



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

ASSEMBLEA

724^a seduta pubblica (antimeridiana)

mercoledì 16 novembre 2016

Presidenza del presidente Grasso,
indi del vice presidente Gasparri
e del vice presidente Calderoli

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	61
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo).....</i>	79

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

SUL PROCESSO VERBALE

PRESIDENTE.....	5
SANTANGELO (M5S).....	5

Verifiche del numero legale

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO.....6

SULLA SCOMPARSA DI ENZO MAIORCA

PRESIDENTE.....	6
GIBIINO (FI-PdL XVII).....	6
ROSSI LUCIANO (AP (NCD-UDC)).....	9
IDEM (PD).....	10

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE.....	14, 15, 17
LUCIDI (M5S).....	12, 15, 18
CASINI (AP (NCD-UDC)).....	13
SCIBONA (M5S).....	14

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....	18
-----------------	----

ORDINE DEL GIORNO

Discussione e approvazione di proposta di inversione:

PRESIDENTE.....	19
RUSSO (PD).....	18
GAETTI (M5S).....	19
SANTANGELO (M5S).....	19

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione, con modificazioni:

(2551) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 (Relazione orale):

PRESIDENTE.....	20, 23
SANGALLI, relatore.....	20
LUCIDI (M5S).....	23

SALUTO AD UNA DELEGAZIONE DI RAPPRESENTANTI DEL PARLAMENTO INDONESIA

PRESIDENTE.....	26
-----------------	----

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2551:

PRESIDENTE.....	26, 28
DE PETRIS (Misto-SI-SEL).....	26
MARTELLI (M5S).....	28
CIOFFI (M5S).....	30
AIROLA (M5S).....	31
CROSIO (LN-Aut).....	34

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....	37
-----------------	----

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2551:

PRESIDENTE.....	37, 44, 45, 46, 47, 50
SCIBONA (M5S).....	37, 44
SANGALLI, relatore.....	43, 44, 46, 49
DELLA VEDOVA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale.....	44, 46, 50
SANTANGELO (M5S).....	45
CROSIO (LN-Aut).....	50
GAMBARO (AL-A).....	50
CERVellini (Misto-SI-SEL).....	51
GAETTI (M5S).....	53

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....	55
-----------------	----

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2551:

PRESIDENTE.....	58
CARRARO (FI-PdL XVII).....	55
ESPOSITO STEFANO (PD).....	56
SANTANGELO (M5S).....	58

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE.....	58
-----------------	----

INTERVENTI SU ARGOMENTI NON ISCRITTI ALL'ORDINE DEL GIORNO

ROMANI MAURIZIO (Misto-Idv).....	58
----------------------------------	----

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE N. 2551

Proposta di questione pregiudiziale.....	61
Articolo 1.....	66
Emendamenti.....	66
Articolo 2.....	70
Emendamenti.....	70

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; 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, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, Apl, 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-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; 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.

Articolo 3	70	VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA	90
Emendamenti	71	CONGEDI E MISSIONI	104
Articolo 4	76	DISEGNI DI LEGGE	
Emendamenti	76	Nuova assegnazione	105
<i>ALLEGATO B</i>		Presentazione del testo degli articoli	105
PARERI		Approvazione da parte di Commissioni permanenti	105
Parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2551 e sui relativi emendamenti	79	INTERROGAZIONI	
INTERVENTI		Interrogazioni	106
Integrazione all'intervento del senatore Scibona nella discussione generale del disegno di legge n. 2551	79	Da svolgere in Commissione	115
Integrazione all'intervento del relatore Sangalli in sede di replica sul disegno di legge n. 2551	80	<i>AVVISO DI RETTIFICA</i>	117

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente GRASSO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,30*).

Si dia lettura del processo verbale.

AMATI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

Sul processo verbale

SANTANGELO (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO (*M5S*). Signor 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 9,36*).

Sulla scomparsa di Enzo Maiorca

PRESIDENTE. (*Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*). Onorevoli colleghi, lo scorso 13 novembre è mancato Enzo Maiorca, grande sportivo italiano, più volte detentore del record mondiale di immersione in apnea e componente di questa Assemblea nella XII legislatura.

Nato a Siracusa il 21 giugno del 1931, Enzo Maiorca è fin da giovanissimo attratto dall'amore per il mare e dallo spirito di esplorazione dei fondali marini. Nell'estate del 1956, suggestionato dal record di profondità conseguito da due pescatori subacquei - Ennio Falco e Alberto Novelli - decide di cimentarsi nella pratica sportiva delle immersioni in apnea. Soltanto pochi anni dopo, nel 1960, tocca il record di discesa fino a 45 metri di profondità, battendo il brasiliano Amerigo Santarelli, detentore del primato mondiale. È l'inizio di una grande era che vede Maiorca migliorare più volte quel traguardo, fino al 1988, anno in cui abbandonò la pratica delle immersioni, dopo aver conseguito il suo ultimo record di 101 metri di profondità.

Nel 1994 viene eletto senatore nelle liste di Alleanza Nazionale ed entra a far parte della Commissione difesa. Da parlamentare si impegna in modo particolare per iniziative legislative volte al contrasto alla delinquenza minorile, alla disciplina delle attività subacquee ed iperbariche professionali, all'istituzione del Ministero del mare, nonché - da relatore - per la conversione di decreti-legge relativi allo svolgimento di missioni internazionali di pace.

Con Enzo Maiorca scompare quindi un grande sportivo, ma anche un uomo che, con generosità e spirito civico, ha utilizzato la propria popolarità per divulgare presso l'opinione pubblica l'amore per lo sport e per la natura, oltre che l'importanza della tutela dell'ecosistema e del patrimonio marino.

Nel formulare la sentita partecipazione del Senato della Repubblica al dolore dei familiari, degli amici e della comunità siracusana per la scomparsa di Enzo Maiorca, invito l'Assemblea ad osservare un minuto di raccoglimento. (*L'Assemblea osserva un minuto di silenzio*). (*Applausi*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, vorrei chiedere ai colleghi che devono uscire dall'Aula di farlo, e a quelli che rimangono di fare un po' di silenzio. (*Brusio*). Forse lo devo dire un po' più forte.

PRESIDENTE. Scusate colleghi, siamo ancora nella fase della commemorazione del senatore Maiorca.

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). In questi giorni ho provato a scrivere qualcosa su Enzo Maiorca ma non ci sono riuscito, perché ho pensato che quello che avrei scritto sarebbe stato troppo poco rispetto a quello che lui ha compiuto e, probabilmente, non sarei riuscito a restituire ai colleghi e all'Assemblea il vero senso di questo uomo. Preferisco quindi parlare a braccio, ricordando alcuni momenti della sua vita. Tutti, nel corso degli anni, hanno assistito alle sue gesta importanti hanno appreso i risultati raggiunti che sono stati commemorati in questi giorni; non voglio perciò citare i vari *record* che si sono susseguiti o la competizione che, in maniera superficiale, è stata percepita da tanti che lo hanno seguito nelle battaglie prima con Santarelli e, poi, con Mayol.

Sono stati due i principi che hanno informato la vita di questo uomo: uno è stato quello della sfida con se stesso, poiché lui non sfidava Santarelli e non sfidava Mayol, ma se stesso; l'altro, a mano a mano che andava avanti nella sua vita, è stato quello di aver avuto la percezione di essere parte di un tutto.

Nel 1931 nasce a Siracusa in un paesino, in una frazione molto vicina al mare: poteva guardarlo da 70-100 metri. Questo bambino guardava l'immensità del mare, con i suoi colori, la sua rabbia, la sua forza; allora, nessuno conosceva gli abissi, nessuno sapeva cosa c'era sotto. Il bambino aveva semplicemente ricevuto dai pescatori l'immagine dei mostri marini e di quello che poteva accadere dentro e sotto quello che si vedeva, e iniziò a percepire il mare sia in misura orizzontale - come quasi tutti noi lo percepiamo - sia in una dimensione verticale, nella dimensione cioè di quello che c'è sotto. Dovete pensare che l'amore e la passione di quest'uomo lo portarono - come forse avrete letto in qualche aneddoto o ascoltato in qualche filmato - a modificare una maschera a gas della Seconda guerra mondiale per cercare di vedere cosa c'era sott'acqua. È chiaro che con la maschera a gas non potesse vedere molto, perché probabilmente vi entrava molta acqua, ma immaginate cosa accade quando un bambino può passare dal guardare sott'acqua attraverso gli occhi nudi, in maniera confusa, al guardare attraverso un vetro e ad avere una percezione molto più distinta e vera di quello che sta sotto il mare, in quel mare verticale.

Cosa sono gli abissi per lui lo dirò dopo. Il presidente Grasso ha citato due record importanti di Maiorca. Uno nasce quasi per caso: quando Santarelli strappò il record mondiale in assetto costante a -41 metri di profondità dall'altra parte del mondo, il suo medico glielo riferì; lui aveva molta dimestichezza con il mare, ma ne aveva un grande rispetto, e decise di provarci anche lui per vedere cosa sarebbe accaduto. Enzo Maiorca, quando iniziò la sfida con se stesso, non sapeva neanche chi fosse Santarelli; ma se Santarelli, dall'altra parte del mondo, poteva raggiungere -41 metri, lui che, come

diceva, non era nessuno se non un essere umano, lui che si determinava ogni mattina, si forzava, reagiva e cercava di raggiungere un risultato, voleva vedere se ce la faceva: e scese oltre i 45 metri di profondità.

Il susseguirsi dei record successivi è frutto non di una competizione, prima con Santarelli e poi con Mayol, ma sempre della competizione dell'essere umano con se stesso. Mi spiace che Luc Besson, che ha realizzato film bellissimi, si sia lasciato trasportare nel suo film «Le Grand Bleu» in quella pessima rappresentazione di un dualismo stupido e anche un po' bizzarro e surreale tra Mayol e Maiorca, che si vedevano ogni tanto, ma ognuno rincorreva se stesso nei propri record, perché anche Mayol raggiungeva i record con una sua spiritualità, seppure diversa rispetto a quella che aveva Maiorca nell'approccio con il mare e nella ricerca degli obiettivi.

Pensate che raggiunse il record di 101 metri di profondità (aveva raggiunto i 100 metri qualche anno prima, ma poi fu superato da Mayol con 105) dedicandolo alle figlie, entrambe (Patrizia è ancora in vita) detentrici di record di immersione in apnea nel femminile. Dedicò alle figlie, dopo due anni, il record di 101 metri. Badate bene che quell'uomo aveva cinquantasette anni quando raggiunse quella profondità, non era un ragazzino; quindi era l'ennesima sfida con se stesso.

Poi è stato senatore, come ha ricordato il presidente Grasso, nel 1994 con il Governo Berlusconi, nelle file di AN; lo abbiamo ricordato con Altero Matteoli che credo sia stato il suo Capogruppo di quegli anni.

Ho due ricordi che vi voglio restituire. Uno è di quando ero piccolo e l'ho conosciuto per la prima volta e, il secondo, di quando eravamo a tavola al matrimonio di un nostro parente. Ero così contento quando a tavola gli dissi: «Sai, Vincenzo, sono diventato deputato». Dedicò tutta la cena a quello che la Sicilia e l'Italia avrebbero potuto essere e che in realtà non riuscivano a essere perché i siciliani e gli italiani non sapevano ben scegliere i politici e perché la macchina della politica non riusciva a realizzare i sogni di ognuno di noi; sostanzialmente mi disse: «Io l'ho fatto con dedizione e riconoscendone l'importanza, ma forse non è lì che riesco a realizzarmi al meglio». Mi ricordo questa cena.

Il secondo ricordo è il seguente: la prima volta che lo vidi ero a casa di una nostra parente; entrai, molto piccolo, mano nella mano con mia mamma, e non chiesi a mia madre chi fosse Enzo Maiorca, ma individuai in lui un uomo che in quella casa aveva tutt'intorno una serie di persone che restavano a una distanza di circa due metri da lui, perché questo era il rispetto che gli portavano e questo era il carisma che egli aveva.

Quel luogo era Ortigia, quel luogo era Siracusa, quello era il mare. Il senatore Alicata, con il quale ieri ci siamo confrontati, mi ha detto una cosa molto bella. Quando si è incontrato con lui - l'uno senatore e l'altro futuro senatore - ha cercato per tutto il colloquio di dargli del lei e poi, alla fine, Enzo Maiorca gli ha detto: «Ti prego, dammi del tu», e così fu. Dalle sue parole si percepiva come avesse nei confronti di Enzo Maiorca un grande rispetto, nutrito verso una persona che aveva raggiunto una serie di obiettivi.

Gli abissi sono una cosa a parte per chi li ha praticati. Vedete, quando si scende oltre i 50, 60, 70, 80 metri - e chi vi parla questa cosa l'ha fatta - non si ha la percezione tattile, si perde l'udito, perché alterato dall'acqua, e

non sia ha né l'olfatto, né il gusto. Si ha solamente il contatto forte con la vita, con il respiro che si ha dentro i polmoni, e il cervello è perfettamente collegato con il singolo battito cardiaco che ti tiene in vita. Solo in quel momento, quando raggiungi te stesso, quando conosci te stesso a quelle profondità e sei solo, consegui la massima conoscenza della tua persona. E quando ritorni verso la superficie, verso la vita e verso i colori - perché quando si è oltre i 60-70 metri si vede tutto blu - è un'esplosione di gioia, che solo chi ha fatto queste cose può percepire. Ecco perché Enzo Maiorca affermava che quando poteva andava sott'acqua non perché andava nel mare, ma andava sott'acqua perché trovava se stesso.

