	022
AIELLO PIERO	F	F
AIROLA ALBERTO	F	F
ALBANO DONATELLA	F	F
ALBERTINI GABRIELE	M	M
ALICATA BRUNO	M	M
AMATI SILVANA	M	M
AMIDEI BARTOLOMEO	F	F
AMORUSO FRANCESCO MARIA	M	M
ANGIONI IGNAZIO	F	F
ANITORI FABIOLA	M	M
ARACRI FRANCESCO		
ARRIGONI PAOLO	F	F
ASTORRE BRUNO	F	F
AUGELLO ANDREA		
AURICCHIO DOMENICO	F	F
AZZOLLINI ANTONIO	F	F
BARANI LUCIO		
BAROZZINO GIOVANNI	F	F
BATTISTA LORENZO	F	F
BELLOT RAFFAELA	F	F
BENCINI ALESSANDRA	F	F
BERGER HANS		
BERNINI ANNA MARIA	F	F
BERTACCO STEFANO	F	F
BERTOROTTA ORNELLA		
BERTUZZI MARIA TERESA	F	F
BIANCO AMEDEO	F	F
BIANCONI LAURA	F	F
BIGNAMI LAURA	M	M
BILARDI GIOVANNI EMANUELE	F	F
BISINELLA PATRIZIA	F	F
BLUNDO ROSETTA ENZA		
BOCCA BERNABO'	F	F
BOCCARDI MICHELE	F	F
BOCCHINO FABRIZIO	F	F
BONAIUTI PAOLO	F	F
BONDI SANDRO		
BONFRISCO ANNA CINZIA		
BORIOLI DANIELE GAETANO	F	F
BOTTICI LAURA		
BROGLIA CLAUDIO	F	F
BRUNI FRANCESCO	F	F
BUBBICO FILIPPO	M	M
BUCCARELLA MAURIZIO		
BUEMI ENRICO	F	F

Seduta N. 0607 del 13/04/2016 Pagina 10

Totale votazioni 22

(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° 000021 alla n° 000022	
	021	022
BULGARELLI ELISA		
CALDEROLI ROBERTO	F	F
CALEO MASSIMO	F	F
CALIENDO GIACOMO	F	F
CAMPANELLA FRANCESCO	F	F
CANDIANI STEFANO	F	F
CANTINI LAURA	F	F
CAPACCHIONE ROSARIA	F	F
CAPPELLETTI ENRICO		
CARDIELLO FRANCO		
CARDINALI VALERIA	F	F
CARIDI ANTONIO STEFANO	F	F
CARRARO FRANCO	F	F
CASALETTO MONICA	M	M
CASINI PIER FERDINANDO	M	M
CASSANO MASSIMO	M	M
CASSON FELICE	M	M
CASTALDI GIANLUCA	F	F
CATALFO NUNZIA		
CATTANEO ELENA	F	F
CENTINAIO GIAN MARCO	F	F
CERONI REMIGIO	F	F
CERVELLINI MASSIMO		
CHIAVAROLI FEDERICA	M	M
CHITI VANNINO	F	F
CIAMPI CARLO AZEGLIO	M	M
CIAMPOLILLO ALFONSO		
CIOFFI ANDREA		
CIRINNA' MONICA	F	F
COCIANCICH ROBERTO G. G.	F	F
COLLINA STEFANO	F	F
COLUCCI FRANCESCO	F	F
COMAROLI SILVANA ANDREINA	F	F
COMPAGNA LUIGI		
COMPAGNONE GIUSEPPE	F	F
CONSIGLIO NUNZIANTE	F	F
CONTE FRANCO	F	F
CONTI RICCARDO		
CORSINI PAOLO	F	F
COTTI ROBERTO	F	F
CRIMI VITO CLAUDIO	M	M
CROSIO JONNY	F	F
CUCCA GIUSEPPE LUIGI S.	F	F
CUOMO VINCENZO		

Seduta N. 0607 del 13/04/2016 Pagina 11

Totale votazioni 22

(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° 000021 alla n° 000022	
	021	022
D'ADDA ERICA	M	M
D'ALI' ANTONIO	C	A
DALLA TOR MARIO	F	F
DALLA ZUANNA GIANPIERO	F	F
D'AMBROSIO LETTIERI LUIGI	F	F
D'ANNA VINCENZO	F	F
D'ASCOLA VINCENZO MARIO D.	F	F
DAVICO MICHELINO	F	F
DE BIASI EMILIA GRAZIA	F	F
DE CRISTOFARO PEPPE	F	F
DE PETRIS LOREDANA	F	F
DE PIETRO CRISTINA	F	F
DE PIN PAOLA		
DE POLI ANTONIO	M	M
DE SIANO DOMENICO	F	F
DEL BARBA MAURO	F	F
DELLA VEDOVA BENEDETTO	M	M
DI BIAGIO ALDO	F	F
DI GIACOMO ULISSE	F	F
DI GIORGI ROSA MARIA		
DI MAGGIO SALVATORE TITO		
DIRINDIN NERINA		
DIVINA SERGIO	F	F
D'ONGHIA ANGELA	M	M
DONNO DANIELA		
ENDRIZZI GIOVANNI		
ESPOSITO GIUSEPPE	M	M
ESPOSITO STEFANO	F	F
FABBRI CAMILLA	F	F
FALANGA CIRO		
FASANO ENZO	F	F
FASIOLO LAURA	F	F
FATTORI ELENA	F	F
FATTORINI EMMA	F	F
FAVERO NICOLETTA	F	F
FAZZONE CLAUDIO	F	F
FEDELI VALERIA	F	F
FERRARA ELENA		
FERRARA MARIO		
FILIPPI MARCO	F	F
FILIPPIN ROSANNA	F	F
FINOCCHIARO ANNA	F	F
FISSORE ELENA	M	M
FLORIS EMILIO		

Seduta N. 0607 del 13/04/2016 Pagina 12

Totale votazioni 22

(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° 000021 alla n° 000022	
	021	022
FORMIGONI ROBERTO	F	F
FORNARO FEDERICO	F	F
FRAVEZZI VITTORIO	F	F
FUCKSIA SERENELLA	F	F
GAETTI LUIGI	F	F
GALIMBERTI PAOLO		
GAMBARO ADELE		
GASPARRI MAURIZIO	P	P
GATTI MARIA GRAZIA	F	F
GENTILE ANTONIO	M	M
GHEDINI NICCOLO'		
GIACOBBE FRANCESCO	F	F
GIANNINI STEFANIA	M	M
GIARRUSSO MARIO MICHELE	F	F
GIBIINO VINCENZO	F	F
GINETTI NADIA	F	F
GIOVANARDI CARLO		
GIRO FRANCESCO MARIA	F	F
GIROTTI GIANNI PIETRO		
GOTOR MIGUEL		F
GRANAIOLO MANUELA	F	F
GRASSO PIETRO		
GUALDANI MARCELLO	F	F
GUERRA MARIA CECILIA	F	F
GUERRIERI PALEOTTI PAOLO	M	M
ICHINO PIETRO	F	F
IDEM JOSEFA	F	F
IURLARO PIETRO		
LAI BACHISIO SILVIO	F	F
LANGELLA PIETRO	F	F
LANIECE ALBERT	F	F
LANZILLOTTA LINDA	F	F
LATORRE NICOLA		
LEPRI STEFANO	F	F
LEZZI BARBARA	M	M
LIUZZI PIETRO	F	F
LO GIUDICE SERGIO	F	F
LO MORO DORIS	F	F
LONGO EVA	F	F
LONGO FAUSTO GUILHERME	F	F
LUCHERINI CARLO	F	F
LUCIDI STEFANO	F	F
LUMIA GIUSEPPE	F	F
MALAN LUCIO	F	F

Seduta N. 0607 del 13/04/2016 Pagina 13

Totale votazioni 22

(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° 000021 alla n° 000022	
	021	022
MANASSERO PATRIZIA	F	F
MANCONI LUIGI		
MANCUSO BRUNO	F	F
MANDELLI ANDREA	F	F
MANGILI GIOVANNA		
MARAN ALESSANDRO		
MARCUCCI ANDREA	F	F
MARGIOTTA SALVATORE	F	F
MARIN MARCO	F	F
MARINELLO GIUSEPPE F.M.	F	F
MARINO LUIGI	F	F
MARINO MAURO MARIA	F	F
MARTELLI CARLO		
MARTINI CLAUDIO	M	M
MARTON BRUNO	M	M
MASTRANGELI MARINO GERMANO		
MATTEOLI ALTERO		
MATTESINI DONELLA	F	F
MATURANI GIUSEPPINA	F	F
MAURO GIOVANNI	F	F
MAURO MARIO		
MAZZONI RICCARDO	F	F
MERLONI MARIA PAOLA		
MESSINA ALFREDO		
MICHELONI CLAUDIO		
MIGLIAVACCA MAURIZIO	F	F
MILO ANTONIO	F	F
MINEO CORRADINO	F	F
MINNITI MARCO	M	M
MINZOLINI AUGUSTO		
MIRABELLI FRANCO	F	F
MOLINARI FRANCESCO	F	F
MONTEVECCHI MICHELA	F	F
MONTI MARIO	M	M
MORGONI MARIO	F	F
MORONESE VILMA		
MORRA NICOLA		
MOSCARDELLI CLAUDIO	F	F
MUCCHETTI MASSIMO	F	R
MUNERATO EMANUELA	F	F
MUSSINI MARIA	F	F
NACCARATO PAOLO		
NAPOLITANO GIORGIO	F	F
NENCINI RICCARDO	M	M

Seduta N. 0607 del 13/04/2016 Pagina 14

Totale votazioni 22

(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° 000021 alla n° 000022	
	021	022
NUGNES PAOLA	F	F
OLIVERO ANDREA	M	M
ORELLANA LUIS ALBERTO	F	F
ORRU' PAMELA GIACOMA G.	F	F
PADUA VENERA	F	F
PAGANO GIUSEPPE		
PAGLIARI GIORGIO	F	F
PAGLINI SARA	F	F
PAGNONCELLI LIONELLO MARCO		
PALERMO FRANCESCO	M	M
PALMA NITTO FRANCESCO	F	F
PANIZZA FRANCO	F	F
PARENTE ANNAMARIA	F	F
PEGORER CARLO	F	F
PELINO PAOLA	F	F
PEPE BARTOLOMEO		
PERRONE LUIGI	F	F
PETRAGLIA ALESSIA	F	F
PETROCELLI VITO ROSARIO		
PEZZOPANE STEFANIA	F	F
PIANO RENZO	M	M
PICCINELLI ENRICO	F	F
PICCOLI GIOVANNI	F	F
PIGNEDOLI LEANA		
PINOTTI ROBERTA	M	M
PIZZETTI LUCIANO	F	F
PUGLIA SERGIO		
PUGLISI FRANCESCA		
PUPPATO LAURA	F	F
QUAGLIARIELLO GAETANO	F	F
RANUCCI RAFFAELE	F	F
RAZZI ANTONIO		
REPETTI MANUELA		
RICCHIUTI LUCREZIA	F	F
RIZZOTTI MARIA	F	F
ROMANI MAURIZIO	F	F
ROMANI PAOLO	F	F
ROMANO LUCIO	F	F
ROSSI GIANLUCA	F	F
ROSSI LUCIANO	F	F
ROSSI MARIAROSARIA		
ROSSI MAURIZIO	F	F
RUBBIA CARLO		
RUSSO FRANCESCO	F	F