Su questo vi voglio dire una cosa, che riguarda noi tutti. Vedete, molte volte qui, in superficie, quando percepiamo il mare orizzontale e non il mare verticale, quando non abbiamo una netta percezione di noi stessi e di quello che dobbiamo fare, quando non capiamo qual è la sfida della nostra vita, ci perdiamo. Forse in questo momento, la morale di questa vita celebrata - di questo ringrazio il presidente Grasso e i colleghi, che hanno consentito questa commemorazione stamattina - ci deve fare in qualche misura anche ritrovare noi stessi. Ritrovare noi stessi, il perché facciamo le cose e qual è l'obiettivo che dobbiamo avere, prima conoscendo e rivalutando noi stessi e, alla fine, diventando parte di un tutto.

Quando a Enzo Maiorca veniva fatta la domanda «ma tu chi sei?», lui rispondeva che era una goccia. Era la goccia di quel mare che era il tutto, di cui lui si sentiva parte. Vi ringrazio di avermi concesso di parlare stamattina, ringrazio il presidente Matteoli e il senatore Alicata, che avrebbero voluto parlare di Vincenzo Maiorca, perché lo hanno conosciuto direttamente (uno come Capogruppo e l'altro per una frequentazione nella città di Siracusa) e vi porto i saluti della moglie Maria, della figlia Patrizia e dei suoi nipoti. (*Applausi*).

ROSSI Luciano (*AP (NCD-UDC)*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI Luciano (*AP (NCD-UDC)*). Signor Presidente, dopo le belle parole che il collega Gibiino ha voluto dedicare al ricordo di Enzo Maiorca, per la verità poco ci sarebbe da aggiungere. Ma non posso sottrarmi dall'evidenziare le doti umane di questo grandissimo personaggio, di questo sportivo straordinario, di questo siciliano straordinario e orgoglioso e di questo grande, grandissimo italiano. Queste prove estreme le ha volute confrontandosi con se stesso e mai rivolgendosi contro i suoi temibili *competitor*, ma sempre con quello spirito di rispetto delle istituzioni, dello sport, degli avversari e della comunità. Il suo amore per la nostra Italia e per la sua Sicilia è stato straordinario; un esempio per me e per noi sportivi di straordinario valore, un qualcosa che deve rimanere non solo per tutti coloro che sono amanti del mare, ma per noi tutti italiani, che nelle prove estreme, nei momenti di grande e di assoluta difficoltà, signor Presidente, troviamo quella forza interiore che viene dalla nostra storia.

Questo, per me e per noi, è stato Enzo Maiorca. Dunque, le mie parole si associano a quelle che il collega Gibiino, da buon e orgoglioso siciliano, ha voluto raccogliere, anche nei dettagli. Le condivido e le faccio mie. (*Applausi*).

IDEM (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IDEM (*PD*). Signor Presidente, premetto che nessuno meglio di Maiorca può raccontare Maiorca e, in questo senso, voglio ringraziare il grande atleta per averci narrato con grande poesia le sue gesta. Tuttavia, ho comunque cercato di cogliere alcuni aspetti della sua persona e della sua personalità, che hanno contraddistinto la sua unicità e ci hanno consegnato una grande eredità da trasmettere. Per questo motivo, è davvero con grande emozione che ricordo oggi Enzo Maiorca - il signore degli abissi, come lo chiamarono - per aver fatto della ricerca della profondità una sua ragione di vita. In questo senso, la profondità ha diverse accezioni, riferendosi non solo a quella dell'acqua, ma anche a quella del pensiero.

Purtroppo non ho mai avuto la fortuna di conoscere di persona Enzo Maiorca ma, superando il lutto per la sua scomparsa che accomuna chi lo ha conosciuto di persona e chi ne conosce il mito soltanto per vie indirette, vorrei cogliere questo momento per farmi interprete e magari anche amplificatore delle gesta, dei messaggi e dei valori che Enzo Maiorca ci ha lasciato in eredità.

Tanti di noi quest'anno hanno seguito le Olimpiadi di Rio de Janeiro. Abbiamo gioito, orgogliosi per medaglie e vittorie, e abbiamo partecipato alla rabbia e alla delusione di chi non ha coronato i propri sogni. Se avessimo incontrato i protagonisti il giorno dopo, molto probabilmente li avremmo subito riconosciuti e fermati e insieme a loro avremmo rivissuto il momento magico delle Olimpiadi. Quanta energia traggono gli atleti da questo abbraccio collettivo! (*Brusio*).

Colleghi, scusatemi, io non vado a braccio perché ho molta considerazione di quest'Assemblea e ho voluto preparare un discorso scritto proprio in onore del personaggio. Mi scuso per la monotonia della lettura, però credo che valga la pena seguire il pensiero e, quindi, vi ringrazio davvero dell'attenzione.

Come dicevo, una volta spenta la fiamma olimpica, succede però sempre la stessa cosa: passati alcuni mesi, nessuno si ricorda più degli eroi nazionali.

È vero, Enzo Maiorca non è stato un atleta olimpico, ma ho voluto accostarlo a quell'ambito dello sport che, forse, insieme al calcio, muove più di ogni altro le emozioni degli spettatori, per rilevare la grande caratura del protagonista che oggi ricordiamo come uno dei grandi, grandissimi miti dello sport italiano, nonostante l'immersione in apnea non sia esattamente uno sport di massa o di incassi, o comunque ispirato a qualsiasi criterio che scateni l'attenzione del grande pubblico.

Cosa è, dunque, che fa diventare un grande atleta un mito dello sport, un titolare della storia sportiva scritta con la «s» maiuscola? Se ripercorriamo le varie tappe del percorso di Enzo Maiorca, possiamo captare davvero molti ingredienti di questa ricetta che possiamo chiamare vincente. Il primo ingrediente, antico quanto moderno, per questa leggenda è ciò che chiamo la storia nella storia, perché ciò che resta non sono solo le imprese e i record di Maiorca, ma anche la grande rivalità e l'agonismo con un altro protagonista di apnea, prima descritto benissimo dai colleghi, Jacques Mayol, il quale ha fornito la stoffa per epiche narrazioni che si sono impresse nella memoria collettiva.

Preparando questo intervento, mi sono imbattuta in un'intervista rilasciata da Maiorca cinque anni fa a La Spezia, uno dei luoghi dei suoi record, nell'ambito della Festa della Marineria, in cui gli fu chiesto se, nell'arco della sua carriera, durante le sue discese si sia sentito come un esploratore oppure se ogni discesa sia stata più una discesa per se stesso. Maiorca ha risposto: «No, non mi sono mai sentito un esploratore, ho sempre cercato invece di aggiungere tasselli alla mia conoscenza, alla conoscenza che ho di me», rivelandoci con queste parole le sue profonde motivazioni nel fare lo sport.

Maiorca non cercava il risultato fine a se stesso, ma lo considerava come un tassello di conoscenza che gli permettesse di trovare l'equilibrio tra corpo e mente, indispensabile per andare sì oltre i propri limiti, ma non a costo di perdere equilibrio, profondità - appunto - e unione con l'ambiente in cui si muoveva. Da questo nasceva la sua profonda conoscenza di questo ambiente e la sua consapevolezza di doverlo difendere dall'intervento devastante dell'uomo.

Voglio citare un'altra frase di Maiorca anche per rendere omaggio all'eccellente narratore qual è stato e per farci cogliere ancor meglio la sua unicità. Disse: «Fu un pescatore greco a spiegarmi come il cervello e il cuore dell'uomo fossero molto più sconosciuti degli abissi marini. Per conoscerli davvero bisogna prima conoscere la propria anima e il proprio cuore».

Ho voluto ripercorrere questo filo rosso che segna la sua grande personalità e che va oltre le gesta sportive, per ricordare il grande personaggio che è stato: egli ha avuto l'intelligenza umana e agonistica di essere un grande esploratore, accumulare conoscenza rispetto a quanto stava facendo e la grande intelligenza e onestà intellettuale per tradurre ciò che aveva compreso da questa esperienza in un impegno civile. Ha avuto il grande coraggio (badate bene che entrare in politica richiede davvero un grande coraggio) di entrare in politica per cercare di tradurre in questa attività alcune delle cose che aveva compreso da grande uomo qual era. Anche le sue figlie lo hanno compreso e hanno seguito le sue orme, avendo capito che ciò che loro padre rappresentava valeva la pena conoscere ed esperire in prima persona.

Quindi, credo che il più bel regalo e omaggio che possiamo fare a Enzo Maiorca è trasmettere ciò che ha distinto la sua unicità: l'essere stato un campione nello sport, ma anche un campione nella vita, mettendoci di fronte a un specchio che ci ha fatto comprendere in quale direzione deve andare il nostro impegno civile, mettendo insieme tutti i campi della vita. È in

questo senso che penso che tutti noi dobbiamo onorare la sua memoria e trasmettere i suoi valori e i suoi messaggi. (*Applausi. Congratulazioni*).

Sui lavori del Senato

LUCIDI (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIDI (M5S). Signor Presidente, intervengo sull'ordine dei lavori, perché vorrei denunciare in quest'Assemblea un fatto estremamente grave su cui richiamo l'attenzione di tutti i colleghi. Questa mattina in Commissione affari esteri era in discussione il disegno di legge di ratifica del Trattato sulla realizzazione della linea alta velocità, il treno Torino-Lione. Avevamo presentato degli emendamenti ed eravamo in fase in votazione; il relatore ha presentato dei subemendamenti e inizialmente non c'era stato addirittura concesso neanche il tempo per subemendarli. Fino a questo momento non c'è stato comunicato neanche il termine dei subemendamenti per l'Assemblea. Diciamo quindi che l'*iter* parlamentare di questo atto è un po' lasciato a se stesso.

Inoltre, il testo di quei subemendamenti non ci è stato di fatto consegnato, ma è stato semplicemente letto in Aula. Abbiamo preteso, come è nostro diritto, che quei due emendamenti potessero essere subemendati e così abbiamo fatto nel corridoio fuori dalla Commissione, scrivendo i subemendamenti a mano e non avendo neanche il tempo di capire, con la giusta cognizione di causa, cosa stesse avvenendo e quello che stavamo leggendo.

Il presidente della Commissione Casini ha affermato che non potevamo entrare nel merito di quegli emendamenti, perché non erano di nostra competenza, essendo emendamenti richiesti dalla Commissione bilancio. A questa affermazione ho obiettato chiedendo allora che quegli emendamenti non fossero posti in votazione nella nostra Commissione, visto che non erano di nostra competenza.

Secondo me è gravissimo che si tolga un'attribuzione di competenza ad un senatore, quando per Regolamento siamo competenti in tutte le Commissioni. Quindi posso presentare emendamenti su qualsiasi argomento, perché se lo faccio io, lo fanno i cittadini e questo è un diritto che non ci potete togliere.

Non è stato possibile effettuare le nostre dichiarazioni di voto, né sugli emendamenti, né sui singoli articoli. Mentre stavamo parlando degli emendamenti e del provvedimento, la Commissione ha proceduto alla votazione sia degli emendamenti, sia dei singoli articoli. Quello che ci è stato tolto e ciò che denuncio davanti all'Assemblea è che sul provvedimento in oggetto, che riteniamo assolutamente illegittimo sia nel merito che nel metodo (è quello che sto denunciando questa mattina), in Commissione affari esteri ci è stato impedito di esercitare le nostre prerogative di parlamentari in generale e di parlamentari membri di una Commissione.

In questo momento non sappiamo quale sia la scadenza per la presentazione degli emendamenti in Assemblea e, lo ripeto, non ci è stato consentito di fare una votazione né sui singoli emendamenti, né sul disegno di legge di ratifica nel suo complesso. Quindi chiedo - e lo faremo anche più tardi tramite la questione pregiudiziale che abbiamo presentato - di far tornare il provvedimento all'esame della Commissione, perché non ci è stato concesso di votare correttamente e non ci è stato permesso di esprimere l'ennesima nostra opinione contro l'accordo in oggetto. Come abbiamo già detto, siamo contrari per motivi tecnici (vale a dire se non ne discutiamo in 8ª Commissione o in 10ª Commissione), ma siamo contrari anche per motivi "diplomatici". Quindi siamo contrari anche in Commissione affari esteri, emigrazione, non soltanto nel merito, ma da questa mattina anche nel metodo.

Chiediamo dunque il ritorno in Commissione del disegno di legge di ratifica dell'accordo, perché secondo noi l'esame non si è svolto correttamente. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

CASINI *(AP (NCD-UDC))*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASINI *(AP (NCD-UDC))*. Signor Presidente, come Presidente della Commissione affari esteri, emigrazione forse un errore l'ho fatto ed è stato quello esattamente opposto a ciò che mi viene rimproverato questa mattina. Come hanno visto tutti i colleghi presenti, tra cui il presidente Zanda, abbiamo forse peccato per un eccesso di liberalità. Racconto i fatti: nella seduta di questa mattina della Commissione affari esteri, emigrazione - una delle ennesime sedute, perché aspettavamo il parere della Commissione bilancio - il relatore ha presentato due emendamenti per soddisfare esclusivamente le condizioni poste dalla Commissione bilancio ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. I colleghi del Movimento 5 Stelle, alle ore 9,15, hanno chiesto la possibilità di subemendare tali emendamenti. Nonostante l'evidente natura ostruzionistica della richiesta, alla fine abbiamo tenuto in considerazione la correttezza di rapporto che abbiamo sempre avuto con i colleghi del Movimento 5 Stelle, che peraltro già in apertura di seduta di Commissione avevano posto un problema in ordine alla regolarità delle procedure elettorali del voto degli italiani all'estero, che non è di stretta competenza della nostra Commissione perché - come è noto - tale procedura dipende dal Ministero dell'interno per cui ho fatto riferimento alla Commissione affari costituzionali, che sarebbe stata comunque la depositaria di questa eventuale richiesta. Quindi - ripeto - per cortesia verso i colleghi, ho investito del problema il sottosegretario Della Vedova e ho detto che se ci fossero stati ulteriori problemi, la depositaria di tali richieste sarebbe stata la senatrice Finocchiaro, quale Presidente della Commissione affari costituzionali. Eppure c'è stato un dibattito su questo aspetto, del tutto improprio, ma tollerato da parte mia e anche della maggioranza, per cortesia verso i colleghi del Movimento 5 Stelle.

Nonostante l'evidente natura ostruzionistica della richiesta, dunque, alla fine abbiamo ritenuto di concedere tale possibilità. Ho infatti ritenuto importante salvaguardare le prerogative dei parlamentari, contemperandole ovviamente con l'esigenza del buon andamento dei nostri lavori e, in particolare, di quelli dell'Assemblea. Erano le ore 9,20 e ho concesso cinque minuti per la presentazione dei subemendamenti. Ne sono stati presentati due e alle ore 9,25, alla ripresa della seduta della Commissione, che a quel punto non poteva che votare, se non altro per un fatto di tempo e per non ostruire i lavori di Assemblea, i colleghi della Commissione, a riprova dell'intento evidentemente ostruzionistico, hanno chiesto di illustrare gli emendamenti. Ho detto loro che non c'erano i tempi per farlo. Abbiamo dunque regolarmente votato i subemendamenti e gli emendamenti presentati dalla Commissione per adempiere alla prescrizione della Commissione bilancio. Il discorso termina qui.

Si trattava di emendamenti auto evidenti, che parlavano l'uno di opportuna rivalutazione del costo dell'opera, l'altro degli oneri non esplicitati nel testo dell'accordo. È chiaro che non c'era alcuna esigenza di illustrazione, visto che dalla semplice lettura tutti i colleghi erano perfettamente in grado di esprimere un voto consapevole.

Vorrei terminare dicendo che sono amareggiato per questo comportamento. Capisco che la TAV è un argomento che vi sta a cuore e che vi consente di fare qualsiasi battaglia politica. Le fate con linearità emendando gli emendamenti che la Commissione bilancio ci ha chiesto di presentare e che il senatore Sangalli, come relatore, ha presentato. È vostro diritto fare battaglie politiche, però credo che le stesse abbiano un confine nel rispetto delle forme anche tra colleghi e questa mattina francamente non è stata scritta una pagina esaltante. *(Applausi dai Gruppi AP (NCD-UDC) e PD).*

SCIBONA (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIBONA (M5S). I subemendamenti non sono stati neanche letti in Commissione. Sono stati votati senza dar modo agli altri commissari di sapere qual era il testo dei subemendamenti.

CASINI (AP (NCD-UDC)). Stai dicendo una bugia. C'è la registrazione. Sono stati letti.

SCIBONA (M5S). Non sono stati letti. È stato detto che non stati illustrati, ma non sono stati neanche letti.

Ribadiamo, comunque, la necessità di avere un termine per la presentazione degli emendamenti in Assemblea.

PRESIDENTE. Sulla questione la Presidenza ha acquisito il parere della 5ª Commissione e rilevato che gli emendamenti sono delle condizioni poste dalla Commissione bilancio fa presente che essi sono per ciò stesso

inemendabili (proprio perché sono condizioni senza le quali non si può procedere). Questa è la valutazione della Presidenza.

Possiamo procedere.

LUCIDI (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIDI (M5S). Non so se i nostri colleghi stanno ascoltando ciò che sta avvenendo in questa Assemblea.

PRESIDENTE. Senatore Lucidi, in Commissione bilancio c'erano dei suoi colleghi che potevano fare tutte le osservazioni necessarie nella sede da cui sono venuti i pareri. (*Applausi del senatore Casini*). La valutazione è stata fatta in Commissione bilancio. Una volta che la 5ª Commissione si è espressa ponendo quelle condizioni, non sono assolutamente valutabili.

LUCIDI (M5S). Non intervenivo su quel punto.

Rilevo due problemi di ordine democratico.

Innanzitutto, il presidente Casini non può attribuirsi la capacità di interpretare l'opinione di altri colleghi e affermare che gli altri colleghi abbiano capito e che il testo è comprensibile. Sono delle posizioni soggettive che i singoli colleghi confermeranno individualmente. Io non posso dire che il mio collega Castaldi afferma una cosa, che il mio collega Santangelo ne afferma un'altra e che il mio collega Scibona ne pensa un'altra cosa. Sarà un loro problema. Non lo faccio con i miei e non mi permetto di farlo con i vostri. Ciascun parlamentare, visto che ci attribuiamo uno *status* giuridico molto importante, come è giusto che sia, nel nostro panorama politico italiano, cerchiamo di rispettare anche l'opinione e la presenza degli altri parlamentari. Presidente Grasso, queste parole non sono state affermate e da lei apprendiamo in questo momento che quegli emendamenti non erano emendabili. Dalla Commissione affari esteri queste parole non sono mai state pronunciate. (*Commenti dal Gruppo PD*). Quindi io credo che ci sia un problema a livello procedurale.

Possiamo anche soprassedere su questa nota simpatica che la questione del voto all'estero la dirime la Commissione competente sugli affari interni (questa è una nota abbastanza simpatica). Possiamo anche sorvolare sul fatto che i membri della Commissione affari esteri sono per la maggior parte eletti nella circoscrizione estero, quindi sono i primi a essere i garanti di determinate prerogative. Possiamo sorvolare sul fatto che i membri della Commissione esteri per la maggiore parte sono anche membri del Comitato per le questioni degli italiani all'estero, quindi il giudizio di mancata competenza della Commissione affari esteri sollevata da presidente Casini potrebbe anche lasciare qualche dubbio. Ma il fatto che, durante la discussione degli emendamenti, durante la presentazione dei subemendamenti, non potendo noi sapere materialmente che quegli emendamenti non erano subemendabili, la Commissione li abbia accettati e abbia proceduto al voto in manie-

ra assolutamente confusa e rocambolesca, a me fa venire qualche dubbio sull'*iter* che ci è stato prospettato e che si è seguito questa mattina.

Ripeto, signor Presidente, vorrei rappresentarle semplicemente e cortesemente che c'è stato un problema: in questo momento noi non conosciamo il termine di scadenza per la presentazione degli emendamenti in Assemblea. C'è stata una falla nell'*iter*, quindi torniamo in Commissione. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

PRESIDENTE. Guardi che il termine per la presentazione degli emendamenti in Assemblea è scaduto.

LUCIDI *(M5S)*. E qual era?

PRESIDENTE. Senatore Lucidi, lei ha avuto tutta la possibilità di prospettare i suoi dubbi e le sue valutazioni. Potrà entrare nel merito nel momento in cui si discuterà in Aula, quando potrà adottare tutte le iniziative che intende adottare.

LUCIDI *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. Ma intervenga brevemente, perché la questione è nei termini che le ho spiegato ed è chiusa.

LUCIDI *(M5S)*. Signor Presidente, c'era un aneddoto qualche anno fa...

DI BIAGIO *(AP (NCD-UDC))*. Ma basta!

LUCIDI *(M5S)*. C'era un aneddoto a proposito dell'estinzione dei dinosauri e sul fatto che avessero un metabolismo molto lento: erano morti ma non se erano ancora accorti. A me sembra che lo scenario sia lo stesso.

PRESIDENTE. Senatore, la prego di attenersi al tema della discussione.

LUCIDI *(M5S)*. La scadenza del termine di presentazione degli emendamenti in Assemblea quando ci è stato comunicato? Se il Presidente Casini, nella sua coscienza, mi dice che lui in Aula ha affermato che il termine di presentazione degli emendamenti in Assemblea scadeva alle 11, io non posso fare altro che attenermi. Ma io questa parola non l'ho udita. Questo semplicemente per rappresentarle che c'è stato...

PRESIDENTE. Senatore Lucidi, avete presentato degli emendamenti per l'Assemblea? Li avete presentati? Sì. Quindi c'erano dei termini. *(Commenti del senatore Santangelo)*.

LUCIDI *(M5S)*. No, se non viene indicata una scadenza io posso...

PRESIDENTE. Ma avete presentato anche una questione pregiudiziale. (*Commenti del senatore Santangelo*).

LUCIDI (*M5S*). Ma cosa c'entra questo? La pregiudiziale l'abbiamo presentata ieri.

PRESIDENTE. La questione da lei posta è stata decisa dalla Presidenza in quei termini.

LUCIDI (*M5S*). La questione pregiudiziale l'abbiamo presentata ieri, mentre i subemendamenti sono arrivati questa mattina. Le dico semplicemente, con estrema cortesia: va bene che stiamo parlando del treno ad alta velocità, ma non sono gli emendamenti ad alta velocità.

SUSTA (*PD*). Ma basta!

LUCIDI (*M5S*). Se mai si farà, e questo lo vedremo, perché le situazioni possono cambiare molto rapidamente, soprattutto in Italia.

Signor Presidente, le sto chiedendo semplicemente, con estrema cortesia e pacatezza: non ci è stato comunicato il termine per la presentazione degli emendamenti in Assemblea; sto sollevando questo problema perché c'è stato chiaramente un problema procedurale in Commissione. Questo è evidente, non possiamo non essere d'accordo su questo. Mentre noi parlavamo, i nostri colleghi votavano. Questo non è un esercizio di grande democrazia.

SUSTA (*PD*). Ma basta!

LUCIDI (*M5S*). Ma basta che cosa, scusi?

PRESIDENTE. Senatore Lucidi, si rivolga alla Presidenza.

LUCIDI (*M5S*). Per cortesia, zittisca il senatore Susta.

PRESIDENTE. Sul problema che ha posto le ho già dato una risposta. Cos'altro chiede?

LUCIDI (*M5S*). Volevo semplicemente farle presente che il fatto che se noi non abbiamo un termine di scadenza per la presentazione degli emendamenti in Assemblea è perché non ci è stato comunicato. La pregiudiziale l'abbiamo presentata ieri, ma i subemendamenti sono stati presentati oggi.

PRESIDENTE. Ripeto, sono subemendamenti che non sono emendabili, sono condizioni poste dalla 5ª Commissione, quindi non fanno scattare i subemendamenti. Si tratta di una questione procedurale molto chiara e la Presidenza l'ha risolta così; quindi la prego di esercitare tutte le sue prerogative da senatore quando si tratterà di questo argomento in Aula. Adesso abbiamo un altro argomento all'ordine del giorno.

LUCIDI (*M5S*). Io vorrei che rimanesse agli atti, però, il fatto che l'affermazione che i due emendamenti del relatore non fossero subemendabili non è emersa durante i lavori di Commissione perché non è stato seguito un *iter* corretto.

PRESIDENTE. Adesso è emerso in maniera chiara.

SANTANGELO (*M5S*). Non è chiaro a quale articolo del Regolamento si sta facendo riferimento!

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Salutiamo le allieve e gli allievi dell'Istituto comprensivo di Correzzola, in provincia di Padova, che assistono ai nostri lavori. (*Applausi*).

Discussione e approvazione di proposta di inversione dell'ordine del giorno

RUSSO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSSO (*PD*). Signor Presidente, volevo ringraziare lei e il presidente Casini per avere esplicitato in maniera chiara che le obiezioni del collega Lucidi non avevano fondamento e che sono soltanto un modo di fare ostruzione su un tema che, legittimamente, il Movimento 5 Stelle non vuole sia trattato in Assemblea. Noi però, altrettanto legittimamente, vogliamo dire invece che l'approvazione della ratifica relativa alla linea ad alta velocità Torino-Lione sta a cuore alla maggioranza di Governo perché crediamo sia uno strumento importante per lo sviluppo di questo Paese e sia anche un modo per dimostrare che l'Italia è capace di tenere fede agli impegni che assume a livello internazionale.

Volevo sottoporre all'Assemblea anche l'urgenza di ripristinare, da questo punto di vista, l'ordine del giorno che ci eravamo dati e che era stato modificato soltanto in attesa dei pareri che la Commissione bilancio doveva esprimere.

L'oggettiva urgenza di trattare immediatamente il tema relativo alla linea Torino-Lione con la relativa ratifica che - lo ricordiamo - raccoglie in particolare il regolamento antimafia che permetterà di essere certi che i lavori proseguiranno con speditezza e assoluta trasparenza, senza che vi sia alcuna possibile infiltrazione della criminalità in un'opera così importante, mi porta a chiedere all'Assemblea, con il supporto del numero richiesto di senatori, l'inversione dell'ordine del giorno per permettere la trattazione immediata di questo provvedimento. Infatti abbiamo una data molto precisa, il 31 dicembre, entro la quale la ratifica va portata a compimento, anche con una deliberazione dell'altro ramo del Parlamento. Siamo in stagione di ma-

novra di bilancio e quindi sappiamo quanto sia complicato inserire questi argomenti nel calendario dei nostri lavori e in quello dei colleghi della Camera. Per questo le chiedo di poter iniziare immediatamente la trattazione del provvedimento di ratifica già previsto come secondo punto dell'ordine del giorno, per poi concludere immediatamente dopo gli altri provvedimenti.

PRESIDENTE. Ricordo che sulla proposta di inversione dell'ordine del giorno, avanzata dal senatore Russo, potranno intervenire non più di un oratore contro e uno a favore.