Seduta N. 0607 del 13/04/2016 Pagina 15

Totale votazioni 22

(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° 000021 alla n° 000022	
	021	022
RUTA ROBERTO	F	F
RUVOLO GIUSEPPE	M	M
SACCONI MAURIZIO		
SAGGESE ANGELICA	F	F
SANGALLI GIAN CARLO	F	F
SANTANGELO VINCENZO		
SANTINI GIORGIO	F	F
SCALIA FRANCESCO	F	F
SCAVONE ANTONIO FABIO MARIA	R	F
SCHIFANI RENATO		
SCIASCIA SALVATORE	F	F
SCIBONA MARCO	F	F
SCILIPOTI ISGRO' DOMENICO	M	M
SCOMA FRANCESCO		
SERAFINI GIANCARLO	F	F
SERRA MANUELA	M	M
SIBILIA COSIMO	F	F
SILVESTRO ANNALISA	F	F
SIMEONI IVANA	F	F
SOLLO PASQUALE	F	F
SONEGO LODOVICO	F	F
SPILABOTTE MARIA	F	F
SPOSETTI UGO		
STEFANI ERIKA	F	F
STEFANO DARIO		
STUCCHI GIACOMO	M	M
SUSTA GIANLUCA	F	F
TARQUINIO LUCIO ROSARIO F.	F	F
TAVERNA PAOLA		
TOCCI WALTER	F	F
TOMASELLI SALVATORE	F	F
TONINI GIORGIO	F	F
TORRISI SALVATORE	F	F
TOSATO PAOLO	F	F
TREMONTI GIULIO		
TRONTI MARIO	F	F
TURANO RENATO GUERINO	F	F
URAS LUCIANO	F	F
VACCARI STEFANO	F	F
VACCIANO GIUSEPPE	F	F
VALDINOSI MARA	F	F
VALENTINI DANIELA		
VATTUONE VITO	F	F
VERDINI DENIS		

Seduta N. 0607 del 13/04/2016 Pagina 16

Totale votazioni 22

(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° 000021 alla n° 000022	
	021	022
VERDUCCI FRANCESCO	F	F
VICARI SIMONA	M	M
VICECONTE GUIDO	F	F
VILLARI RICCARDO		
VOLPI RAFFAELE		
ZANDA LUIGI	F	F
ZANONI MAGDA ANGELA	F	F
ZAVOLI SERGIO	M	M
ZELLER KARL	F	F
ZIN CLAUDIO	M	M
ZIZZA VITTORIO		
ZUFFADA SANTE	F	F

### **Segnalazioni relative alle votazioni effettuate nel corso della seduta**

Nel corso della seduta è pervenuta al banco della Presidenza la seguente comunicazione:

MOZIONI SULLA PRIVATIZZAZIONE PARZIALE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE:

sulla mozione 1-00543, la senatrice De Pietro avrebbe voluto esprimere un voto di astensione e il senatore Tocci un voto contrario; sulla mozione 1-00550, la senatrice Puppato avrebbe voluto esprimere un voto favorevole.

### **Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori :Albertini, Alicata, Amati, Anitori, Bignami, Bubbico, Casaletto, Cassano, Cattaneo, Chiavaroli, Ciampi, D'Adda, Della Vedova, De Poli, D'Onghia, Fedeli (*dalle ore 10.30*), Fissore, Gentile, Guerrieri Paleotti, Lezzi, Martini, Minniti, Monti, Nencini, Olivero, Palermo, Piano, Pizzetti, Rubbia, Ruvolo, Serra, Stucchi, Vicari, Zavoli e Zin.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Casini, per attività della 3<sup>a</sup> Commissione permanente; Casson, Crimi, Esposito Giuseppe e Marton, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Scilipoti Isgrò, per attività dell'Assemblea parlamentare NATO; Amoruso, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa (OSCE).

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

In data 12 aprile 2016, sono state trasmesse alla Presidenza due risoluzioni della 13<sup>a</sup> Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali), approvate nella seduta del 7 aprile 2016 – ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento:

sulla proposta di decisione del Consiglio relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, dell'Accordo di Parigi, adottato nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COM (2016) 62 definitivo) (Atto comunitario n. 112) (Doc. XVIII, n. 119);

sulla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio «Dopo Parigi: valutazione delle implicazioni dell'Accordo di Parigi a corredo della proposta di decisione del Consiglio relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, dell'accordo di Parigi adottato nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti

climatici» (COM (2016) 110 definitivo) (Atto comunitario n. 113) (*Doc. XVIII, n. 120*).

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

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

Senatori Molinari Francesco, Bilardi Giovanni, Aiello Piero, Campanella Francesco, Mastrangeli Marino Germano  
Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul tratto calabrese della strada Statale Ionica S.S. 106 (2324)  
(presentato in data 11/4/2016);

senatore Consiglio Nunziante  
Introduzione dell'articolo 107-bis del codice civile per la celebrazione di matrimoni in lingua locale (2325)  
(presentato in data 11/4/2016).

### **Governo, trasmissione di atti**

Il Ministro degli affari esteri, con lettera in data 19 marzo 2015, ha inviato, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, della legge 3 agosto 1985, n. 411, la relazione sull'attività ed il bilancio consuntivo della Società «Dante Alighieri», relativi all'anno 2015.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup> e alla 7<sup>a</sup> Commissione permanente (Atto n. 746).

### **Corte costituzionale, trasmissione di sentenze**

La Corte costituzionale, con lettera in data 7 aprile 2016, ha inviato, a norma dell'articolo 30, comma 2, della legge 11 marzo 1953, n. 87, copia della sentenza della Corte costituzionale n. 74 del 24 febbraio 2016, con la quale la Corte stessa ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 69, quarto comma, del codice penale, come sostituito dall'articolo 3 della legge 5 dicembre 2005, n. 251 (Modifiche al codice penale e alla legge 26 luglio 1975, n. 354, in materia di attenuanti generiche, di recidiva, di giudizio di comparazione delle circostanze di reato per i recidivi, di usura e di prescrizione), nella parte in cui prevede il divieto di prevalenza della circostanza attenuante di cui all'articolo 73, comma 7, del d.P.R. 9 ottobre 1990, n. 309 (Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e ria-

bilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza) sulla recidiva reiterata prevista dall'articolo 99, quarto comma, codice penale. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 139, comma 1, del Regolamento, alla 1<sup>a</sup> e alla 2<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc. VII, n. 178*).

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

Il Presidente della Sezione del controllo sugli Enti della Corte dei conti, con lettere in data 7 e 8 aprile 2016, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha inviato le determinazioni e le relative relazioni sulla gestione finanziaria:

dell'Agenzia Nazionale di Valutazione del Sistema Universitario e della Ricerca (A.N.V.U.R.), per gli esercizi dal 2013 al 2014. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> e alla 7<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc. XV, n. 376*);

dell'Accademia della Crusca, per l'esercizio 2014. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> e alla 7<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc. XV, n. 377*);

della Cassa Nazionale di Previdenza ed Assistenza a favore dei Ragionieri e Periti Commerciali – C.N.P.R., per l'esercizio 2014. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> e alla 11<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc. XV, n. 378*).

### **Mozioni**

BONFRISCO, COMPAGNA, BRUNI, BOCCA, CARDIELLO, D'AMBROSIO LETTIERI, DE SIANO, DI MAGGIO, FAZZONE, GIOVANARDI, GIRO, LIUZZI, MALAN, MILO, MINZOLINI, PELINO, PERRONE, SERAFINI, TARQUINIO, ZIZZA. – Il Senato,

premesso che:

il 14 luglio 2015, a Vienna, dopo un lungo negoziato, condotto dal cosiddetto gruppo del P5+1 composto dai rappresentanti di Cina, Russia, Germania, Gran Bretagna e Stati Uniti, veniva raggiunto un accordo con l'Iran sul programma nucleare della Repubblica islamica. L'accordo è noto anche come Joint comprehensive plan of action (JCPOA);

il 20 luglio 2015 il JCPOA ha ottenuto un'importante approvazione internazionale, per mezzo della risoluzione ONU n. 2231, approvata all'unanimità dal Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite;

la risoluzione, nella sua interezza comprensiva anche degli annessi allegati, ha confermato quanto concordato a Vienna il 14 luglio, stabilendo nel contempo le modalità e i limiti dell'alleggerimento delle sanzioni internazionali nei confronti dell'Iran, ciò al fine di contribuire ad un pieno

ristabilimento delle regolari relazioni politiche e commerciali con la Repubblica islamica dell'Iran;

l'accordo nucleare di Vienna, quindi, ha avviato una nuova e importante fase nelle relazioni tra l'Occidente e Teheran, cui anche l'Italia guarda positivamente e con speranza. A tal fine, però, per il pieno successo dell'accordo e il consolidamento della nuova fase dei rapporti politici e commerciali con la Repubblica islamica dell'Iran, è necessario che tutta la comunità internazionale si adoperi per assicurare un'adeguata verifica della piena attuazione della risoluzione ONU n. 2231 e dei suoi allegati;

considerato che:

l'accordo nucleare con l'Iran e la conseguente risoluzione approvata dalle Nazioni Unite prevedono anche che Teheran non metta in atto *test* con missili capaci di trasportare un ordigno nucleare (allegato B della risoluzione n. 2231);

il direttore del National Intelligence degli USA, James R. Clapper, il 9 febbraio 2016, in sede di audizione presso il Senato degli Stati Uniti d'America, ha sostenuto come i missili balistici in possesso della Repubblica islamica siano capaci potenzialmente di trasportare un ordigno nucleare;

l'Iran, da parte sua, ritiene di non sentirsi obbligato al rispetto di quanto previsto nella risoluzione ONU n. 2231, sentendosi vincolato unicamente all'accordo del luglio 2015, siglato a Vienna che non affronta il tema dei missili;

il regime iraniano ha già realizzato 3 *test* missilistici dall'approvazione della risoluzione n. 2231 in poi. Tra le altre cose, durante l'ultimo *test* all'inizio del mese di marzo 2016, sono stati lanciati missili balistici con su scritto in ebraico e in arabo «Israele verrà cancellato dalle mappe»;

ritenuto che:

la questione dei missili balistici riguarda anche direttamente le rinnovate relazioni commerciali con l'Iran, non solo perché tali relazioni sono direttamente legate al comportamento internazionale del regime iraniano, e dunque al rispetto della risoluzione ONU, ma anche perché il comparto missilistico coinvolge una serie di altri settori dell'economia iraniana, con cui l'Occidente sta avviando nuove relazioni;

le guardie rivoluzionarie, anche note come *pasdaran*, controllano direttamente lo sviluppo del programma missilistico iraniano e sono presenti e coinvolte in tutti i settori commerciali dell'economia iraniana;