GAETTI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAETTI (*M5S*). Signor Presidente, io ritengo che il provvedimento che stiamo discutendo, relativo alla responsabilità professionale, sia un argomento altrettanto e anzi più importante rispetto alla questione della TAV. È stato così importante che, concluso il voto degli emendamenti, in Commissione abbiamo votato immediatamente il testo, senza neanche averne una versione scritta, correttamente emendata, per poterlo inserire nel calendario dei lavori dell'Assemblea. Questo dimostra quanto le opposizioni tutte siano state particolarmente attente, riconoscendo l'importanza di tale provvedimento. Questo era stato sottolineato dalla Commissione igiene e sanità, e questo dimostra che il provvedimento che stiamo discutendo, concernente la responsabilità professionale, è certamente più urgente, anche perché dovrà tornare di nuovo alla Camera.

Quindi, riteniamo che non si debba procedere all'inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della proposta di inversione dell'ordine del giorno.

SANTANGELO (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO (*M5S*). Signor Presidente, chiedo di conoscere il numero degli otto senatori che hanno richiesto l'inversione dell'ordine del giorno.

Dopodiché, prima di proseguire con la votazione per alzata di mano, chiedo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. In realtà, i senatori che hanno richiesto l'inversione dell'ordine del giorno sembrano essere molti di più di quelli richiesti.

Alcuni di loro, che stanno alzando la mano, sono il senatore Sangalli, il senatore Stefano Esposito, la senatrice Fabbri, il senatore Martini, la senatrice Elena Ferrara, il senatore Margiotta e altri. Insomma, sono più di otto.

Passiamo dunque alla verifica del numero legale, precedentemente richiesta dal senatore Santangelo.

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 sulla proposta di inversione dell'ordine del giorno

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di inversione dell'ordine del giorno, avanzata dal senatore Russo.

È approvata.

Immagino che sarà avanzata la richiesta di controprova.

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

È approvata.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

(2551) Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 (Relazione orale) (ore 10,26)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2551.

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

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

SANGALLI, *relatore*. Signor Presidente, il disegno di legge all'esame dell'Assemblea reca ratifica ed esecuzione dell'accordo sottoscritto tra

l'Italia e la Francia per l'avvio dei lavori della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Presidenza del vice presidente GASPARRI (ore 10,27)

(Segue SANGALLI, relatore). Si ricorda che la linea ferroviaria Torino-Lione è ritenuta un collegamento essenziale per la creazione di un efficiente asse di trasporti lungo la direttrice est-ovest del Continente europeo, per consolidare ulteriormente l'interscambio economico fra l'Italia e gli altri Paesi europei, rilanciando il trasporto ferroviario, rispetto a quello stradale, soprattutto per le merci.

Secondo i presupposti che stanno alla base del progetto, il Corridoio Mediterraneo, di cui la Torino-Lione è parte essenziale, rappresenta per l'Italia una delle principali reti a supporto del tessuto industriale, perché è in grado di garantire maggiore accessibilità ed una migliore connessione con gli altri corridoi transeuropei che passano per l'Italia.

Come Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi, l'Italia e la Francia promuovono altresì la sostenibilità ambientale dei trasporti. A tale riguardo è stato stimato che la costruzione della nuova linea - essenziale anche in ragione dell'inadeguatezza al trasporto ferroviario moderno della linea storica del Frejus - porterà ad una riduzione annuale di emissioni di gas serra di circa 3 milioni di tonnellate, equivalenti a quelle prodotte da una città di 300.000 abitanti. Si tratta quindi di un contributo importante nell'ambito della strategia europea di riduzione dei gas ad effetto serra come previsto nell'accordo siglato a Parigi nell'ambito della COP21 e recentemente ratificato dal nostro Parlamento.

L'Unione europea aveva previsto la creazione di una rete ferroviaria transeuropea già dal luglio 1996, estesa poi nel 2004 ai nuovi Paesi membri. Di questa rete la linea Torino-Lione è un asse prioritario, perché attraversa due delle maggiori aree sviluppate del continente: la zona sudorientale della Francia e la Pianura padana. La linea si inserisce infatti nel Corridoio 5 Lisbona-Kiev della Rete transeuropea dei trasporti, uno dei dieci corridoi ritenuti prioritari dall'Unione europea. Anche in considerazione del rilievo strategico che le viene riconosciuto, la Torino-Lione ha potuto contare, già in fase di studio, di importanti quote di cofinanziamento europeo. L'Unione europea, in particolare, ha deciso di cofinanziare l'opera sottoscrivendo un accordo di finanziamento, fino all'anno 2019, pari al 40 per cento dell'ammontare delle spese. Si ricorda che Italia e Francia hanno siglato, nel gennaio 2012, un accordo (esaminato ed approvato anche dalla nostra Assemblea nell'aprile 2014), che ha fissato la ripartizione dei costi della sezione transfrontaliera dell'opera nella misura del 57,9 per cento a carico dell'Italia e del 42,1 per cento a carico della Francia, al netto del contributo europeo.

Con gli accordi al nostro esame si conclude l'*iter* per consentire l'avvio dei lavori definitivi nella sezione transfrontaliera, con il cofinanziamento di cui si è detto. Si ricorda anche che tale sezione costituisce la prima fase di realizzazione dell'opera e si estende per circa 65 chilometri fra le cittadine di Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa/Bussoleno in Italia. Il suo elemento fondamentale è una galleria di 57 chilometri (di cui 45 in territorio

francese e 12 in territorio italiano) che consentirà di limitare la pendenza massima dell'attuale linea di montagna esistente fra Torino, Bardonecchia, Modane e Lione e dunque di abbattere del 40 per cento il costo energetico di attraversamento per i treni merci lungo la tratta. Gli *iter* autorizzativi in entrambi i Paesi si sono conclusi nel 2015 ed attualmente è in corso la finalizzazione del cosiddetto progetto di riferimento finale, che recepisce tutte le prescrizioni derivanti dagli atti approvativi nazionali.

Vediamo adesso più nel dettaglio i tre accordi al nostro esame.

L'Accordo del 24 febbraio 2015 dispone l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria, affidandone la realizzazione al promotore pubblico Tunnel Euroalpin Lyon Turin e rinvia la definizione del costo certificato del progetto ad un protocollo addizionale da definirsi fra i due Paesi. L'Accordo riafferma l'impegno della parti a lottare contro i tentativi di infiltrazione mafiosa (articolo 2), disciplina altresì aspetti relativi all'organizzazione della committenza dei lavori connessi (articolo 4), alle modalità di funzionamento del promotore pubblico (articolo 5).

Il Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016, composto di una premessa e di quattro articoli, ha per oggetto la validazione del costo certificato del progetto e la definizione dei criteri di attualizzazione monetaria e di evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori. L'articolo 2, in particolare, quantifica il costo certificato e attualizzato pari a 8.300 milioni di euro, e definisce la relativa ripartizione fra le parti. Il paragrafo 2.1 prevede nello specifico che le parti assumano un costo certificato. L'attualizzazione è soggetta a verifica annuale fino al completamento dei lavori, sulla base di un apposito indice di riferimento.

Il Regolamento dei contratti, definito dall'apposita Commissione intergovernativa, ha per oggetto la definizione delle regole applicabili al fine di prevenire e contrastare tentativi di infiltrazione mafiosa nei contratti, sia quelli conclusi dal promotore pubblico sia quelli intercorrenti fra i titolari dei contratti e i loro subappaltatori o subaffidatari.

Il Titolo III disciplina i motivi per escludere le imprese dalla partecipazione, diretta o indiretta, alle procedure per la realizzazione dell'opera. Ad un'apposita commissione mista viene delegato il compito di assicurare il funzionamento dei meccanismi di prevenzione del rischio di infiltrazioni o condizionamenti criminali, tra cui una «Lista bianca» degli operatori economici nei cui confronti non siano emerse situazioni ostative.

Di rilievo è altresì l'articolo 12, che disciplina il tracciamento e il monitoraggio finanziario dei pagamenti relativi ai contratti per la realizzazione dei lavori.

Attraverso il Regolamento dei contratti si realizza dunque l'integrazione della normativa italiana nel *corpus* giuridico francese in materia di contratti pubblici. Con la ratifica dell'Accordo in esame da parte del Parlamento francese, tale Regolamento, in quanto atto di diritto internazionale, ha un valore giuridico prevalente rispetto alla legge ordinaria. Ci sono quindi precise garanzie circa l'esclusione di possibili infiltrazioni mafiose nella realizzazione dell'opera.

Peraltro il Regolamento dei contratti, che non costituisce un atto autonomo e distinto dall'Accordo del 2015 e dal Protocollo addizionale del

2016, essendone un'immediata conseguenza, ha esso stesso valore di atto internazionale. La sua messa a punto mediante conferenza intergovernativa appare inoltre del tutto conforme a quanto statuito dalla Convenzione di Vienna del 1969 sul diritto in materia di trattati. Ci sono del resto dei precedenti esempi di trattati internazionali per i quali il Governo francese ha delegato ad apposita commissione bilaterale il compito di redigere norme di natura legislativa o regolamentare immediatamente valida per l'ordinamento interno. È già accaduto per la definizione delle norme in materia di concorrenza e sicurezza ferroviaria per il Tunnel della Manica nel 1986 e per il Tunnel del Monte Bianco nel 2006. Contrariamente a quanto sostengono alcuni critici del progetto quindi, l'applicabilità della normativa antimafia italiana anche nell'ordinamento francese non è assolutamente controversa.

Il disegno di legge di ratifica si compone di 4 articoli che dispongono, rispettivamente, circa l'autorizzazione alla ratifica, l'ordine di esecuzione, le modalità realizzative dell'opera e l'entrata in vigore del testo.

In relazione agli aspetti tecnico-finanziari, la relazione evidenzia come per la realizzazione dell'opera si provvederà, a legislazione vigente, per successivi lotti costruttivi non funzionali, impegnativi per le Parti nei soli limiti di finanziamento che il Governo renderà effettivamente disponibili, in coerenza con il cronoprogramma dei lavori.

L'articolo 2 prevede che entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, il CIPE deliberi in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse già disponibili a legislazione vigente, che ammontano a 2.564,7 milioni di euro. Il medesimo articolo quantifica in poco più di 25.000 euro il totale degli oneri derivanti dal Regolamento dei contratti, ascrivibili a spese di missione per i membri della struttura binazionale paritetica, nonché per l'effettuazione di visite ispettive nei cantieri di lavoro.

In conclusione, si propone l'approvazione da parte dell'Assemblea del provvedimento in esame. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata una questione pregiudiziale.

Ha chiesto di intervenire il senatore Lucidi per illustrare la questione pregiudiziale QP1. Ne ha facoltà.

LUCIDI (*M5S*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei dare una breve risposta al senatore Russo; la Commissione bilancio è stata forzata a discutere il parere su questo emendamento, come al solito, per una manovra del Governo che impone la sua azione sul nostro Parlamento e questo dovrebbe essere un punto di estrema riflessione per noi. Non ci dimentichiamo che però la Commissione bilancio in queste ore sta trattando i due famosi provvedimenti sul terremoto. Non credo che ci sia una lotta di urgenza su questo tema. Non è questo sicuramente che gli italiani stanno aspettando.

Detto questo, entriamo nel merito.

Stiamo discutendo il disegno di legge n. 2551, che reca l'autorizzazione alla ratifica di due atti: il primo è l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavo-

ri definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015. Il secondo è, invece, un Protocollo addizionale, con relativo Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti. È un punto molto importante: oltre all'Accordo, al Protocollo e al suo Allegato, abbiamo annesso un Regolamento dei contratti.

Esaminiamo nel dettaglio il provvedimento che stiamo andando a ratificare.

L'articolo 1 del disegno di legge prevede l'autorizzazione alla ratifica di entrambi gli atti che ho citato poco fa, ma così facendo, come è già accaduto molte volte purtroppo, i membri del Senato non potranno esprimere il proprio voto in maniera difforme tra il primo e il secondo atto. Infatti, si propone l'approvazione di un disegno di legge unico di ratifica e non viene rispettato il primo comma dell'articolo 72 della Costituzione vigente, che prevede che ogni disegno di legge sia esaminato da una Commissione e poi dall'Assemblea, che l'approva articolo per articolo. In sostanza, in questo caso non sarà permesso ai senatori di esprimersi, ad esempio, a favore della ratifica dell'Accordo di cui alla lettera *a*) e in modo contrario alla ratifica del Protocollo di cui alla lettera *b*).

Il disegno di legge reca proposta di ratifica dei suddetti trattati bilaterali, in attuazione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con i relativi Allegati. L'Accordo citato, a sua volta, rappresenta espressamente il «protocollo addizionale» dell'Accordo quadro del 2001. Con riferimento a questi ultimi atti, si segnala che il 27 giugno 2013 - e vi prego di prestare estrema attenzione a questo fatto - la Repubblica francese, in particolare la Commissione mobilità 21, istituita presso il Ministero dell'ambiente, ha escluso, nella sua relazione finale, di procedere ai raccordi alle linee esistenti, poiché «date le incertezze sul calendario del tunnel di base, la Commissione non è stata in grado di garantire che il rischio di saturazione della linea e del conflitto sulla linea che giustificerebbero la realizzazione del progetto avverrebbe prima del 2035-2040».

Credo che basterebbe questa affermazione, senatore Russo, per poter dire che non c'è assolutamente fretta nel dover procedere a questo atto, in quanto un altro Stato ha già provveduto in maniera differente e sicuramente lo sta facendo usando logica e buonsenso. Lo ripeto: la Commissione mobilità 21 francese, presso il Ministero dell'ambiente, ha detto di non procedere a successivi accordi: «date le incertezze sul calendario del tunnel di base, la Commissione non è stata in grado di garantire che il rischio di saturazione della linea e del conflitto sulla linea che giustificerebbero la realizzazione del progetto avverrebbe prima del 2035-2040». Ciò significa che questa Commissione sta classificando il progetto di accesso al collegamento binazionale Torino-Lione come seconda priorità indipendentemente dallo scenario finanziario considerato.

Ciò rilevato, occorre ricordare che ogni condizione che infici il primo atto, di cui al comma *a*), determina la nullità del secondo; questa condizione - la ratifica di un accordo ineseguibile - costituirebbe già di per sé una

palese violazione dell'articolo 97 della Costituzione che impone il buon andamento della pubblica amministrazione.

Ma c'è anche altro.

Italia e Francia il 24 febbraio 2015 hanno sottoscritto l'Accordo di cui alla lettera *a)* del primo capoverso del presente documento, «per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione». Detto Accordo prevede un Protocollo addizionale, composto da quattro articoli, avente medesimo oggetto e da concludersi «a mezzo scambio di lettere». Concordiamo su questo punto, onorevoli colleghi? L'accordo prevede un Protocollo addizionale composto da quattro articoli, avente medesimo oggetto e da concludersi «a mezzo scambio di lettere», ai sensi dell'articolo 3 dell'Accordo medesimo, siglato l'8 marzo 2016. Non risulta però, dagli atti forniti al Parlamento, lo scambio di lettere di cui al citato articolo 3 dell'Accordo del 24 febbraio 2015. Quindi il Protocollo risulta siglato congiuntamente, in modo simile all'Accordo. Non so se è chiaro il concetto.

Ancora più nel dettaglio, il citato articolo 3 dell'Accordo definisce il «costo certificato del progetto (...) a valuta gennaio 2012». Quindi siamo già quattro anni oltre la valutazione fatta e citata all'articolo 3 dell'Accordo. Detto costo è «validato», come accennato al capoverso precedente, tramite il Protocollo addizionale che si intende ratificare contemporaneamente all'Accordo; Protocollo che si sarebbe dovuto concludere - vorrei richiamare la vostra attenzione su questo punto - a mezzo di «scambio di lettere», scambio di cui però non v'è traccia nella documentazione fornita al Parlamento. Siamo, quindi, di fronte a un vero blocco istituzionale o burocratico. Lo scambio di lettere, che avrebbe dovuto concludere l'Accordo, in realtà non si è verificato. E questo è un altro punto - secondo me importante - che osta a maggior ragione all'approvazione del disegno di legge e alla conseguente ratifica dei trattati in esso contenuti.

Veniamo ora all'articolo successivo, l'articolo 5, dell'Accordo del 24 febbraio 2015, che emenda l'Accordo siglato nel 2012, che rappresenta la fonte normativa degli atti pattizi che si intende ratificare tramite il disegno di legge in titolo. In particolare, l'articolo 7.5 dell'atto è modificato prevedendo che «la commissione dei contratti pronuncia il proprio parere entro i tempi minimi possibili e comunque non oltre i 90 giorni». In precedenza era citato solo il termine di novanta giorni.

Mi scusi, signor Presidente, vedo lampeggiare la luce del mio microfono. Abbiamo i tempi contingentati per illustrare le questioni pregiudiziali?

PRESIDENTE. Lei ha dieci minuti di tempo, senatore Lucidi, come previsto dal Regolamento. Le concedo un ulteriore minuto per completare il suo intervento.

LUCIDI (*M5S*). La nostra proposta di questione pregiudiziale è già agli atti e al suo interno sono raccolte e collezionate tutte le nostre motivazioni ostative all'approvazione del disegno di legge in esame. C'è un fatto importante, che ho citato prima: in realtà c'è un altro Stato. Molto spesso noi, senatore Russo, facciamo riferimento ad altri Paesi come modelli, ma

putroppo lo facciamo, o meglio lo fate soltanto quando vi conviene o vi fa comodo. Quando il riferirsi a modelli esteri, e quindi a modelli esterni rispetto al nostro ordinamento, potrebbe essere invece una scelta di buon senso e logica, non lo fate.

Comunque sia, per tutti i motivi che ho parzialmente espresso nel corso di questa mattinata, e non soltanto in questo intervento, ma anche in quello precedente, e per quelli contenuti nella nostra proposta di questione pregiudiziale, chiedo che l'Assemblea deliberi, ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, di non procedere all'esame dell'Atto Senato 2551. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

Saluto ad una delegazione di rappresentanti del Parlamento indonesiano

PRESIDENTE. Salutiamo una delegazione di rappresentanti del Parlamento indonesiano che, nel secondo ordine di tribune, sta seguendo i nostri lavori. Benvenuti in Italia, benvenuti al Senato della Repubblica. Grazie per la vostra presenza tra di noi. *(Applausi)*.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2551 (ore 10,49)

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, sulla questione pregiudiziale presentata potrà intervenire un rappresentante per Gruppo, per non più di dieci minuti.

DE PETRIS *(Misto-SI-SEL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS *(Misto-SI-SEL)*. Signor Presidente, noi voteremo a favore della questione pregiudiziale testé illustrata dal senatore Lucidi per vari ordini di motivi.

In generale, continuiamo a essere assolutamente contrari all'opera in sé e, quindi, a tutti i conseguenti atti, compresi i trattati. Inoltre, con riferimento all'ultima ratifica esaminata da quest'Assemblea, avevamo rilevato - per la verità, con poco accoglimento - una serie di questioni non solo sulle possibili infiltrazioni mafiose, ma anche sulla non corrispondenza tra la normativa francese e quella italiana, in particolare riguardo alla sicurezza del lavoro e, ancora di più, alle regole applicabili al fine di contrastare e prevenire le infiltrazioni criminali mafiose.

L'intesa italo-francese del 2012 per la realizzazione della linea Torino-Lione, che è collegata all'atto che stiamo esaminando, ha un protocollo particolare per quanto riguarda la realizzazione e la futura gestione della sezione transfrontaliera (mi riferisco alla parte comune italo-francese). Le nostre preoccupazioni si sono sempre appuntate sulla parte comune di costru-

zione e futura gestione e anche sulle scelte fatte sul funzionamento del promotore pubblico.

Le questioni che abbiamo sollevato la volta scorsa sono molto delicate e riguardano la possibilità dell'immissione nell'ordinamento giuridico italiano (ossia quello ratificante) di norme in contrasto con la Costituzione. A nostro avviso, la preoccupazione che abbiamo sollevato non è stata assolutamente fugata. In particolare, con riferimento al regolamento dei contratti oggetto della ratifica, non si può non rilevare che alcune disposizioni suscitano in noi una serie di riserve proprio in ordine alla loro compatibilità costituzionale.

Per quanto riguarda, ad esempio, le regole applicabili al fine di prevenire e contrastare i fenomeni di infiltrazione mafiosa (quindi anche con riferimento al sistema dei controlli degli appalti) è stata sollevata da varie parti - addirittura anche dal presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione - una serie di dubbi in ordine alla capacità di tali procedure (scelte dalle parti e che oggi noi ratifichiamo) per rendere effettivamente congruo, reale ed efficace lo strumento del regolamento, senza dover ricorrere alla modifica vera e propria dei trattati.

A nostro avviso continuano a restare intatti tutti i dubbi. Tra l'altro, abbiamo ripresentato gli emendamenti proprio su questa specifica fattispecie, perché non consideriamo le norme inserite in ordine alla questione del promotore pubblico, sia per i contratti pubblici che per tutti i subappalti e subaffidamenti in capo allo stesso promotore pubblico, idonee a prevenire le infiltrazioni della criminalità organizzata. Riteniamo le norme italiane per il contrasto alla mafia molto più efficaci.

Critichiamo soprattutto la scelta che riguarda il promotore pubblico, perché abbiamo già avuto l'esperienza assolutamente negativa, conseguita alle scelte fatte con la legge obiettivo, del *general contractor* - la figura del promotore è abbastanza simile - e di come quelle norme e strumenti non siano stati assolutamente sufficienti e adeguati a prevenire la corruzione e, soprattutto, l'infiltrazione mafiosa.

Per tutti questi motivi penso che a oggi rimanga insoddisfatta la necessità (che pure in qualche modo, anche nell'ultima discussione che abbiamo svolto, era stata garantita) di allineare al nostro ordinamento le disposizioni riguardanti le norme sugli appalti, relative alla costruzione e alla futura gestione del tratto comune italo-francese, che non riteniamo idonee a soddisfare i requisiti che la nostra Costituzione prevede.

Anche tutte le norme riguardanti la sicurezza sul lavoro, contenute nella proposta di ratifica al nostro esame e soprattutto nel regolamento - una parte, quindi, molto rilevante che potrebbe avere conseguenze anche molto pesanti sulla costruzione dell'opera e sull'opera stessa - non sono assolutamente atte a soddisfare i requisiti di costituzionalità. Anzi, per certi versi, attraverso questa ratifica rischiamo di immettere all'interno del nostro ordinamento norme che non sono assolutamente in linea con i principi costituzionali.

Per tutti questi motivi voteremo a favore della questione pregiudiziale e della richiesta di non procedere all'esame dell'Atto Senato 2551. (*Applausi dal Gruppo Misto*).

PRESIDENTE. Metto ai voti la questione pregiudiziale QP1, presentata dal senatore Scibona e da altri senatori.

Non è approvata.

MARTELLI (*M5S*). Chiediamo la controprova.

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

Non è approvata.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

MARTELLI (*M5S*). Signor Presidente, quello che vorrei dire, tanto per cominciare, è che siamo alquanto stufi di sentire sempre le solite balle relativamente alla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione; e sono balle perché tutte le volte ci viene propinato qualcosa di falso: ne ho stilato un piccolo elenco, non esaustivo, che ora vi illustrerò.

In primo luogo, non esiste alcun Corridoio 5 Lisbona-Kiev. E non esiste più, perché il Portogallo e l'Ucraina si sono chiamati fuori. Quindi, smettiamola di chiamarla linea Lisbona-Kiev, perché non esiste, se non nella mente di qualcuno.

In secondo luogo, il sistema ferroviario integrato, il cosiddetto Trans-european transport network (TEN-T), non prevede affatto la realizzazione di nuove linee - al massimo prevede l'uniformazione degli *standard* - e questa è la seconda balla che viene continuamente raccontata in questa Assemblea.

In terzo luogo, non è vero che il traffico merci ha bisogno di una nuova linea ferroviaria, e questo è stato già ampiamente dimostrato.

Persino il Politecnico di Torino, a cui è stato chiesto di elaborare una valutazione, ha detto innanzitutto che questa linea non andrà mai a pareggio; che bisogna che il traffico passeggeri e merci si incrementi da dieci a 40 volte rispetto a quello attuale per riuscire ad arrivare a saturazione; inoltre, pure a saturazione, va detto che la linea non è remunerativa e, infine, che è pur vero che ci sarebbe una leggera diminuzione dei costi di gestione per la minore pendenza e la minore quota da raggiungere, ma la nuova linea ferroviaria andrebbe refrigerata. Questa è la famosa "genialata" di cui non parlate mai. La temperatura nel cuore del *tunnel* sarebbe così elevata da richiedere costantemente l'uso di condizionatori, il cui costo di gestione è di svariati milioni di euro all'anno. E ciò avviene perché nessun "genio" ha pensato che quanto più si va in profondità, nella zona di contatto tra due placche tettoniche, tanto più la temperatura aumenta. Poveri anche i geologi, perché mai nessuno li ascolta!

Andiamo avanti: è veramente importante andare da Torino a Lione in treno, impiegando un'ora di meno? Queste argomentazioni sono le stesse che hanno condotto due grandi compagnie aeree, negli anni Sessanta, a pensare di costruire un nuovo aereo, il Concorde, che nasceva esattamente con

la filosofia di percorrere il tratto tra New York e Londra e quello tra New York e Parigi in un tempo inferiore, perché a quei tempi c'era la necessità materiale di trasportare documenti importanti da una parte all'altra. Da chi è stato ucciso il Concorde? Qualcuno sostiene che sia stato ucciso dall'unico incidente avvenuto a Parigi, ma in realtà il Concorde è stato ucciso da una cosa semplicissima: il *fax*. A un certo punto la necessità di trasportare documenti da un capo all'altro dell'emisfero è venuta meno, perché era più semplice inviarli via *fax* e, quindi, nessuno aveva più voglia di spendere tutti quei soldi... (*Brusio*). Signor Presidente, potrebbe far fare un minimo di silenzio?

PRESIDENTE. Colleghi, cortesemente, vi chiedo di sospendere le discussioni o di trasferirvi altrove.

MARTELLI (*M5S*). Il Concorde, dunque, è stato ucciso dal *fax*. Allo stesso modo, in un'epoca in cui c'è la dematerializzazione dell'economia e, quindi, la non necessità dello spostamento materiale delle persone, continuiamo a pensare di fare questo tipo di linee ferroviarie, tanto più che è stato detto e ridetto fino alla noia - e non da me, ma dai tecnici - che non è possibile mandare treni passeggeri a 300 chilometri orari e treni merci lunghi un chilometro sulla stessa linea, non essendo possibile garantire la sicurezza della linea stessa. Per di più nessuno fa la seguente, semplice, osservazione: un treno ad alta velocità e a pieno carico spende il 91 per cento della propria energia per spostare se stesso, e cioè il treno, e solo il 9 per cento dell'energia per spostare i passeggeri. Questo non è un utilizzo intelligente dell'energia, perché la maggior parte di essa viene impiegata per spostare il mezzo stesso. Oltretutto, le previsioni di traffico passeggeri su quella linea ci dicono che essa non andrà mai a saturazione per ciò che riguarda i passeggeri e, al massimo, potrà andare a saturazione per le merci, non prima del 2040 e all'avverarsi di tutta una serie di condizioni.