almeno il 30 per cento dell'economia iraniana è controllata da compagnie legate ai *pasdaran*;

nel marzo 2016, Saeed Ghessaminejad, esperto della «Foundation of defense democracy», in una ricerca, denuncia proprio il rischio di favorire lo sviluppo del programma missilistico dell'Iran, per mezzo del sostegno ad altri settori dell'economia della Repubblica islamica (il cosiddetto rischio dei materiali e dei prodotti *dual use*). A tal fine, il *report* menziona una serie di compagnie iraniane, attive nei diversi settori economici (chimica, metallurgia, petrolchimica, energia, costruzioni, ricerca e sviluppo,

elettronica e dell'*automotive*), direttamente coinvolte anche nel programma missilistico iraniano;

dopo l'ennesimo *test* missilistico iraniano del marzo 2016, a riprova della violazione della risoluzione n. 2231, gli ambasciatori ONU di Stati Uniti, Gran Bretagna, Germania e Francia hanno scritto una lettera all'ambasciatore ONU della Spagna Roman Oyarzun Marchesi (responsabile della supervisione della risoluzione ONU), per denunciare la violazione degli impegni presi dalla Repubblica islamica e tale missiva era indirizzata anche allo stesso segretario generale dell'ONU, Ban Ki-moon;

preso atto che:

alla fine dello scorso mese di gennaio 2016 il presidente iraniano Hassan Rouhani fece visita a Roma e in quella occasione invitò il Presidente del Consiglio dei ministri a ricambiare la visita recandosi a Teheran;

il 4 aprile, sul sito della Presidenza del Consiglio dei ministri, compariva il seguente laconico comunicato «Il presidente del Consiglio Matteo Renzi sarà in visita in Iran martedì 12 e mercoledì 13 aprile»;

quella che il Presidente del Consiglio dei ministri si accinge a compiere a Teheran è una visita che segue di soli 75 giorni l'invito rivolto dal presidente iraniano Hassan Rouhani;

la visita del Presidente del Consiglio dei ministri precederà di pochi giorni quella dell'alto rappresentante dell'Unione europea per gli affari esteri e la politica di sicurezza, Federica Mogherini, prevista il 16 aprile;

la visita del 12 e 13 aprile del Presidente del Consiglio Matteo Renzi potrebbe essere un'occasione importante, non solo per le relazioni tra Roma e Teheran alla luce del nuovo corso avviato con l'accordo sul nucleare, ma anche per quelle tra Europa e Iran, per ribadire al presidente iraniano Hassan Rouhani quali sono i termini della risoluzione ONU n. 2231 e in particolare dell'allegato B, alla luce di quanto esposto, soprattutto con riferimento alla lettera inviata dagli ambasciatori ONU di Stati Uniti, Gran Bretagna, Germania e Francia all'ambasciatore ONU della Spagna Roman Oyarzun Marchesi e al segretario generale dell'ONU, Ban Ki-moon,

impegna il Governo:

1) a rappresentare ufficialmente al Governo iraniano che l'Italia riconosce e tutela il diritto di esistenza di quegli Stati sovrani che la comunità internazionale unanimemente riconosce;

2) a porre particolare attenzione nell'avvio delle nuove relazioni commerciali tra Italia e Iran, in considerazione del ruolo preponderante nell'economia iraniana delle compagnie legate alle guardie della rivoluzione, anche note come *pasdaran*. Ciò al fine di evitare possibili scambi di beni a rischio *dual use*, ovvero beni commerciati ufficialmente a fini civili e materialmente usati per fini militari;

3) ad ottenere dal Governo iraniano rassicurazioni sulla natura dei recenti *test* missilistici effettuati;

4) a rappresentare ufficialmente al Governo iraniano come sia ritenuto fondamentale per la stabilità dell'area mediorientale il pieno successo e il consolidamento della nuova fase dei rapporti diplomatici, politici e

commerciali con la Repubblica islamica dell'Iran, ma a condizione che tutto ciò avvenga necessariamente nel massimo rispetto della risoluzione ONU n. 2231 e i suoi allegati, in particolare l'allegato B;

5) a rappresentare ufficialmente al Governo iraniano che il nuovo corso delle relazioni diplomatiche, politiche e commerciali che si stanno avviando con l'Iran, con un grande sforzo da parte dell'Italia e della comunità internazionale, non possano che essere rafforzate da un auspicabile processo di rinnovamento dell'Iran che saldi il proprio cammino verso il ritrovato dialogo internazionale con quello del rispetto dei diritti umani e del riconoscimento, paritario, del ruolo della donna nella società;

6) ad informare il Parlamento, al rientro dal viaggio in Iran programmato per il 12 e 13 aprile, e annunciato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri solo in data 4 aprile, sul contenuto degli eventuali accordi bilaterali firmati durante la visita a Teheran.

(1-00560)

### **Interpellanze**

GASPARRI, GIOVANARDI, COMPAGNA, ARACRI, FASANO, CARDIELLO, LIUZZI, AUGELLO, QUAGLIARIELLO, DE SIANO, FAZZONE, MALAN, GALIMBERTI, BERTACCO, AMIDEI, SIBILIA, Mario FERRARA, MANDELLI, Luciano ROSSI, FORMIGONI, BRUNI, PERRONE, PELINO, MARIN, CALDEROLI, D'AMBROSIO LETTIERI, ARRIGONI, STEFANI, TOSATO, COMAROLI, DIVINA, CONSIGLIO, CROSIO, BISINELLA, BELLOT, MUNERATO, RIZZOTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della salute, della giustizia, degli affari esteri e della cooperazione internazionale e dell'interno.* – Premesso che:

risulta agli interpellanti che l'avvocato Patrizia De Rose, coordinatore del Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del Consiglio dei ministri (DPA), ha presentato la delegazione ufficiale per il Governo italiano che andrà alle Nazioni Unite a New York per la General assembly of the United Nations (UNGAS), a discutere sulla modifica delle convenzioni internazionali sulle droghe;

tra i componenti della delegazione, quindi con oneri a carico del Governo, ci sarebbero anche persone non aventi un ruolo istituzionale che da sempre proclamano la legalizzazione e la liberalizzazione delle droghe, non solo della cannabis e delle cosiddette droghe leggere, ma anche della cocaina;

agli interpellanti risultano i seguenti componenti aggiuntivi appartenenti alla società civile: dottoressa Filomena Gallo dell'associazione «Luca Coscioni»; dottoressa Paola Piscitelli della Comunità di Sant'Egidio; dottor Roberto Berselli della Federazione italiana comunità terapeutiche (FICT) e Coordinamento nazionale comunità di accoglienza (CNCA); dottoressa Grazia Zuffa del Forum Droghe e dottor Stefano Anastasia della Società della ragione *onlus*;

risulta altresì che la professoressa Carla Rossi, vicepresidente del Consiglio italiano di scienze sociali, di cui è membro del consiglio direttivo anche il capo di gabinetto del ministro Delrio, dottor Mauro Bonaretti, ha aiutato il DPA nella stesura della relazione da sottoporre al Parlamento,

si chiede di sapere:

quando e come il Governo e il Parlamento italiano abbiano eventualmente discusso e approvato linee strategiche di contrasto alla droga difformi dalle conclusioni della Conferenza nazionale di Trieste, organismo che riunisce soggetti pubblici e privati che esplicano la loro attività nel campo della prevenzione e cura delle tossicodipendenze;

quale sia la posizione ufficiale ed esplicita del Governo sulla legalizzazione della cannabis e della cocaina ed in particolare del Ministro della salute, Beatrice Lorenzin, e del Presidente del Consiglio dei ministri, Matteo Renzi;

come e sulla base di quali criteri di rappresentatività siano state scelte le associazioni e soprattutto le persone della società civile della delegazione italiana all'ONU che andranno a rappresentare la posizione governativa;

se non sia il caso di escludere da tale delegazione rappresentativa del Governo persone che abbiano pubblicamente dichiarato di essere favorevoli alla legalizzazione della cannabis e addirittura della cocaina;

se sia a conoscenza di quale sia il costo per i contribuenti di questa trasferta a New York, a giudizio degli interpellanti inutile, per circa una settimana, di persone non appartenenti all'amministrazione e se tale spesa sia compatibile con le misure di *spending review* in atto da parte dei vari organi dello Stato;

se intenda impegnarsi nel fornire una dichiarazione chiara ed esplicita di contrarietà alla legalizzazione della cannabis e alla modifica delle convenzioni internazionali in tal senso in sede ONU;

se non ritengano di dover verificare le attività del Dipartimento per le politiche antidroga, sotto il profilo internazionale, che vengono rappresentate all'estero nelle sedi istituzionali;

quali siano nel dettaglio tutti i nominativi dei consulenti e degli esperti di cui il Dipartimento si avvale, di coloro che lavorano alle dirette dipendenze e in quale posizione (compresi i cosiddetti contrattisti), con quale legittimità e con quali incarichi;

quali siano i finanziamenti erogati a tali esperti, o loro congiunti, anche tramite i fondi europei REITOX (*Réseau européen d'information sur les drogues et les toxicomanies*), extra bilancio DPA, o indirettamente tramite quelli erogati alle Nazioni Unite (UNICRI – *United Nations inter-regional crime and justice research institute*) sempre dal DPA;

quali e quanti finanziamenti siano stati erogati dal DPA alla professoressa Carla Rossi (o suoi congiunti) per la stesura della relazione al Parlamento e altre elaborazioni e se tale persona sia stata contrattualizzata da UNICRI Roma con fondi comunque derivanti dal DPA o se siano state fatte pressioni in tal senso su dirigenti UNICRI;

quale ruolo abbia avuto nell'accreditamento di questa stessa persona (noto esponente antiproibizionista) presso il Governo, l'attuale capo di gabinetto del ministro Graziano Delrio, Mauro Bonaretti, allora segretario generale della Presidenza del Consiglio dei ministri.

(2-00376 p. a.)