Dunque, di fronte a una crisi del commercio mondiale e al fallimento della sesta più grande compagnia di trasporto marittimo, che senso ha pensare a un'opera di trasporto merci totalmente svincolata dal contesto mondiale? Ovviamente non ha senso.

Dobbiamo dire anche un'altra cosa: pensiamo al trasporto merci. Vi ricordate? Non esistono carri ferroviari per il trasporto merci ad alta velocità, né sono allo studio: vanno a 90 o, al massimo, a 120 chilometri orari. Nel momento in cui inserite tracce orarie all'interno di un percorso alternando mezzi che dovrebbero andare a 300 con altri che dovrebbero andare a 90, spiegatemi dove è l'economicità dell'operazione. Ovviamente non c'è. Dovreste anche spiegarmi perché un prodotto che arriva via nave dalla Cina impiegando qualche settimana di tempo e viaggiando a 20 nodi, ossia a circa 37 chilometri orari, improvvisamente dovrebbe recuperare il tempo perso balzando su un treno e venendo trasportato ad alta velocità, pur supponendo l'esistenza dei carri ad alta velocità che non ci sono da nessuna parte. Non c'è logica in questa operazione.

Al signor Matteo Renzi, ballista seriale che va in Europa ad alzare la voce dicendo che forse porrà il veto dopo aver votato per 148 volte su 148 a

favore di ogni provvedimento della Commissione europea, vorrei rivolgere la seguente domanda. Visto che sta andando a piangere miseria per poche centinaia di milioni, perché ha intenzione di impegnare miliardi di risorse in questa opera che non si ripagherà mai? La società Eurotunnel insegna: non è mai stata in pareggio e non ha mai prodotto un centesimo di utile; è continuamente ricapitalizzata da Francia e Gran Bretagna. Eppure, è in completa saturazione.

Questa opera non funziona da alcun punto di vista. Prima di trovarci con l'elefante bianco, sarebbe meglio fermarsi e non impegnare risorse in questo. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

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

CIOFFI (*M5S*). Signor Presidente, parliamo per l'ennesima volta - come è stato già detto - del famoso *tunnel*. È interessante fare qualche ragionamento di carattere più generale, al netto dell'ennesimo atto per la realizzazione di questa opera.

Ci chiediamo continuamente se l'impresa vale la spesa. Parliamo del piano economico e finanziario di questa opera, parliamo di soldi, visto che è una cosa cui molti sono avvezzi in questo Parlamento e, soprattutto, nel Governo. Vediamo se i soldi che spendiamo hanno un beneficio per la collettività.

Come abbiamo detto tante volte, la linea storica non è satura; anzi, è molto al di sotto della sua massima capacità. Oltre tutto, se sono ben informato (e, per la verità, credo di esserlo), il vecchio *tunnel* del Frejus è stato adeguato per la sagoma PC 80 dei grandi treni che portano merci. Si sono spesi 400 milioni di euro per adeguare la sagoma e far passare i grandi treni che portano varie merci. Noi abbiamo speso 400 milioni di euro per adeguare un *tunnel* che già esisteva. Ora vogliamo spendere una cifra molto elevata di soldi dei contribuenti per far ridurre il tempo di trasporto delle merci di venti minuti. Se prendiamo - sono campano e mi viene in mente il seguente esempio - un pomodoro coltivato a Novara e lo portiamo in Francia, risparmiamo venti minuti. Spendiamo 6 miliardi di euro per risparmiare venti minuti nella vita di un pomodoro. Non è una cosa da poco. Anzi, mi sembra molto importante per fare bene le pizze francesi. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Visto che vogliamo fare queste cose, dovremmo compiere un ragionamento più ampio. Si dice che il *tunnel* serve per trasportare le merci italiane in Francia. Gran parte delle merci - come è stato già detto - viaggia però su nave, e tralasciano il fatto che la seconda più grande compagnia del mondo del trasporto merci è fallita. Forse esistono dei problemi nell'ambito dei trasporti mondiali. Abbiamo detto più volte che le merci viaggeranno sulla fibra e su Internet e che con le stampanti 3D probabilmente il carico di trasporto delle merci diminuirà. Al netto di questo, gran parte delle merci arriva non in Italia, ma nei grandi porti del Nord, come quelli di Rotterdam e Amburgo. Per trasportare le merci in Francia, in linea squisitamente teorica competiamo con quei grandi porti. Noi allora prendiamo il porto di Genova, che è chiuso. Vogliamo spendere diversi miliardi per fare una diga di

sopraflutto, che verrà costruita su un battente di 30 metri. Immaginate una montagna di 30 metri per allargare il porto di Genova. Arriveranno, quindi, le merci al porto di Genova e faremo allora un bel buco negli Appennini, il terzo valico, per portarle all'interporto di Novara, da dove partiranno con il treno per andare in Francia. Forse, portando le merci da Rotterdam o da Amburgo direttamente in Francia si impiegherà minor tempo. E allora potremmo usare il *tunnel* per le merci italiane. Ma, se lo vogliamo usare solo per le merci italiane, è chiaro ed evidente che il *tunnel* è inutile, visto che abbiamo già adeguato quello del Frejus.

Se queste sono le situazioni sulle quali ci troviamo a ragionare, ci volete spiegare a che serve fare il buco? È questo il vero dramma. Poi ci sono anche degli aspetti tecnici: leggiamo nella relazione che il progetto definitivo è stato approvato nel febbraio 2015. Come ho detto più volte in quest'Aula, prima di fare il senatore facevo il progettista di opere pubbliche; dunque, mi chiedo: come hanno fatto ad approvare un progetto definitivo se il *tunnel* geognostico - per intenderci, sarebbero le indagini geologiche - non è stato ancora completato? Considerate che come indagine geognostica abbiamo fatto un *tunnel* largo sei metri e profondo sette chilometri e mezzo. Quindi, sarebbe interessante capire come è stato approvato un progetto senza avere le indagini.

Ripeto: perché spendiamo tutti quei soldi? Ecco, adesso mi viene in mente: forse il Governo si è innamorato di quel signore che, con una borsetta, diceva: «L'economia gira con te». Spendi i soldi, così facciamo il bene del Paese. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

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

AIROLA (*M5S*). Signor Presidente, quella in esame è una questione ormai ventennale. Il fatto che non siate riusciti a portare a termine quest'opera di sicuro non dipende soltanto dalla resistenza - come è stata spesso chiamata - dei cittadini della valle, che semplicemente si sono visti imporre senza alcun dialogo un'opera inutile, sostenuta da decine di balle clamorose che abbiamo già avuto modo di ascoltare in parte degli interventi dei colleghi. E basta ricordarne una in particolare: quest'opera sarebbe servita a trasportare merci a 300 chilometri all'ora in galleria - figuriamoci - su una linea che, proprio per la questione iniziale che doveva essere dirimente, si sarebbe dovuta fare nel momento in cui si fosse saturata la linea originale e che non si è mai saturata.

Dicevo che negli ultimi vent'anni non siete riusciti a fare niente. Anche l'abate Faria, quando scavava il *tunnel* per scappare dall'isola di Montecristo, ci avrebbe impiegato sicuramente meno di voi. Perché l'avete fatto? Perché avete cambiato più volte il progetto; perché i vostri *partner* internazionali non erano molto convinti; perché quest'opera costa oggettivamente troppo; perché il problema in Italia è fondamentalmente la corruzione che appesta le amministrazioni, i progetti, i vostri partiti, questo Governo e quello precedente ancora.

Ve la siete presa con un popolo. Una volta un giornalista mi ha chiesto quanto fosse lecito che i valsusini si ribellassero a un'opera. Ma la do-

manda vera sarebbe stata: quanto è lecito che uno Stato con arroganza e svi-
lendo qualsiasi rapporto democratico metta le mani su un territorio e impon-
ga un'opera basata su falsi presupposti? È l'ennesima ingiustizia, perché è
dal 2004 che seguo questo incredibile e inaudito progetto di violenza nei
confronti di un popolo al quale non avete mai avuto neanche il coraggio di
parlare. Avete fatto fare gli osservatori a dei signori che sono stati pagati per
non fare nulla. Avete fatto dei poltronifici.

Questa è la storia, e vedo anni di violenze e soprusi. L'ultimo caso è
ai danni di un'attivista, una cittadina di settant'anni. Ci sono persone che
hanno manifestato pacificamente e che si ritrovano con procedimenti penali
o cacciati dalle loro case. Questo Stato è stato capace di comportarsi così -
ve lo diciamo da tanti anni - per un'opera inutile, e vediamo in quest'Aula
come si comporta.

Quest'Aula è svilita. Ricordo l'ultima ratifica prima di questa incosti-
tuzionale riproposta di accordi e protocolli a cui mancano sempre dei pezzi:
ci avete contingentato i tempi, violando l'articolo 72 della Costituzione, per-
ché andava fatta di corsa. Ma è un'inezia in confronto a quello che abbiamo
visto dopo con la riforma.

È il vostro *modus operandi* classico. Non c'è mai un dialogo. Non c'è
mai la possibilità di confrontarsi in quest'Aula, per capire perché buttare via
decine di miliardi, quando il Paese va a fondo, in un'opera che non siete stai
mai capaci di fare. Avete iniziato con un *tunnel* geognostico e poi avete
cambiato progetti. Il popolo valsusino vi ha interpellato in tutti i modi pos-
sibili e non solo, ed è riuscito a uscire dalla Valle, a coinvolgere il Paese e
altri soggetti internazionali, anche i francesi, che hanno opposto tutte le loro
critiche al progetto.

Il problema delle grandi opere, comunque, lo conosciamo: devono
mangiare i soldi gli amministratori, i politici e gli imprenditori spesso ma-
fiosi, non sempre ma spesso, perché al 90 per cento sono mafiosi.

Andammo a parlare con il procuratore capo dell'epoca, Caselli, per
spiegare che nell'accordo si cedeva la sovranità del territorio. E questa è
un'altra cosa che fate di continuo: cedete a interessi extranazionali la sovra-
nità monetaria, la sovranità territoriale, il debito. Possono venire le multina-
zionali a trivellarci e non parliamo poi di cosa ci aspetta con la nuova riform-
ma, con la causa di supremazia governativa, tale per cui chiunque potrà ve-
nire a casa tua e dire che, siccome Renzi vuole fare una certa cosa, non puoi
opportuni e magari ti fa un *tunnel* in casa o ti pianta una trivella in salotto. Può
essere una battuta? No, e non lo è perché quando andammo da Caselli a mo-
strargli le criticità del primo accordo, i problemi erano basati su una cessione
di sovranità tale per cui si andava a ricadere sotto la giurisdizione france-
se che non aveva le adeguate leggi antimafia. E chissà perché questo aspetto
appariva così ghiotto alle lobby dei politici e degli affaristi. Era ghiotta, per-
ché continuano ad arrestare membri di aree clientelari legate al PD, al cen-
trodestra e al centrosinistra.

È notizia di oggi, pubblicata su «il Fatto Quotidiano» che sono stati
eseguiti alcuni arresti per il Ponte sullo Stretto. Stiamo ancora parlando del
Ponte sullo Stretto. E nel titolo si parla delle idee fisse dei boss di 'ndranghe-

ta per fare soldi con le grandi opere, e si citano il Ponte e la Salerno-Reggio Calabria. È di ottobre la notizia di 23 arresti per il terzo valico.

È allora inutile che il signor Stefano Esposito o qualcun altro ci vengano a dire che, invece, sul progetto TAV Torino-Lione le cose sono state fatte bene. È solo questione di tempo: è un *countdown*. Prima o poi arriveranno le indagini, come stanno adesso arrivando a Torino le indagini della Corte dei conti sulle scoperte dei buchi che l'amministrazione del PD ha lasciato. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Quindi, è solo questione di tempo e il tempo non gioca a vostro favore, perché quest'opera - ve lo dico - non si farà mai. Continuerete a devastare la Valle, a distruggere il paesaggio per un *tunnel* inutile. Non so se ci farete un parco giochi dopo, ma noi quest'opera non la vedremo. È inutile sorridere perché ci rivedremo qui, magari tra cinque anni (o magari vi vedrò io, tra vent'anni, da fuori, perché ho solo due mandati), e quest'opera non sarà mai fatta.

Presidenza del vice presidente CALDEROLI (ore 11,17)

(*Segue AIROLA*). Magari ci sarà ancora Stefano Esposito con la barba bianca che continuerà ad andare nella Valle a spiegare le ragioni del progetto.

Oggi a Milano - un'altra questione importante - Sala si lamenta e chiede l'intervento dell'esercito per garantire la sicurezza. Peccato che i militari e gli alpini, che spesso vediamo agli angoli delle piazze, non possano garantire l'ordine pubblico, perché non sono autorizzati, o possono farlo ma molto limitatamente.

Ora, vorrei far notare che in Valle avete piazzato uno squadrone inaudito di Forze dell'ordine che dovrebbe stare sul territorio. Le Forze dell'ordine, quindi, tra l'altro private delle risorse necessarie - problema di cui questo Stato si riempie la bocca, a cominciare da Gasparri che si alza in piedi tutte le volte a richiederle - cominciamo a toglierle dalla Valle e rimettiamole nelle strade a Torino o nelle procure a seguire le indagini per corruzione. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Cominciamo a fare questo invece di mandare i militari, che non servono a nulla.

Infatti voi create apposta una conflittualità sociale. Lo fate apposta. E questo è ciò che più mi indigna: è davvero vergognoso in questo Paese che voi risolviate sempre tutto con le Forze dell'ordine. Arrivano i lavoratori e protestano? Protestano gli studenti? Manganellate. Ma non parlo di gruppi eversivi, delle montature che vengono spesse fatte. Parlo proprio di normali cittadini che hanno subito delle ingiustizie e che non le meritavano. Meritavano un dialogo. Meritavano di esprimere, negli ultimi venti anni, le loro ragioni con un confronto serio su argomenti veri, e non sulle chiacchiere e di certo non sulla possibilità, di cui parlava il buon Cota dalle mutande verdi, di dare fantasia al commercio. Ma chissà quale commercio si sarebbe creato tra Torino e Lione con il risparmio di un'ora di tempo! I commerci non si creano così, con una linea inutile. Penso al corridoio Kiev-Lisbona: come se fossimo ai tempi del dottor Zivago, come se davvero prendessimo il

treno da Kiev per arrivare a Lisbona. Sono balle, balle con le quali ci avete veramente esasperato.

La gente, soffocata dalla continua pressione delle Forze dell'ordine, dalla repressione di qualsiasi dialogo, è stata accerchiata e perseguitata. Sono fatti che fanno veramente male, perché in un Paese normale non si dovrebbero vedere. E infatti negli altri Paesi non succedono.

Signor Presidente, non avevo molto da dire, perché abbiamo detto tutto. Sono vent'anni che ripetiamo le stesse cose. L'unico auspicio è che quest'opera non si faccia, perché non siete minimamente in grado di terminarla, e si liberi finalmente una valle da uno stato di polizia che non può esistere. E non può esistere nel momento in cui le nostre città, invece, mancano di risorse. Certo, poi è colpa non solo della politica, ma anche dei sindacati che tengono le Forze dell'ordine negli uffici.

Ma avete una vera responsabilità che pesa su di voi. E io vi assicuro che, quando ci ritroveremo qua, o fuori di qua, e questa opera non sarà stata realizzata, dovrete ammettere che avete fatto veramente pena, che siete stati vergognosamente servi esclusivi di una classe corrotta, di amministratori, di progetti, di multinazionali e di un potere europeo che ormai vi guida come burattini. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

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

CROSIO *(LN-Aut)*. Signor Presidente, vorrei parlare di ferrovie, ma innanzitutto voglio dire che il Gruppo della Lega Nord è favorevole alla ratifica in esame, perché è favorevole alla modernità.

Dico ai colleghi del Movimento 5 Stelle, che hanno tutta la mia simpatia, che trovo abbastanza bizzarro che essi vengano in Svizzera ad ammirare quella grande opera che è Alp Transit. Alp Transit non è uno scavo situato nel paese di Heidi, ma è la più grande opera ferroviaria realizzata in Europa; un buco di 57 chilometri, una delle opere più straordinarie che tutti abbiamo esaltato, che, però, fuori dei confini italiani va bene, ma all'interno dei nostri confini non va più bene. Posso capire che nel nostro Paese ci sia un po' di confusione da questo punto di vista. Contrariamente, infatti, a quanto ha fatto qualcun altro (come ho detto prima), abbiamo investito esclusivamente sull'alta velocità e non sul resto del sistema ferroviario. Infatti, oggi la rappresentazione chiara del nostro Paese è che siamo estremamente competitivi per quanto riguarda l'alta velocità, in ambito internazionale ed europeo, ma siamo all'ultimo posto, probabilmente, nell'ambito del trasporto pubblico locale. Questa è la verità: non abbiamo fatto investimenti. Ma gli italiani oggi non chiedono, come dice l'amministratore delegato di RFI, chissà quale grande opera. Vogliono treni puliti, puntuali e sicuri.

Ma la modernità passa anche attraverso l'alta capacità e l'alta velocità e - come dicevo - trovo bizzarro esaltare progetti fatti al di fuori del nostro Paese da imprese italiane, con grande successo, e poi dire che a casa nostra non vanno bene. A casa nostra bisogna fare chiarezza su determinate filosofie e determinate visioni per quanto riguarda la ferrovia.

Credo che siamo tutti d'accordo nel ritenere che, se vogliamo togliere dalle strade il traffico su gomma e portarlo su ferro dobbiamo creare le con-

dizioni perché ciò accada. Qualcuno più bravo di noi, in Europa, sostiene che chi semina strade raccoglie traffico: questa è la verità, per cui fanno importanti opere e questa è la filosofia alla quale vogliamo ispirarci quando programiamo queste opere.

In questo momento, nel nostro Paese c'è un po' di confusione alimentata da questo Governo, che è abbastanza confuso sul tema delle ferrovie. Mi spiego meglio: trovo il tentativo di mettere assieme ANAS e RFI abbastanza azzardato e complesso e dimostra come l'Esecutivo sia in stato confusionale, tanto che, signor rappresentante del Governo, avete abbandonato la privatizzazione delle Ferrovie dello Stato qualche mese fa perché non c'era lo stesso parere tra i vari Ministeri. Il ministro Delrio, come risulta dal Resoconto stenografico, dichiarò in Commissione che la privatizzazione delle ferrovie nel nostro Paese era un'occasione di rilancio e di sviluppo (lo ha dichiarato lui), ma il giorno dopo - o quello precedente, non ricordo più - il Ministro dell'economia dichiarò candidamente che la privatizzazione delle ferrovie era solo un sistema per far cassa (lo ha detto lui). Dunque: mettetevi d'accordo!

Dal nostro punto di vista, sposando la filosofia per cui chi semina strade raccoglie traffico, dobbiamo guardare i Paesi che sanno fare i progetti seriamente, bisogna realizzare le ferrovie e farlo con certe condizioni ed è del tutto evidente che la privatizzazione e tutte le azioni che vanno sul grande sistema di trasporto ferroviario sono un'occasione di rilancio e di sviluppo per il nostro Paese. Ora, se guardo alla programmazione che c'è in questo momento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito del progetto del ministro Delrio per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie, sono molto preoccupato perché, come ho detto, c'è un grande stato confusionale, dinanzi al quale, a questo punto, devo spezzare una lancia a favore di quanto sostengono i colleghi del Movimento 5 Stelle. È infatti del tutto evidente che se si fanno opere strategiche, come potrebbero essere AlpTransit, TAV o quant'altro, deve esserci tutto un sistema integrato che favorisca le condizioni sia per il trasporto merci che per il trasporto ad alta velocità dei passeggeri che deve essere conseguentemente agganciato.

Noi più volte abbiamo dato stimoli a questo Governo affinché le adduttrici ai grandi trafori alpini, nel nostro Paese e al di fuori, siano compiute nel più breve tempo possibile. Infatti, se vogliamo ricevere quei 700 treni al giorno che potrebbero vomitarci da AlpTransit dobbiamo essere preparati, collega Della Vedova: dobbiamo fare le adduttrici, che sono le ferrovie che salgono sulla sponda orientale del lago Maggiore, dobbiamo potenziare la linea Milano-Chiasso e dobbiamo fare le adduttrici anche per la TAV. Questo per cercare di essere un minimo competitivi con i 73 chilometri di banchina che ci sono al porto di Rotterdam, ovvero con un sistema di trasporto integrato tra merci, ferrovie e autostrade del mare che in questo momento vede il nostro Paese in una condizione favorevole, dopo che il canale di Suez è stato raddoppiato, permettendoci di trasportare merci verso l'oriente con più celerità e con un'economia di scala. È fuor di dubbio che non saremo mai totalmente competitivi con Rotterdam, ma potremmo esserlo parzialmente: possiamo intercettare una parte importante di mercato e non lo diciamo solo noi.

Mi rivolgo ancora ai colleghi del Movimento 5 Stelle. Sanno benissimo anche loro che la Confederazione Elvetica ha messo sul piatto importanti finanziamenti affinché il nostro Paese si decida a fare, con Hupac o con altri sistemi, un sistema integrato in cui le merci possono scendere verso sud ed essere trasportate sulle autostrade del mare. Noi dobbiamo pertanto assolutamente perseguire questa filosofia di trasporto integrato e di modernizzazione del trasporto, anzitutto, signor Sottosegretario, cercando di mettere chiarezza all'interno del Governo. Avete presentato un disegno di legge volto a privatizzare le ferrovie e poi siete tornati indietro perché c'è stata una incomprensione tra i vari Ministeri: mettetevi d'accordo su di che morte volete morire. È un dato di fatto che, dal punto di vista strategico, il nostro Paese deve assolutamente continuare nel solco che avete ereditato dai precedenti Governi e che dovete portare avanti, ma è altrettanto evidente che bisogna farlo con determinazione, cosa che purtroppo non state dimostrando di voler fare.

La nostra preoccupazione è che sta venendo avanti il discorso della fusione fra RFI ed ANAS e noi ci chiediamo quale sarà prevalente: sarà prevalente il pensiero di ANAS, ovverosia che in trasporto su gomma sia il vincitore di questa competizione, o la filosofia di RFI o di chi in questo momento è all'interno delle ferrovie, che aspettiamo ancora di capire quale sarà? Cosa sarà? Ci lascia nell'incertezza.

Noi ci limitiamo ad analizzare in maniera asettica quello che in altri Paesi, in ambito europeo e non solo, stanno facendo, ovverosia che le ferrovie bisogna farle e con certe caratteristiche. E non mi venga a dire, il collega Cioffi, che vengono fatti trafori alpini perché le linee sono sature: la linea del Gottardo non era affatto satura, ma voi sapete benissimo che nel sistema trasportistico un conto è far circolare treni che sono lunghi 2 chilometri e un conto è far girare 4 treni che sono lunghi 500 metri. Sono due cose completamente diverse. Se facciamo i trafori di base dei grandi valichi alpini è perché vogliamo delle ferrovie di pianura all'interno delle Alpi. Questa è la filosofia anche del sistema trasportistico, perché altrimenti non saremmo competitivi. I treni merci non devono andare a 300 chilometri orari, devono avere determinate caratteristiche dal punto di vista tecnico e tecnologico: questa è la differenza tra l'alta velocità e l'alta capacità; su cui forse c'è ancora un po' di confusione nella testa di qualcuno. Queste sono le condizioni sulle quali dobbiamo lavorare e le prerogative ci sono.

Ribadisco, come dirò in dichiarazione di voto, che noi siamo favorevoli: l'unica preoccupazione è che il Governo anche su questa partita sia in stato confusionale. Da parte nostra intendiamo continuare in questa direzione, perché è un progetto che avete ereditato ed è un progetto serio con il quale il nostro Paese si è presentato in ambito europeo e, se non sbaglio, entro il 31 dicembre dobbiamo riscuotere il 40 per cento dei finanziamenti europei, perché altrimenti ci giochiamo anche questi. *(Applausi dal Gruppo LN-Aut)*.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto studenti e docenti dell'Istituto comprensivo «Angelo Maria Ricci» di Rieti, che stanno assistendo ai nostri lavori. (*Applausi*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2551 (ore 11,33)

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

SCIBONA (*M5S*). Signor Presidente, al senatore collega Crosio risponderò più nel dettaglio in Commissione. Devo dire però brevemente che il caso del Gottardo è assolutamente un'altra cosa rispetto alla linea Torino-Lione: ci sono totali diversità sia logistiche che trasportistiche per quanto riguarda le merci e comunque nessuna componente del Gruppo Movimento 5 Stelle ha mai fatto neanche un *tweet* di elogio di questa grande opera svizzera (ricordo: svizzera, perché qualcuno ha ancora dei dubbi) e l'unica cosa in cui effettivamente lo Stato italiano eccelle, se si parla di grandi opere, non è la programmazione, ma la corruzione e gli arresti, purtroppo. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Tornando a noi, devo ammettere che la tentazione di insultarvi per venti minuti era tanta, ma avrebbe avvalorato l'ipotesi che il Movimento 5 Stelle riesca solo a insultare e non a proporre e a entrare nel merito delle cose, dicendo no a tutto, mentre non è così e lo abbiamo sempre dimostrato. Preferisco, quindi, dire cose che dovete ascoltare, anche se molti neanche sono presenti in Aula.

Devo, però, iniziare senza rivolgervi l'appellativo di "onorevoli" (come è nostro solito, d'altro canto), perché credo che oggi, con gli evidenti problemi che il Paese ha, sconvolto da alluvioni, terremoti e quant'altro, vi siano ancora troppi corpi caldi in giro sul nostro territorio, mentre qui si fanno azioni politiche per mandare avanti una grande opera, probabilmente per paura che il prossimo mandato governativo tolga ad alcuni amici le prebende che sono state promesse. Questo è inutile dirlo, perché voi lo sapete benissimo.

Tutti i provvedimenti importanti sono fermi, si basano solo sulle parole del *Premier* e non sono mai stati seguiti da atti, come sempre: rimangono mere parole che fanno di presa in giro. In questa infinita storia, stiamo attendendo da mesi l'esito del *referendum* del 4 dicembre, senza che il Paese possa avere qualcosa di reale su cui muoversi: tutta questa immobilità soltanto per un'idea, sbagliata, che nulla ha a che vedere con la democrazia.

Detto questo e confermato, quindi, il "disonorevoli senatori", questa mossa è altamente inopportuna. Mio malgrado e con il disagio di dover sedere nella stessa stanza in cui voi vi trovate, passo in rassegna alcuni punti critici, per buona parte anche incostituzionali o, se vogliamo, truffaldini di questi trattati. Ovviamente, voi li ratificherete senza neanche battere un ciglio. Sono due: l'Accordo e il Protocollo addizionale che, a detta dell'Accor-

do, dovevano essere approvati separatamente, mentre voi li state approvando insieme.