### Interrogazioni

GAMBARO, BARANI. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

il Reno è il più importante fiume dell'Emilia-Romagna, dopo il Po; è il maggiore per lunghezza, superficie di bacino e portata d'acqua media alla foce fra i corsi d'acqua che sfociano in Adriatico a sud del Po; il suo corso, che misura (dalla sorgente più distante alla foce) 211,8 chilometri, ne fa il decimo fiume italiano per lunghezza e per bacino idrografico;

allo sbocco in pianura (chiusa di Casalecchio di Reno), con un bacino sotteso di 1.061 chilometri quadrati, la portata media annua è di 26,5 metri cubi al secondo, mentre, verso la foce, la portata media annua è di 95 metri cubi al secondo;

a Casalecchio la portata media non scende mai sotto i 20 metri cubi al secondo da ottobre a maggio, mentre in luglio, agosto e settembre i valori sono inferiori a 10 metri cubi al secondo e, ordinariamente, vengono fatti affluire nel canale di Reno (poi canale Navile), lasciando, in tal modo, asciutto o quasi l'alveo in estate almeno fino alla città di Cento;

recenti ricerche di esperti del settore orografico ed idrografico e testimonianze dirette di chi vive e lavora nella zona sono concordi nel sostenere che, nel corso degli ultimi mesi, si sta assistendo ad un pericoloso e progressivo fenomeno di erosione delle sponde dello stesso;

in particolare, stando a quanto affermano gli organi di stampa del territorio, la sponda destra in località Bocca nord di Castel di Casio e la sponda sinistra in località Borgata Molinaccio, nel territorio della frazione Marano di Gaggio sono notevolmente collassate negli ultimi giorni, causando danni alle colture agricole e agli abitanti della zona;

alcuni rilievi tecnici effettuati dall'autorità di bacino Reno della Regione Emilia-Romagna riferiscono di un pericoloso avvicinamento delle sponde del corso d'acqua agli abitati delle località circostanti nel giro di pochi mesi, a causa del continuo ed inesorabile «effetto trascinamento» di alberi e terriccio dall'alveo del fiume verso l'esterno;

a pochi centinaia di metri dalle zone interessate c'è un importante metanodotto, oltre ad altri tralicci e strutture che possono venir spazzati dal progressivo «allargamento» del bacino;

considerato che:

l'annoso problema del dissesto idrogeologico sta causando numerose vittime e ingenti danni nel Paese da decenni;

l'agricoltura è un elemento essenziale della vita socio-economica del territorio emiliano e fornisce il sostentamento finanziario primario per migliaia di famiglie, aziende e lavoratori,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non voglia intervenire, sollecitando le autorità competenti territoriali ad attivarsi in maniera efficace e pronta, al fine di evitare futuri ed eventuali disastri ambientali, nefasti per le contingenze economiche del territorio;

onde evitare di dover contare l'entità dei futuri eventuali danni economici, se non intenda sollecitare gli organismi regionali preposti e le strutture della Protezione civile per stabilire le misure necessarie al contenimento della graduale erosione, attraverso l'istallazione di «scogliere» artificiali.

(3-02769)

GAMBARO, BARANI. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

da notizie apparse sulle principali testate giornalistiche locali, il bosco dei Bregoli che si affaccia sul parco Talon o parco della chiusa, a Casalecchio di Reno, in provincia di Bologna, rischia fortemente l'estinzione;

a sostenerlo, oltre alle testimonianze dei cittadini, che quotidianamente frequentano il posto, sono le associazioni ambientaliste bolognesi e tutte quelle che si occupano della tutela del territorio;

in particolare, il presidente di «Foresta Amica», ente consortile vicino alla Coldiretti del capoluogo emiliano, esperto di «forestazione», ha espressamente dichiarato che senza alcun intervento di manutenzione immediato e nessuna azione di sostegno alla vegetazione del bosco, nonché alcuna operazione antifrana della collina del monte della Guardia, sul quale sorge il santuario della Madonna di San Luca che sovrasta la cittadina emiliana, il bosco rischia la sua distruzione nel giro di pochi anni; considerato che:

il parco Talon attualmente costituisce un inestimabile patrimonio pubblico, meta ogni giorno di centinaia di cittadini, con evidenze storiche e naturalistiche di grande valore;

esso è attraversato dal sentiero dei Bregoli, sede del bosco di cui si chiede la tutela, percorso frequentato da tante persone ogni giorno, famiglie con bambini e anche turisti che arrivano dalla vicina Bologna;

il Servizio disponibilità ambientale e biodiversità del Comune di Casalecchio di Reno ha reso noto che il parco è stato inserito nel SIC (sito di importanza comunitaria) e incluso nel ZPS (zona di protezione speciale), denominato «boschi di San Luca e del Reno», piani strutturali che prevedono incentivi alla manutenzione e alla bio-conservazione del sito,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda promuovere delle procedure conoscitive volte a fare chiarezza sui motivi che hanno prodotto lo stato di

totale dissesto amministrativo e gestionale in cui versa il sito naturalistico emiliano;

se voglia sollecitare le autorità competenti territoriali, al fine di mettere in campo tutte le risorse economiche possibili e le competenze amministrative necessarie per salvaguardare un patrimonio ambientale di grande importanza.

(3-02770)

MORONESE, NUGNES, DONNO, BERTOROTTA, PUGLIA, BUC-CARELLA, SANTANGELO, CASTALDI, TAVERNA, GIARRUSSO, PAGLINI, CAPPELLETTI, MORRA, LEZZI, LUCIDI. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

il decreto-legge 25 novembre 2015, n. 185, recante «Misure urgenti per interventi nel territorio», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 2016, n. 9, all'articolo 2, rubricato «Interventi straordinari per la Regione Campania», prevede che al fine di dare esecuzione alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 4 marzo 2010 (causa C-297/2008) e del 16 luglio 2015 (causa C-653/13), il presidente della Regione Campania predispone un piano straordinario di interventi riguardanti, tra l'altro, lo smaltimento, ove occorra anche attraverso la messa in sicurezza permanente *in situ*, dei rifiuti in deposito nei diversi siti della Regione nonché la bonifica, la riqualificazione ambientale e il ripristino dello stato dei luoghi dei siti non interessati dalla messa in sicurezza permanente. Il piano doveva essere approvato entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto;

inoltre, il comma 7 dell'articolo 2 prevede che «In via d'urgenza, anche nelle more dell'approvazione del piano di cui al comma 1, il presidente della Regione Campania predispone e attua, previa approvazione della Giunta regionale, un primo stralcio operativo d'interventi per lo smaltimento di una quota non superiore al trenta per cento dei rifiuti di cui al comma 1, lettera a), mediante rimozione, trasporto e smaltimento, nonché mediante recupero energetico, presso impianti nazionali ed esteri, nel rispetto della normativa nazionale ed europea. A tale scopo, la Regione Campania è autorizzata, ove necessario, all'utilizzo diretto delle risorse del fondo nei limiti di cui al comma 4»;

considerato che:

con delibera n. 609 del 26 novembre 2015 la Giunta della Regione Campania ha disposto, tra l'altro, di dare attuazione a quanto previsto dall'art 2, comma 7, approvando il piano stralcio operativo per lo smaltimento delle cosiddette ecoballe proposto dal presidente della Regione;

egli aveva predisposto, infatti, un primo stralcio operativo di interventi di rimozione, trasporto, smaltimento in ambito comunitario o recupero in ambito nazionale e comunitario di rifiuti imballati e stoccati presso 8 siti ricompresi nei territori delle cinque province campane per circa 800.000 tonnellate, individuando una prima serie di siti presso cui avviare le attività di rimozione che presentano quantitativi di ecoballe stoccate tali da consentire la loro completa rimozione eliminando quindi, a completa-

mento dell'intervento, ogni possibile ulteriore impatto sull'ambiente. I siti individuati sono 8, per un totale di 791.293 tonnellate di rifiuti da recuperare o smaltire, e tra questi risulterebbe anche San Tammaro (Caserta), con 123.310 tonnellate da recuperare o smaltire negli anni 2016 o 2017;

come si evince anche dalla citata delibera n. 609/2015, sulla base delle stime economiche effettuate nel piano stralcio sono necessari 150 milioni di euro per le operazioni di rimozione, trasporto e smaltimento, mediante recupero energetico, presso impianti nazionali ed esteri, importo che trova completa capienza nella prima *tranche* di finanziamenti disposti a favore della Regione ai sensi dell'art 2, comma 4, del decreto-legge n. 185 che complessivamente ammontano a 150 milioni euro;

con successiva delibera della Giunta regionale n. 828 del 23 dicembre 2015 è stato approvato il piano straordinario di interventi, previsto dall'art 2, comma 2, del decreto-legge n. 185;

il piano, nel confermare quanto indicato nel piano stralcio, prevede tra i siti di stoccaggio dei rifiuti in balle sul territorio regionale anche San Tammaro;

il piano approvato, secondo quanto previsto dal decreto-legge n. 185, «è immediatamente trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e ai Ministeri dell'ambiente della tutela del territorio e del mare e dell'economia e delle finanze per le valutazioni di competenza che sono rese entro 20 giorni dal ricevimento. Il Piano è successivamente inviato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri alla Commissione europea»;

considerato inoltre che:

dal «Corriere del Mezzogiorno» del 13 marzo 2014 si apprende, inoltre, che lo stesso Ministro dell'ambiente Galletti, nell'ambito di risposte ad interrogazioni a risposta immediata alla Camera dei deputati il giorno prima, ha dichiarato che la Regione Campania ha programmato ed attuato diversi svuotamenti presso i siti. In particolare, nel corso del 2013 e nei primi mesi del 2014 lo svuotamento ha riguardato i siti di San Tammaro (130.0000 tonnellate iniziali), dove sono state smaltite circa 70.000 tonnellate;

sulla pagina *web* personale dell'ex assessore per l'ambiente della Regione Campania Giovanni Romano, in un *post* dell'8 maggio 2015, si apprende altresì che le ecoballe in Campania, stoccate dall'anno 2001 al mese di luglio 2009, sono state smaltite nella misura di circa 200.000 tonnellate dal 2009 al 2014, ed in particolare nella misura di circa 100.000 tonnellate solo presso il sito di San Tammaro;

da notizie pubblicate su «il Mattino» del 9 dicembre 2015 si apprende che il sindaco di San Tammaro ha dichiarato che non ci sono più ecoballe da smaltire nel sito, in quanto la rimozione dei rifiuti sarebbe già avvenuta nel 2013,

si chiede di sapere

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti;

quali iniziative intenda intraprendere, nell'ambito delle proprie attribuzioni, al fine di garantire un puntuale monitoraggio sull'attività di

programmazione dello smaltimento delle ecoballe in Campania, anche alla luce delle ingenti sanzioni già inflitte dall'Europa;

quale sia la reale situazione delle ecoballe a San Tammaro, considerato che i dati diffusi dal Ministero e quelli diffusi a mezzo stampa dal Comune interessato a giudizio degli interroganti sembrerebbero contrastanti;

se, alla luce delle dichiarazioni del sindaco di San Tammaro, secondo il quale non sarebbero presenti ecoballe nel territorio comunale, non ritenga opportuno che la Regione riveda il piano straordinario di interventi, onde evitare che le risorse economiche destinate per le 123.000 tonnellate di rifiuti da recuperare o smaltire dal Comune di San Tammaro non vengano utilizzate per finalità diverse da quelle a cui sono effettivamente destinate.

(3-02771)

MANDELLI, SCOMA, RIZZOTTI, CALIENDO, FUCKSIA. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

Almaviva è una società operante nell'*information and communication technology*; si tratta del sesto gruppo privato italiano per numero di occupati al mondo, il terzo a guida imprenditoriale, con un fatturato pari a 730 milioni di euro (al 31 dicembre 2014), con 40.000 dipendenti, 13.000 in Italia e 27.000 all'estero;

l'azienda è *leader* in Italia nel settore dei *call center*, con 8.000 lavoratori impiegati sul territorio nazionale e 1.735 occupati nella sola sede di Roma;

la sede Almaviva di Palermo, che vede 2 siti operativi dal 2001, gestisce i servizi di assistenza telefonica per clienti quali Tim, Vodafone, Wind, Fastweb, Sky, Alitalia, Trenitalia, Inps, American Express, Amg, Eni, Regione Toscana, occupando circa 5.000 addetti;

in data 21 marzo 2016, l'azienda ha emesso un comunicato ufficiale, annunciando un piano di riorganizzazione aziendale di Almaviva Contact;

secondo quanto dichiarato, a causa di fattori distorsivi che hanno alterato profondamente il contesto competitivo, dal mancato rispetto delle norme sulle delocalizzazioni di attività in Paesi extra europei, all'utilizzo opportunistico degli incentivi per l'occupazione, contrassegnato dal calo progressivo dei volumi totali lavorati in Italia e dalla continua compressione del prezzo dei servizi, Almaviva Contact ha dovuto registrare, tra il 2011 e il 2015, una contrazione dei ricavi del 33 per cento sul mercato italiano;

la riduzione del volume d'affari ha comportato perdite per circa 16 milioni di euro nelle attività italiane di *call center* con conseguenti ricapitalizzazioni da parte dei soci per 50 milioni di euro;

secondo quanto dichiarato dai vertici dell'azienda, le scelte fin qui operate dalla società, volte a sostenere l'impegno produttivo, a consolidare il proprio radicamento nel territorio nazionale e a salvaguardare la conti-

nuità dell'intera forza occupazionale, anche attraverso il pluriennale ricorso a strumenti di solidarietà difensiva per gestire gli esuberi dichiarati, non sono più sufficienti a fronteggiare, in assenza di iniziative correttive, la situazione di crisi strutturale;

considerato che:

l'azienda continua a perdere commesse a causa dell'annunciata volontà delle committenti di affidarsi ad imprese che garantiscono costi inferiori, anche per il tramite di strategie di delocalizzazione e a stipulare contratti a ribasso, soprattutto nell'Europa dell'est;

a fronte della perdita di commesse del settore *call center*, l'azienda prevede l'apertura di una procedura di riduzione del personale nella misura di 918 unità per Roma, 400 per Napoli e 1.670 per Palermo su un totale di 7.862 unità in tutta Italia;

considerato inoltre che, a quanto risulta agli interroganti:

nelle scorse settimane l'azienda ha spostato la sede legale del *call center* da Palermo a Roma, e adesso tutti i quasi 4.000 dipendenti palermitani temono per il loro futuro, al di là dei 1.670 esuberi dichiarati;

si rischia di assistere ad un dramma sociale, che non lascia prospettive concrete di soluzione, in termini di riallocazione degli esuberi in un contesto di tessuto produttivo fortemente compromesso, come quello della Sicilia, che già vanta un primato in termini di tasso di disoccupazione, che in base agli ultimi studi sfiorerebbe il 35 per cento;

è auspicabile un intervento delle istituzioni locali e nazionali a fianco dell'azienda e delle rappresentanze sindacali, per arginare una deriva che potrebbe presto estendersi ad altre realtà occupazionali,

si chiede di sapere quali valutazioni i Ministri in indirizzo intendano esprimere in riferimento a quanto esposto e, conseguentemente, quali iniziative vogliano intraprendere, affinché vengano salvaguardati i diritti dei lavoratori.

(3-02772)

#### *Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

FASANO. – *Ai Ministri della salute e dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che l'azienda ospedaliera universitaria «San Giovanni di Dio e Ruggi d'Aragona» in via san Leonardo a Salerno costituisce struttura sanitaria di alta specializzazione e di interesse nazionale, al servizio di un'area di quasi un milione di abitanti;

considerato che presso tale struttura ospedaliera di alta specializzazione di interesse nazionale opera da anni una UOC (unità operativa complessa) di Chirurgia oncologica, la cui importanza clinica e sociale appare evidente *de plano*, in considerazione della vasta diffusione di patologie oncologiche;

visto che:

il piano di organizzazione e funzionamento aziendale (POFA) dell'azienda ospedaliera universitaria, nel 2014, confermava la presenza di

una UOC di Chirurgia oncologica, afferente ai dipartimenti ad attività integrata (DAI) delle Chirurgie generali, mantenendo la sua individualità e specificità con 12 posti letto e una soglia operativa di 515 interventi;

il nuovo atto aziendale della Regione Campania prevede invece la scomparsa della UOC di Chirurgia oncologica, le cui funzioni altamente specialistiche verranno ricomprese all'interno della Chirurgia generale, eliminando di fatto una professionalità specifica di grande valore e di enorme importanza terapeutica,

si chiede di sapere:

se all'interno di una struttura ospedaliera universitaria definita di interesse nazionale e di alta specializzazione sia mai possibile ed auspicabile che non sia più prevista una unità operativa complessa di Chirurgia oncologica;

quali siano gli interventi che i Ministri in indirizzo intendano porre in essere al fine di scongiurare la perdita di una così importante specializzazione chirurgica nell'ospedale di Salerno, anche per evitare che si aggravino le purtroppo famose emigrazioni sanitarie fuori Regione, che tanto aggravio economico hanno portato e portano al bilancio della sanità nella Regione Campania.

(4-05640)

BATTISTA. – *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* – Premesso che:

la caserma «La Marmora», sita nel comune di Tarvisio (Udine), a decorrere dal 31 luglio 2014 è stata dismessa dalle esigenze militari, compresi gli alloggi e le aree di addestramento;

tale struttura, della superficie complessiva di circa 100.000 metri quadrati, ha avviato un percorso di valorizzazione diretto ad incrementare e supportare gli impianti turistico-ricettivi del tessuto urbano in cui si inserisce;

nell'autunno 2014 il Comune di Tarvisio è stato attenzionato per far fronte all'emergenza profughi, ipotizzando la realizzazione di un CARA (centro di accoglienza richiedenti asilo) proprio all'interno dell'ex caserma «La Marmora»;

contro l'eventuale realizzazione del centro di accoglienza, con proprie delibere e decisioni, si sono espressi il sindaco, la presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia e i rappresentanti del territorio, indicando, successivamente, piena disponibilità a soluzioni logistiche alternative;

l'area dell'ex caserma rientra nelle disponibilità del Ministero dell'interno, perché considerata strategica per un possibile impiego dei suoi spazi nell'eventualità di un intensificarsi dell'arrivo di profughi;

l'amministrazione comunale di Tarvisio, stante l'interesse dimostrato per l'area da parte di alcuni investitori, ha presentato una richiesta, in data 12 febbraio 2016, all'Agenzia del demanio, Direzione generale Friuli-Venezia Giulia, con la quale veniva domandata l'attivazione della procedura, ai sensi art. 26 del decreto-legge n. 133 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164 del 2014, intesa a promuovere il recupero dell'ex caserma, attraverso un cambio di destinazione urbanistica

da «zona AC» e «zona G3ai» a «zona ricettivo residenziale», con la seguente destinazione d'uso: strutture ricettivo-alberghiere, piscine, saune, sale *fitness*, strutture destinate a ristorazione, attività commerciali al dettaglio ed edifici per la residenza;

considerato che, a quanto risulta all'interrogante:

così come disposto nell'ordine del giorno approvato e allegato alla delibera comunale n. 4 del 22 marzo 2016, il Comune di Tarvisio si rende disponibile ad individuare altri spazi all'aperto, in grado di far fronte ad un eventuale aggravarsi dell'emergenza, senza precludere un diverso utilizzo della struttura;

inoltre, si ricorda la peculiare ubicazione dell'area in cui è situata l'ex caserma, la congiuntura economica negativa, la carenza di posti letto e di strutture adeguate alle richieste del mercato, ragioni per cui si ribadisce l'interesse alla prosecuzione dell'*iter* per la sdemanializzazione e riconversione dell'ex caserma «La Marmora» ad uso turistico-ricettivo per rilanciare l'economia del territorio, con la creazione di nuovi posti di lavoro;

il prefetto di Udine, con propria nota, ha comunicato: «la grave situazione di incertezza persistente al confine di Stato, relativamente all'afflusso di migranti in arrivo da altri Paesi europei, richiede che il compendio immobiliare della caserma "Lamarmora" rimanga in uso governativo a questa Prefettura per le esigenze connesse all'accoglienza di migranti. La questione sarà comunque portata all'attenzione degli uffici centrali per ogni conseguente valutazione al riguardo»;

tenuto, inoltre, conto che per mezzo degli organi di stampa locale, nelle ultime ore sembra confermarsi l'ipotesi di un investitore sudafricano interessato alla conversione turistica del sito vista la sua strategica posizione, ma anche a confrontarsi con le istituzioni territoriali, su una serie di progetti di valorizzazione di Tarvisio e di tutta la Valcanale,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, per quanto di loro competenza, siano a conoscenza della situazione in essere e quali siano le loro valutazioni in merito;

se non ritengano opportuno adottare provvedimenti volti a rendere fruibili, e quindi riconvertire le destinazioni d'uso urbanistiche, dei locali appartenenti all'ex caserma «La Marmora», favorevolmente più adatta ad un impiego turistico-ricettivo, anziché ad alloggio provvisorio per l'emergenza profughi.

(4-05641)

GASPARRI, GOTOR. – *Ai Ministri dell'interno e per gli affari regionali e le autonomie.* – Premesso che il 16 aprile 1973 a Roma, nel quartiere di Primavalle, un gruppo di giovani aderenti all'organizzazione della sinistra extra-parlamentare «Potere operaio» si resero protagonisti di un efferato delitto di natura politica, in cui morirono arsi vivi i fratelli Virgilio e Stefano Mattei, rispettivamente di 22 e 8 anni, figli di Mario Mattei, segretario della locale sezione del Movimento sociale italiano, e,

per il cosiddetto «rogo di Primavalle», sono stati condannati Achille Lollo, Marino Clavo e Manlio Grillo;

rilevato che:

nel 2005 Giampaolo Mattei, fratello di Virgilio e Stefano, ha fondato a Roma l'associazione «Fratelli Mattei», con lo scopo di promuovere una serie di attività di carattere sociale, culturale e politico che sensibilizzassero, al di là delle distinzioni di carattere ideologico, i cittadini sui drammatici effetti provocati nel nostro Paese dalla pratica della violenza politica, nel corso degli anni '70, e, nel corso degli oltre 10 anni successivi, l'associazione si è distinta per la sua attività e il rispetto delle finalità per le quali era stata costituita;

i locali di tale associazione furono acquistati dal Comune di Roma con determinazione dirigenziale n. 62 del 26 aprile 2006, protocollo n. 10302, per essere destinati a sede della Fondazione Mattei e furono assegnati alla stessa con ordinanza del sindaco n. 67 del 9 novembre 2006;

considerato che a quanto risulta agli interroganti i locali di detta associazione, sita in uno scantinato di Roma, nel quartiere periferico Marconi, via Fabio Conforto n. 9/11, sarebbero oggetto di un provvedimento di sfratto esecutivo da parte del Comune di Roma;

rilevato che:

con deliberazione della Giunta capitolina n. 219 del 2014, Roma capitale ha affermato l'esigenza di rilanciare la qualità del vivere urbano, nel rispetto della sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di valorizzare e recuperare la città e, nel contempo, di promuovere e rafforzare il contributo del terzo settore e delle associazioni in genere, anche attraverso la creazione di servizi, risorse, luoghi e strutture apposite, in grado di avviare processi di crescita culturale, di sviluppo economico ed innovazione, nonché di coesione sociale nella città, con riferimento anche ai quartieri più periferici;

Roma capitale è proprietaria di numerosi immobili fra cui quelli di patrimonio indisponibile (circa 860 beni), alcuni dei quali versano in situazioni di grave degrado e richiedono interventi di restauro o manutenzione straordinaria; di tali beni occorre garantire con urgenza la conservazione da gravi processi di degrado, nonché preservarli da occupazioni abusive;

è necessario considerare la redditività del patrimonio pubblico, al fine di definire maggiori risorse economiche per la città, provvedendo alla sua migliore finalizzazione;

il complesso della normativa succedutasi negli anni (legge n. 241 del 1990 e testo unico degli enti locali, di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000) ha modificato le modalità di gestione del patrimonio pubblico e ha precisato che il patrimonio in concessione costituisce una risorsa e un'opportunità disponibile per tutti i cittadini, nell'ottica di perseguire obiettivi socio-culturali, costituendo una significativa leva di coesione sociale e sviluppo della collettività,

si chiede di sapere:

se, ferma restando la necessità di recuperare la disponibilità degli immobili di proprietà di Roma capitale, attualmente utilizzati senza un ti-

tolo valido, non sia auspicabile che si tengano in adeguato conto le peculiarità degli attuali utilizzatori quali enti, organismi o associazioni, che svolgono comprovate attività socialmente utili di interesse cittadino o municipale, su delega o per conto di Roma capitale, e enti ed organizzazioni internazionali riconosciute dall'ONU. Per essi, nella futura riassegnazione, si potrà procedere nel rispetto del regolamento sulle concessioni (Consiglio comunale n. 5625 del 1983) che prevede, per tali casi, il cosiddetto canone ricognitivo, vale a dire un canone non inferiore al tributo erariale dovuto per il bene;

se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno che ciò sia applicato anche a favore degli utilizzatori rientranti in questa classificazione, che risultassero morosi, qualora, entro 250 giorni o con rateizzazione definita con atto di impegno, provvedano a sanare la morosità.

(4-05642)

RAZZI, DE SIANO, SIBILIA, SERAFINI, PELINO, CALIENDO, MANDELLI, AMIDEI, BERTACCO, MALAN, PALMA, FASANO, CERONI, GIBIINO, BOCCARDI, RIZZOTTI, GIRO, CARRARO, SCOMA, PEZZOPANE, MINZOLINI, PICCOLI, SOLLO, MARIN, CASTALDI. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

l'ordinanza n. 61, emanata dalla Capitaneria di porto del Compartimento marittimo di Ortona (Chieti), a far data dal 1° agosto 2015 ha vietato la pesca dei molluschi bivalvi per fermo tecnico volontario;

tale divieto, dovuto all'inquinamento marittimo, insiste lungo la costa da Francavilla al Mare (Chieti) sino a San Salvo (Chieti), mentre dalla città di Pescara verso nord e da San Salvo verso sud non grava alcuna ordinanza;

i contravventori alla citata ordinanza saranno perseguiti, salvo che il fatto non costituisca più grave reato, ai sensi del decreto legislativo n. 4 del 2012, e dall'art. 1174 del codice della navigazione (di cui al regio decreto n. 327 del 1942, e successive modificazioni e integrazioni) e, ove ricorra, ai sensi dell'art. 650 del codice penale;

per quanto riguarda la città di Pescara, invece, risulterebbe inquinato il tratto di spiaggia del lungomare Giacomo Matteotti;

considerato che:

la situazione economica dei pescatori di vongole, in tutto il territorio di Chieti, è drammatica: vi sarebbero 21 imbarcazioni ferme in porto, a causa del divieto dovuto al forte inquinamento;

la misura media della vongola, affinché possa essere pescata, deve raggiungere la misura media di 22-25 millimetri, mentre, allo stato attuale, la crescita delle vongole si ferma irrimediabilmente con la morte del mollusco alla misura di 11 millimetri;

da notizie in possesso degli interroganti, vi sarebbero circa 70 famiglie che, a causa del fermo pesca e della perdurante congiuntura econo-

mica negativa, che ha circoscritto i consumi anche nel settore ittico, sopravvivono in uno stato di prostrazione economica seria;

inoltre, per l'acquisto di 8 delle 21 imbarcazioni menzionate, i pescatori hanno contratto un mutuo di quasi 350.000 euro ciascuna, per il quale, sino ad ora, hanno regolarmente pagato le rate, ma che non sono più in grado, senza reddito da lavoro, di continuare ad onorarle;

taluna di questa imbarcazioni conta 3 persone di equipaggio, per le quali è necessario ed obbligatorio pagare i contributi e spese varie ed il tutto è gestito da un consorzio, CO.GE.VA, Consorzio gestione vongole;

per di più, l'elenco delle acque non balneabili, classificate scarse, di cui è stato disposto il divieto di balneazione permanente per l'anno 2016 come da allegati «B» e «B1» della Regione Abruzzo, è vastissimo e di seguito riportato: Roseto A., Ortona, Torino S., Martinsicuro, Alba A., Città Sant'Angelo, Pescara, Vasto, Tortoreto, Giulianova, Pineto, Pescara, Francavilla, Ortona S. Vito, S. Vito C., Fossacesia e Casalbordino;

a giudizio degli interroganti, la situazione è grave e perdurante: l'imminente stagione estiva, sulla base degli innumerevoli divieti di balneazione emanati dalla Regione Abruzzo, non sarà propizia, poiché i turisti, difficilmente, sceglieranno le spiagge abruzzesi e ne soffriranno le strutture ricettive, i bar, i ristoranti e tutto l'indotto ad essi legato,

si chiede di sapere:

quali orientamenti i Ministri in indirizzo intendano esprimere in riferimento a quanto esposto e, conseguentemente, quali iniziative vogliano intraprendere, nell'ambito delle proprie competenze, al fine di aiutare le famiglie di pescatori senza reddito, ormai allo stremo, con debiti e spese cui devono fare continuamente fronte;

se non ritengano necessaria una bonifica generale delle spiagge abruzzesi e del mare adiacente, con la predisposizione di sistemi atti ed idonei a scongiurare che la costiera adriatica raggiunga ulteriori livelli di inquinamento, che disincentiverebbero, ancor più, il turismo ed inibirebbero una forma di ricchezza di cui la regione ha assolutamente bisogno.

(4-05643)

**RUSSO.** – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

l'art. 1, comma 241, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria per il 2008), ha istituito presso l'Inail il Fondo per le vittime dell'amianto destinato ai lavoratori che abbiano contratto patologie asbesto correlate per esposizione all'amianto e alla fibra «fiberfrax»;

il fondo eroga a favore del lavoratore titolare di rendita diretta riconosciuta dall'Inail e dall'ex Ipsema una prestazione economica aggiuntiva per l'insorgenza di una malattia conseguente ad esposizione all'amianto, liquidata ai sensi del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, o della legge 27 marzo 1992, n. 257;

il fondo è finanziato con risorse provenienti per 3 quarti dal bilancio dello Stato e per un quarto dalle imprese, ed è riconosciuto anche ai familiari titolari di rendita e superstiti, nel caso in cui la malattia abbia causato la morte dell'assicurato;

l'importo della prestazione aggiuntiva si calcola sulla base di una percentuale definita con decreto ministeriale;

la disciplina attuativa è dettata dal decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali 12 gennaio 2011, n. 30;

ai sensi del decreto, la prestazione aggiuntiva è riconosciuta a partire dal 1° gennaio 2008, è fissata in misura percentuale alla rendita ed è calcolata sulla base del rapporto tra le risorse annue effettivamente disponibili nel fondo e la spesa sostenuta dagli istituti assicuratori per le rendite erogate nell'anno di riferimento;

per gli anni 2008 e 2009, la prestazione è stata pari al 20 per cento della rendita ed è stata erogata in un'unica soluzione;

per l'anno 2010, la prestazione è stata pari al 15 per cento della rendita ed è stata erogata in un'unica soluzione;

a partire dal 2011, la prestazione viene erogata attraverso 2 acconti ed un successivo conguaglio; il primo acconto, pari al 10 per cento dell'importo di ciascun rateo di rendita, è erogato contestualmente ai ratei stessi ed il secondo è invece erogato in un'unica soluzione entro la data del 30 giugno dell'anno successivo a quello di riferimento; il conguaglio è infine corrisposto entro 6 mesi dalla fine dell'esercizio successivo a quello in cui è stato erogato il primo acconto;

considerato che:

a quanto consta all'interrogante, negli ultimi mesi si è verificato un blocco nell'erogazione di tale prestazione;

il ritardo, sempre a quanto consta all'interrogante, sarebbe stato determinato da diversi fattori, tra cui il tardivo trasferimento all'Inail dei relativi fondi da parte del Ministero;

l'erogazione del fondo è ferma al 2014, mentre per il 2015 non risulta essere stato erogato neppure il primo acconto, nonostante il Ministero abbia proceduto al trasferimento dei fondi;

tale situazione sta comportando notevoli disagi ai beneficiari anche in considerazione delle ingenti spese che devono sostenere per le cure derivanti dalla malattia,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di tale situazione e se la ritenga accettabile;

quali siano le ragioni che hanno determinato il ritardo nell'erogazione del fondo;

quali iniziative intenda adottare per far sì che si proceda in tempi brevissimi all'erogazione delle prestazioni aggiuntive relative al 2015 previste a favore dei titolari di rendita collegata alle patologie asbesto correlate per esposizione all'amianto e alla fibra fiberfrax, ovvero, in caso di premorte, agli eredi dei lavoratori e, più in generale, per far sì che in fu-

turo non si registrino altri inaccettabili ritardi nell'erogazione di tali prestazioni.

(4-05644)

DE CRISTOFARO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*

– Premesso che:

la stazione di Scampia (Napoli), nodo di collegamento fra linea 1 della metropolitana e l'ex linea Metro Campania nord est (MCNE), giace in stato di abbandono da più di 4 anni, così come molte altre stazioni dell'ex MCNE, ora gestita dall'Ente autonomo Volturno (EAV);

il tracciato, ricostruzione della vecchia ferrovia Alifana chiusa nel 1976, dovrebbe collegare il centro direzionale di Napoli con i comuni dell'area nord, fino a Santa Maria Capua Vetere: inaugurata nel 2009, secondo le previsioni avrebbe dovuto essere conclusa in pochi anni;

con l'insediarsi della precedente Giunta regionale del presidente Caldoro, i lavori sono stati sospesi, a seguito dell'approvazione della delibera della Giunta regionale n. 534 del 2 luglio 2010 che, con effetto retroattivo, ha annullato tutte le delibere di spesa della precedente Giunta regionale, provocando così il fermo dei lavori già in essere su diverse linee su ferro, inclusa, per l'appunto, l'ex MCNE;

il problema non si esaurisce solo con il segmento della linea che va verso Santa Maria Capua Vetere, del cui prolungamento, oltre la fermata Aversa centro, si sono perse le tracce. L'ex MCNE, nel suo «tratto basso», risulta essenziale per completare l'ormai celeberrimo anello della linea 1. Infatti, secondo il progetto originario, i treni MCNE si dovrebbero innestare nelle gallerie della metropolitana cittadina all'altezza del nodo di Scampia, per poi collegarsi alla futura stazione «Tribunale»;

per completare l'anello sono quindi necessari 4 chilometri di gallerie e 4 stazioni la cui costruzione non è di competenza del consorzio MN – Metropolitana di Napoli SpA, bensì dell'EAV, ossia di competenza regionale. In questo segmento da Scampia all'aeroporto di Capodichino (dove le gallerie di competenza regionale si uniranno a quelle di competenza del consorzio MN) sono previste stazioni a servizio dell'area nord di Napoli, come Miano, Secondigliano, Regina Margherita e piazza Di Vittorio: anche i cantieri di questa tratta tardano a partire, funestati anch'essi da contenziosi e incertezza circa le fonti di finanziamento;

considerato che

l'ex linea MCNE era in buona parte cofinanziata da fondi europei: con il blocco dei cantieri e senza la previsione di una riprogrammazione delle risorse, la Regione potrebbe avere perso tali finanziamenti per l'area nord di Napoli, area che già sconta enormi difficoltà per la crisi che ha attanagliato il trasporto pubblico, rendendo ancora più complessa la vita di migliaia di cittadini che già devono convivere con enormi problemi di degrado urbano e con il combinato disposto di un'assoluta mancanza di servizi e con una forte presenza della criminalità organizzata;

il blocco dei lavori della linea ha aperto una serie di contenziosi con le aziende appaltatrici le quali si sono viste, inaspettatamente, private

dei pagamenti da parte della Regione: pertanto, se e quando riprenderanno i lavori, la Regione dovrà versare milioni di euro a titolo di indennizzo alle aziende danneggiate;

il blocco ha altresì danneggiato i lavoratori delle aziende appaltatrici, che hanno visto perdere le commesse, con pesanti ripercussioni nell'occupazione;

tale situazione reca consistenti danni anche ai cittadini campani, non solo per il forte disagio provocato da trasporti inefficienti o inesistenti, ma anche dal punto di vista economico, date le pesanti penalizzazioni finanziarie cui è andata incontro la Regione bloccando il progetto di costruzione della linea;

le associazioni di cittadini e i movimenti politici dell'VIII municipalità di Napoli hanno ripetutamente sollevato il problema dell'abbandono di quest'area a forte rischio sociale come Scampia, ma il tutto nella totale indifferenza, ad oggi, della Regione,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, nell'ambito delle sue competenze, non intenda verificare i fatti descritti, intervenire per accertare l'operato della precedente Giunta regionale, accertare a quanto ammonti il danno economico provocato dalla delibera e avviare in tempi certi la ripresa dei lavori.

(4-05645)

AMORUSO. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

sulla stampa locale è stata data notizia che la gestione commissariale della «Casa Divina Provvidenza» di Bisceglie (Balrletta-Andria-Trani), facente parte, insieme alle sedi di Foggia e Potenza, della congregazione «Ancelle della Divina Provvidenza», ormai da anni in amministrazione straordinaria, ha assegnato a 2 nuove società il servizio ristorazione e il servizio pulizia nei reparti;

in particolare, le nuove ditte, che a partire da sabato 16 aprile 2016 subentreranno alla «Ambrosia Technologies», sono rispettivamente la ditta Pastore e il Consorzio nazionale servizi, importante soggetto della cooperazione emiliana associato a Legacoop,

si chiede di sapere se siano state espletate, da parte della gestione commissariale della Casa Divina Provvidenza di Bisceglie (nella persona dell'avvocato Bartolomeo Cozzoli, nominato dal Ministero dello sviluppo economico commissario straordinario dell'ente il 19 aprile 2013), le procedure di scelta del contraente a evidenza pubblica, tenuto conto della fonte esclusivamente pubblica delle risorse utilizzate dalla stessa gestione commissariale.

(4-05646)

AMORUSO. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

giovedì 7 aprile 2016 un'operazione dei carabinieri del NAS di Potenza ha portato all'arresto di 6 operatori sociosanitari e di un animatore

con l'accusa a vario titolo di sequestro di persona e maltrattamenti aggravati e continuati a danno di 28 degenti della «Casa Divina Provvidenza» del capoluogo lucano;

alcuni particolari emersi a seguito di una conferenza stampa del procuratore della Repubblica di Potenza (i degenti venivano lasciati in condizioni igieniche disumane, percossi, offesi e in alcuni casi legati mani e piedi con le lenzuola ai letti) disegnano uno scenario inaccettabile;

commentando l'accaduto, il commissario straordinario dell'ente Casa Divina Provvidenza, nominato a tale ruolo nel 2013 dal Ministero dello sviluppo economico, ha manifestato «profondo sdegno», promesso «collaborazione con l'autorità giudiziaria», riportato di avere assunto anche prima degli sviluppi investigativi «misure sanzionatorie anche estreme» e preannunciato «azioni punitive per tutti coloro che saranno ritenuti responsabili per i fatti loro contestati»;

già da tempo, con altri atti di sindacato ispettivo (da ultimo l'interrogazione 4-05445), l'interrogante denuncia una situazione nella quale la gestione commissariale della Casa Divina Provvidenza opera in modo scarsamente trasparente, considerato anche che le risorse di cui essa si avvale sono di provenienza esclusivamente pubblica;

in particolare, ci si riferisce alle modalità di pubblicazione e attuazione del bando, scaduto il 10 ottobre 2015, volto ad acquisire manifestazioni d'interesse da soggetti in possesso dei requisiti previsti per l'acquisto dell'azienda o rami d'azienda, e ai dubbi che sembrano circondare le modalità di affidamento, nei giorni scorsi, dei servizi di ristorazione e pulizia nell'ente che vive da anni una situazione di crisi e dissesto finanziario;

a parere dell'interrogante, è opportuno domandarsi, mentre la gestione commissariale portava avanti negli ultimi mesi importanti azioni gestionali in maniera poco trasparente, che cosa sia stato fatto di concreto per vigilare e prevenire l'accadimento dei gravissimi fatti oggetto dell'inchiesta della Procura potentina, ovvero per garantire quella che è la finalità ultima della Casa Divina Provvidenza,

si chiede di sapere di quali informazioni disponga il Ministro in indirizzo in merito all'operato della gestione commissariale dell'ente Casa Divina Provvidenza nominata dal Ministero, volta a garantire la sicurezza e la dignità dei degenti.

(4-05647)

MUNERATO. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dello sviluppo economico.* – Premesso che:

secondo la versione preliminare di un lavoro di 2 ricercatori della Banca d'Italia, e riportata da «la Repubblica», le riforme del mercato del lavoro attuate dal Governo Renzi hanno contribuito a far crescere il numero di assunzioni a tempo indeterminato, ma gli effetti positivi sono principalmente legati agli incentivi fiscali piuttosto che al «Jobs Act» (di cui alla legge n. 183 del 2014);

il lavoro di Paolo Sestito, capo del servizio Struttura economica della Banca d'Italia, e Eliana Viviano utilizza dati provenienti dal Veneto

e relativi ai mesi tra gennaio 2013 e giugno 2015. I 2 ricercatori scrivono che circa il 45 per cento delle nuove assunzioni a tempo indeterminato avvenute in quel periodo sono attribuibili ad almeno una delle due misure;

si legge: «Le due politiche hanno avuto successo sia nel ridurre il dualismo del mercato sia nello stimolare la domanda di lavoro, anche durante una recessione caratterizzata da un'altissima incertezza macroeconomica». Questo effetto positivo è però quasi interamente spiegato dall'introduzione degli incentivi fiscali, mentre la combinazione del contratto a tutele crescenti e degli incentivi spiega solo il 5 per cento delle nuove assunzioni a tempo indeterminato. Poiché questo tipo di contratti sono un quinto delle nuove assunzioni nel campione, i ricercatori trovano che il Jobs Act ha contribuito a creare appena l'1 per cento dei nuovi posti;

che il Jobs Act non rappresenti una reale crescita occupazionale, ma solo un temporaneo aumento di assunzioni destinato ad esaurirsi con lo scadere degli sgravi fiscali, specie in Veneto, emerge in maniera plateale dagli indicatori statistici riferiti al Polesine;

gli stessi indicatori sembrano tutti concordare che il Polesine è tra i territori più lontani dalla ripresa economica e occupazionale, che vede *record* negativi aggiungersi ad altri dello stesso segno, con una disoccupazione giovanile balzata ai massimi storici;

secondo quanto diffuso dalla Cisl veneto e riportato su «Rovigo Oggi» del 13 aprile 2016, se si guardano gli ultimi dati sull'economia rovigina, quelli sulle creazioni e i fallimenti di imprese forniti dal registro imprese della Camera di commercio e i dati dell'Inps sulle assunzioni e i licenziamenti, per quanto riguarda le imprese attive al 31 dicembre 2015, risultano perse per strada ben 76 imprese negli ultimi 4 mesi dello scorso anno;

non sono migliori i dati relativi all'occupazione: «tra il 2014 e il 2015 il numero degli occupati provinciali è ulteriormente sceso di 1.705 unità, portando Rovigo a collocarsi nel gruppo di coda delle 43 province italiane che hanno conosciuto un arretramento rispetto ai livelli occupazionali del 2014»;

la gravità della crisi in cui versa la provincia di Rovigo è avvalorata anche da un'altra recente analisi, quella realizzata dal centro studi «ImpresaLavoro» sui dati Istat, dalla quale emerge, appunto, che la provincia di Rovigo è fra le 72 realtà italiane ancora sotto i livelli pre-crisi, avendo perso ben 10.724 posti di lavoro nel periodo 2007-2015, in proporzione la quota più alta dell'intera regione Veneto;

i dati congiunturali delle assunzioni e cessazioni registrano nel 2015 35.475 assunzioni a Rovigo contro 35.010 cessazioni di posizioni lavorative, per un saldo pari ad appena 465 unità (con un segno positivo pari allo 0,5 per cento): si tratta del peggior saldo fra tutte le province del Veneto, che ha registrato un ottimo aumento del 5,2 per cento. Guardando ai principali settori, 19.005 assunzioni riguardano i servizi, 9.500 l'industria, 6.970 l'agricoltura; mentre le cessazioni sono così distribuite: Servizi, 18.610 posti, Agricoltura 6.915, Industria 9.485 (di cui 7.370 sul manifatturiero e 1.905 nelle costruzioni),

si chiede di sapere se e quali urgenti misure i Ministri in indirizzo, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, intendano tempestivamente adottare per sostenere la crescita occupazionale, produttiva ed imprenditoriale nel Polesine, alla luce dei dati riportati che evidenziano come quest'area sia ben lontana ancora dalla ripresa e stia tuttora pagando il prezzo più alto, rispetto al resto del Veneto e del Nordest, delle conseguenze della crisi socio-economica dell'ultimo quinquennio.

(4-05648)

GATTI, GUERRA, ALBANO, AMATI, D'ADDA, FAVERO, IDEM, GOTOR, LO GIUDICE, LO MORO, MANASSERO, MIGLIAVACCA, PEGORER, PIGNEDOLI, PUPPATO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

nel nostro Paese, le politiche di genere stanno attraversando un periodo di stallo e di difficoltà dovuto, fra le altre cose, all'assenza di una figura responsabile, quale una Ministra per le pari opportunità;

infatti, attualmente, la carica è affidata *ad interim* al Presidente del Consiglio dei ministri e il Dipartimento per le pari opportunità presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è sostanzialmente fermo e privo di direzione;

nonostante le cifre impressionanti relative alla violenza sulle donne e sui «femminicidi», i finanziamenti ai centri antiviolenza risultano pochi, erogati a singhiozzo e con ritardo;

i fondi, anche se limitati, c'erano ed erano stati stanziati permanentemente da un emendamento parlamentare al provvedimento contro la violenza di genere del 2013. Ma, nel riparto fra le regioni, solo una parte limitata è arrivata ai centri antiviolenza;

peraltro, come è stato documentato da «D.i.Re – Donne in Rete contro la violenza», spesso le Regioni spendono le risorse dedicate senza criteri certi: solo 7 di queste hanno dato conto, con trasparenza, dell'utilizzo dei fondi pubblici stanziati dal Governo per combattere la violenza maschile e appena 5 hanno pubblicato l'elenco dei centri antiviolenza che hanno avuto o avranno i fondi 2013-2014;

eppure, i centri antiviolenza, attraverso la propria attività di accoglienza e assistenza alle vittime, le azioni culturali nelle scuole, le campagne di sensibilizzazione nei territori, il lavoro di raccordo tra gli enti istituzionali che contrastano la violenza, svolgono un ruolo prioritario e determinante; tra gli scopi fondamentali che i centri antiviolenza perseguono, vi è quello di aiutare concretamente le donne ad uscire da una condizione di violenza, di sofferenza e di pericolo, attraverso l'ausilio di spazi e figure specializzate messe a disposizione dagli stessi centri; inoltre, svolgono diverse attività, tra cui colloqui telefonici e preliminari, per individuare i bisogni e fornire le prime informazioni utili, accoglienza delle vittime di violenza per definire il percorso di presa in carico e di uscita dalle dinamiche di violenza subita, assistenza psicologica, consulenza di carattere legale, sostegno nel cercare soluzioni per ospitalità temporanea alle vittime e ai loro figli minori;

i provvedimenti adottati in materia risultano troppo spesso frammentari e talvolta attuati con estremo ritardo. Ad esempio, nel decreto attuativo del «Jobs Act» (di cui alla legge n. 183 del 2014) dell'11 giugno 2015, era prevista la possibilità per le donne vittime di violenza maschile di usufruire di 3 mesi di aspettativa per i maltrattamenti subiti, ma, di fatto, l'INPS non ha ancora recepito la norma con una circolare attuativa;

circa il fondo di solidarietà sperimentale a tutela del coniuge in stato di bisogno, previsto dalla legge di stabilità per il 2016 (legge n. 208 del 2015) e istituito presso il Ministero della giustizia, si segnala che questo ammonta a soli 250.000 euro per l'anno 2016 e a 500.000 euro per il 2017; inoltre, il fatto che sia stabilito che il contributo statale è dovuto solo per i coniugi separati e che nulla è dovuto ai figli nati fuori dal matrimonio rappresenta una grave violazione del principio di parità;

con la stessa legge di stabilità è stato poi istituito il «Percorso di tutela delle vittime di violenza», già «Codice rosa», a tutela delle vittime di violenza (minori, donne, persone anziane, persone con disabilità) che assimila la violenza maschile contro le donne a qualunque altra subita da soggetti «deboli e vulnerabili», neutralizzando così la questione della violenza maschile nei confronti delle donne, ignorandone le ragioni culturali e storiche;

nel decreto legislativo sulle depenalizzazioni (decreto legislativo n. 7 del 2016), varato dal Consiglio dei ministri il 15 gennaio scorso, è stata prevista la cancellazione del reato penale per chi abortisce oltre i 90 giorni di gravidanza, contemplato nella legge n. 194 del 1978 per chi viola il dettato degli articoli 6 e 7, ma contestualmente è stato previsto l'inasprimento della multa per il reato di aborto clandestino, che all'articolo 19 della legge n. 194 era fissata a 51 euro e che ora il Governo ha portato a una cifra fra i 5.000 e i 10.000 euro;

è notizia dell'11 aprile 2016 la decisione del Consiglio d'Europa di ritenere ammissibile il ricorso presentato dalla Cgil nel 2013, secondo cui l'Italia sta violando il diritto alla salute delle donne, che vogliono sottoporsi ad un aborto e discriminando i medici non obiettori, vittime di «diversi tipi di svantaggi lavorativi diretti e indiretti»;

considerato che:

un ultimo episodio, di cui si auspica una soluzione positiva, sembra particolarmente legato alla «svalutazione» del punto di vista di genere: si tratterebbe della rimozione dalla carica di direttore del Dipartimento di statistiche sociali e ambientali dell'Istat della dottoressa Linda Laura Sabbadini, una delle più brillanti dirigenti della pubblica amministrazione, che ha introdotto in Italia gli strumenti delle statistiche di genere;

la giustificazione di una ristrutturazione e di un ammodernamento tecnologico non reggerebbe di fronte all'importanza degli studi fatti dalla dottoressa Sabbadini presentati alla Conferenza internazionale sulle donne di Pechino del 1995; la Sabbadini ha fatto parte della commissione dell'Onu, incaricata di stabilire i parametri statistici utili nello studio delle violenze sulle donne ed è riconosciuta pioniera delle statistiche di genere;

si tratta di valorizzare quanto sia prezioso un punto di vista che permette di formulare nella ricerca statistica le domande giuste, di valutare i dati, frutto della ricerca, con una griglia specifica e in questo modo dare una visione della realtà più efficace e rappresentativa dei problemi;

considerato inoltre che:

la prima firmataria del presente atto di sindacato ispettivo pensa che, se da una parte alcuni provvedimenti in relazione alla vita delle donne sono stati assunti dal Governo, la difficoltà esistente nel renderli operativi è sicuramente determinata dalla mancanza di un riferimento istituzionale, quale una Ministra per le pari opportunità, ma anche dall'assenza all'interno del Governo di un punto di vista di genere, che sia capace di dare forza e qualità ai provvedimenti assunti;

come da ultime dichiarazioni pubbliche del Presidente del Consiglio dei ministri, sembrerebbe esserci la disponibilità ad affidare la delega per le pari opportunità,

si chiede di sapere se il Presidente del Consiglio dei ministri non ritenga di affidare la delega alle pari opportunità ad una Ministra che dia rappresentanza ad un punto di vista di genere in grado di attivare, seguendo pratiche oramai consolidate, tutte le funzioni presenti all'interno del dipartimento e di mantenere un occhio vigile sui provvedimenti in corso, valutandone costantemente l'impatto di genere.

(4-05649)

PEGORER, LO GIUDICE. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

l'articolo 27, comma terzo, della nostra Carta costituzionale recita che «Le pene non possono consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e devono tendere alla rieducazione del condannato»;

l'Italia, per le condizioni di vita nelle sue carceri, è stata più volte sanzionata dalla Corte europea dei diritti umani per la violazione dell'articolo 3 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo;

è questione che accomuna numerosi istituti di pena una strutturale carenza di organico e risorse che garantiscano un corretto funzionamento delle strutture;

considerato che:

il carcere di Gorizia, come riferiscono fonti di stampa, ha aperto un'area protetta destinata in maniera esclusiva ai detenuti dichiaratamente omosessuali e il reparto attualmente ospita 3 persone;

tale scelta ha destato perplessità da parte delle associazioni per i diritti LGBTI e delle organizzazioni per i diritti delle persone detenute;

il coordinatore dei garanti territoriali per i diritti dei detenuti Franco Corleone ha dichiarato in proposito che «Esiste un diritto alla riservatezza delle proprie scelte, anche in tema di orientamento sessuale. Oltretutto, la netta separazione tra i detenuti eterosessuali e omosessuali lede in maniera preoccupante la dignità di questi ultimi. Di fatto, si è lanciato un messaggio carico di razzismo e discriminazione ed è quindi opportuno eliminare quanto prima questa novità, oppure modificarla radical-

mente: se l'obiettivo è sottrarre i detenuti omosessuali da situazioni di pressione e violenza, si individuino delle strutture con celle singole, da destinare ai carcerati gay (...) Personalmente, è la prima volta che vengo a conoscenza di una struttura destinata esclusivamente ai gay»;

mentre questa è la prima notizia pubblica di una sezione per i soli detenuti omosessuali, occorre specificare che è prassi consolidata nel caso di detenute o detenuti transessuali far scontare la pena in aree riservate che, oltre a proteggere gli interessati da violenze fisiche e psicologiche, garantisce loro la necessità di riservatezza dovuta alle differenze tra il loro sesso di elezione e quello del resto della popolazione carceraria;

per quanto è dato sapere, l'area destinata ai detenuti omosessuali è situata al primo piano del penitenziario di Gorizia in un'ala che ha recentemente visto un'opera di ristrutturazione, tale reparto si estende per circa 60 metri quadri, conta due camere, bagno e zona cucina;

la criticità di questa sistemazione è rappresentata da una carenza di organico che non consente ai detenuti di partecipare alle attività rieducative;

considerato altresì che le attività di rieducazione sono elemento imprescindibile della pena e che ogni sforzo da parte dello Stato affinché queste abbiano luogo in tutte le carceri italiane è un atto dovuto nei confronti della collettività;

a parere degli interroganti, lo smistamento dei detenuti in base al loro orientamento sessuale o alla loro identità di genere connota una discriminazione di fondo legata all'identità dell'individuo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione e quali iniziative abbia avviato in merito;

se intenda, anche attraverso la consulenza delle associazioni per i diritti dei detenuti e per la difesa dei diritti umani delle persone LGBTI, avvalersi di linee guida specifiche per il trattamento dei detenuti e delle detenute lesbiche, *gay*, bisessuali, transessuali e *intersex*;

di quali atti intenda avvalersi per venire incontro alle carenze d'organico e di risorse che compromettono le attività di rieducazione negli istituti di pena italiani.

(4-05650)

### **Interrogazioni, da svolgere in Commissione**

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

*11<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale):*

3-02772, del senatore Mandelli ed altri, sulla crisi dell'azienda *Alma-viva Contact*;

*13<sup>a</sup> Commissione permanente* (Territorio, ambiente, beni ambientali):

3-.02771, della senatrice Moronese ed altri, sullo smaltimento o recupero delle ecoballe di rifiuti a San Tammaro (Caserta).

---

---

Avviso di rettifica

Nel Resoconto stenografico della 605<sup>a</sup> seduta pubblica del 7 aprile 2016, a pagina 165, sotto il titolo: «Segnalazioni relative alle votazioni effettuate nel corso della seduta», alla quinta riga sostituire le parole: «la senatore» con le seguenti: «la senatrice».