Primo punto. L'Unione europea non ha definito la piena partecipazione al progetto, né ha quantificato la percentuale di finanziamento dello stesso, quindi vi è indeterminatezza dei costi. Come specificato nell'articolo 1 dell'Accordo del 2012, l'Accordo stesso non costituisce uno dei protocolli aggiuntivi previsti dall'articolo 4 dell'Accordo del 2001 precedentemente citato e, in particolare, non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo aggiuntivo opzionale separato (appunto: separato), tenendo conto, in particolare, della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto (articolo 1, comma 3).

La deliberazione CIPE del 20 febbraio 2015, n. 19, ribadisce, alla quartultima riga delle premesse, che l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese resta, infatti, subordinato all'approvazione di un protocollo aggiuntivo all'accordo del 29 gennaio 2001 e dovrà tenere conto, in particolare, della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto.

Il Grant agreement under the connecting Europe facility (CEF), stipulato il 25 novembre 2015 tra la Commissione europea, attraverso l'Innovation and networks executive agency (INEA), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie assegna un contributo di circa 814 milioni di euro, a fronte di spese programmate per circa 1,9 miliardi di euro, il tutto da realizzarsi entro il 31 dicembre 2019.

Le attività alle quali l'Unione europea ha assegnato l'attuale contributo riguardano sia i lavori preliminari, sia quelli definitivi, ma difficilmente i lavori definitivi potranno essere completati, tenuto conto che nel Grant agreement, all'articolo 1, comma 3, si specifica che gli studi in corso e le indagini geologiche saranno completati aprendo la strada per i lavori preparatori e l'inizio delle principali opere civili, che proseguiranno oltre il 2019 fino al loro completamento. Pertanto, l'azione è una fase intermedia di un investimento complessivo di infrastrutture in questa regione.

Appare quindi evidente che il programma sul quale l'Unione europea ha assegnato il contributo consiste in una spesa drasticamente inferiore, pari a circa 1,9 miliardi, rispetto a quella necessaria per la realizzazione del progetto della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria, il cui costo, ai sensi del Protocollo oggetto del disegno di legge di ratifica in esame, è stimato intorno agli 8,3 miliardi di euro. Se ne deduce quindi chiaramente che il contributo europeo assegnato con il *Grant agreement* non definisce la partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto, in quanto non riguarda la realizzazione complessiva del progetto stesso. Infatti, eventuali ed ulteriori future partecipazioni dell'Unione europea potranno verificarsi soltanto a seguito dei seguenti passaggi: assegnazioni di fondi nel bilancio dell'Unione europea; successiva emissione di bandi dedicati al finanziamento di grandi infrastrutture di trasporto transfrontaliero; presentazione da parte dei Governi italiano e francese di specifiche domande di finanziamento; eventuale accettazione di tali domande e assegnazione dei relativi finanzia-

menti. Il tutto da spalmare sulle prossime legislature dell'Europarlamento, per avere un po' più di fondi che ovviamente non ci sono.

Nessuno dei passaggi sopraelencati è ad oggi garantito o assicurabile, in quanto nessuna istituzione europea ha la possibilità di vincolare per il futuro i bilanci dell'Unione. Ciò detto, ne consegue che a tutt'oggi non sussistono le condizioni esplicitamente richieste dall'Accordo del 2012 e dalla delibera CIPE 19/2015, ai sensi dei quali è richiesta partecipazione definitiva dell'UE a questo progetto. Quindi, come affermato, è chiaro che attualmente una ratifica dell'Accordo del 2015 e del Protocollo aggiuntivo del 2016 che è in esso contenuto si pongono in diretto contrasto con l'Accordo del 2012 e con la delibera CIPE 19/2015. Eppure ve ne fregate, ma questo noi lo sapevamo già: dopo il mostro giuridico della "schiforma" Boschi, per voi queste sono bazzecole, quisquiglie, pinzillacchere.

Passando poi all'esame puntuale dei testi, all'articolo 5 dell'Accordo viene prevista la possibilità di apportare modifiche all'Accordo del 30 gennaio 2012, ratificato con la legge n. 71 del 23 aprile 2014, nella parte che disciplina la commissione dei contratti, composta da dodici membri nominati per metà da ciascuna parte con scambi di lettere tra le medesime parti - cioè: potete nominare la commissione mandandovi delle lettere? Ma stiamo veramente scherzando? - in tal modo permettendo che gli eventuali emendamenti proposti sfuggano alla valutazione e alla successiva ratifica parlamentare.

La riforma costituzionale abolisce in parte il bicameralismo, che era perfetto, ma questo accordo abolisce direttamente tutto il Parlamento: si faranno emendamenti con scambi di lettere. Tutto questo è veramente ridicolo, alla faccia della Repubblica parlamentare e della democrazia!

Le parti modificabili attraverso scambi di lettere intervengono, tra l'altro, su ambiti rilevanti, quali i criteri preposti alla selezione delle candidature e delle offerte, la validità dell'eliminazione delle candidature e delle offerte, nonché i mezzi materiali e finanziari a disposizione della commissione dei contratti, necessari a permetterne il corretto funzionamento, ovvero, come si suol dire, dove c'è la ciccìa, dove ci sono i soldi e dove si può fare un favore a un amico piuttosto che a un altro, dove ci si spartisce la torta.

Inutile negarlo: è successo per il terzo valico, dove sono stati pizzicati con le mani nella marmellata, e succederà anche qui prima o poi (finora è andata bene per qualcuno); ma, come vedremo più avanti, questa volta gli fornite precisi strumenti per nascondersi e per non essere neanche individuati mentre vanno all'incasso.

Andando oltre, all'articolo 6, del tutto inopportuno, si ribadisce il trasferimento al promotore pubblico del ruolo di gestore di infrastruttura della linea storica Bardonecchia-Modane e del tratto relativo alle interconnessioni di Avigliana e Bussoleno con la nuova linea. In pratica, state dando a una società di diritto francese un tratto di una linea italiana, attualmente in gestione a RFI: oltre alla sovranità della nazione, anche le infrastrutture state dando agli esteri. Per quali motivazioni? Perché una linea che fino al confine è ora sotto il controllo di RFI deve invece passare sotto quello pubblico? Per quale motivo? Quali sono le regole che dovranno essere rispetta-

te? Chi garantirà poi la sicurezza di quella linea? Dopo voler fare ammalare i cittadini valsusini con un'opera devastante, che va comunque a toccare delle importanti falde della montagna, volete anche devastarli e annientarli con incidenti ferroviari?

Passiamo al Protocollo, la seconda parte dell'Accordo in agenda oggi. All'articolo 2, comma 2, si prevede un'attualizzazione delle spese di realizzazione a fine lavori. Tale attualizzazione ha lo scopo di effettuare l'adeguamento finale degli scostamenti rilevati, da verificare annualmente mediante un indice di riferimento definito dal protocollo stesso (allegato, punto 3), che consiste in un indicatore di variazione dei prezzi riferiti alle differenti componenti del costo dell'opera. Tale indice, denominato INLTL, deve essere determinato analiticamente secondo le modalità di calcolo stabilite nel Protocollo stesso (allegato, punto 3.1).

Per quanto concerne le modalità di aggiornamento dei costi sul lato francese, il Protocollo precisa dettagliatamente, per ciascuna categoria di spesa, il relativo indice di riferimento assunto, precisandone tipologia, fonte e quant'altro. Ma, si sa, in Francia sono precisi, noi invece siamo un po' cacciaroni. Infatti, per i costi del lato italiano il protocollo non contiene alcun riferimento certo, limitandosi a generiche e ambigue indicazioni quali: «Per la parte italiana, vengono utilizzati indici analoghi che comprendono le stesse componenti sulla base degli indici italiani» (allegato, punto 3.1). Ancora si prevede che: «Per l'ISTAT, gli indicatori rilevati corrispondono il più possibile agli indicatori INSEE e in caso di indisponibilità, agli indicatori equivalenti con un livello di precisione appena inferiore». Ma di cosa stiamo parlando?

È evidente che nell'attuale formulazione del Protocollo i criteri di attualizzazione dei costi dei lavori sul lato italiano risultano sostanzialmente indefiniti e mi stupisce che la Commissione bilancio abbia potuto avallare questo. Questa imprecisione, questa precisa e cosciente indeterminatezza creata ad arte per lucrare sull'opera determina un notevole pregiudizio alla corretta applicazione della ripartizione dei costi a fine lavori tra Italia e Francia e, in più, crea le basi di elevati rischi di futuri contenziosi economici e giuridici tra i due Paesi.

Vorrei che il relatore e il Presidente della Commissione bilancio, così come tutti i grandi fautori di quest'opera, potessero essere poi chiamati a risarcire in solido tutte le spese *extra* dovute a questa indeterminatezza che oggi hanno avallato! E non è escluso che, nel caso in cui il Movimento 5 Stelle vada al Governo, questo non avvenga. Quindi, non datevi alla macchia, ma rimanete in zona, perché vi verremo a cercare. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Andiamo avanti. All'articolo 2 si specifica che il costo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria è di 8,3 miliardi di euro, certificato ai sensi dell'articolo 18, comma 1, dell'Accordo del 30 gennaio 2012, ed espresso alla data di valuta di gennaio 2012. Il predetto articolo 18, però, prevede che il costo stimato del progetto definitivo venga certificato da un terzo esterno. Nel Protocollo non vi è invece alcun riferimento alla certificazione dei costi a opera di un terzo esterno. In ogni caso, la certificazione prodotta dalla Tractebel Engineering è tutt'altro che definitiva e assodata,

tenuto conto che a pagina 15 del documento di certificazione si dichiara testualmente: «D'altronde, se la soluzione alternativa sarà prescelta, gli studi futuri consentiranno di chiarire il progetto delle nuove opere e delle opere modificate e di perfezionare la stima attuale del costo e delle tempistiche di costruzione», generando così un'ulteriore indeterminatezza sui costi stessi dell'opera e sulla loro ripartizione tra Italia, Francia e Unione europea e, in ultima analisi, sul bilancio dello Stato per i prossimi anni. Anzi, per le prossime generazioni.

A conferma dell'approssimativa stima dei costi dell'opera, appare opportuno segnalare anche quanto affermato nella nota tecnica predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in risposta alle osservazioni del relatore, in cui si chiarisce che «Eventuali incrementi del costo certificato previsti dall'articolo 2 del Protocollo addizionale dell'Accordo del 24 febbraio 2015, saranno oggetto di appositi provvedimenti normativi». Ma voi avete comunque calcolato le coperture. Fare carte false o chiudere gli occhi pur di approvare questa ratifica infame non vi fa veramente onore. Qui si favorisce chi gonfia i costi, si favorisce chi lucra sulle grandi opere, si favoriscono gli amici degli amici, omettendo, nascondendo e facendoci assistere all'ennesima melina in Aula: di male in peggio.

Inoltre, sempre all'articolo 2, viene stabilito che: «Al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla data di valuta gennaio 2012 sono, da tale data, attualizzati sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5 per cento». Per cui, se ne dovrebbe dedurre che il costo di 8,3 miliardi di euro, una volta attualizzato, inevitabilmente supererà i 9 miliardi di euro. A questo aggiungiamo che il tasso dell'1,5 per cento è solo stimato, magari sarà del 3 per cento, con un aumento dei costi spropositato, che, come ho detto, mi auguro in futuro possa essere pagato con i vostri soldi, non con quelli dei cittadini, che purtroppo ne hanno sempre meno.

All'articolo 3 viene previsto che: «In applicazione dell'articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio 2015, le parti si impegnano a cooperare» per «prevenire ogni rischio o tentativo d'infiltrazione mafiosa nell'ambito della stipulazione e dell'esecuzione dei contratti relativi alla realizzazione della sezione transfrontaliera», conferendo «alla commissione intergovernativa l'incarico di lavorare all'elaborazione di un regolamento dei contratti» in materia di antimafia. Ed ecco che, con modalità del tutto singolari quanto improprie (per usare un eufemismo), sia l'Accordo che il Protocollo producono effetti giuridici internazionali, ossia l'elaborazione di un regolamento dei contratti prima ancora che i predetti atti siano ratificati e vigenti nell'ordinamento italiano, con ciò facendo sì che il Parlamento esamini un atto, il regolamento, prima ancora che le fonti del medesimo atto vengano ratificate. Vi state rendendo conto che siamo di fronte ad atti consequenziali che entrano in vigore gli uni sulla base degli altri, anche se non ancora in vigore? Qui questo non accade, perché sono già stati scritti tutti e li stiamo ratificando nel medesimo istante. Questo è un precedente, oltre che un abominio, perché ancora nessuno era arrivato ad una simile operazione. Ma si sa, per i senatori di questa legislatura va bene tutto: l'importante è servire il capo, la

legge non conta più, conta solo assicurarsi una calda sedia per il futuro. Ma il vento cambierà, non vi preoccupate. State molto attenti.

Infine, con riferimento al regolamento, va osservato che esso ha ad oggetto la definizione delle regole applicabili al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa e di superare il problema dell'impossibilità di effettuare i controlli antimafia riferiti agli appalti, rilevata da più parti, ad esempio anche dal presidente dell'ANAC, Raffaele Cantone. Ma è chiaro come la procedura di ratifica sia inidonea a rendere operative, mediante lo strumento del regolamento, in luogo della modifica dei trattati, le norme italiane antimafia relative sia ai contratti pubblici conclusi dal promotore pubblico sia ai subappalti e ai subaffidamenti. (*Richiami del Presidente*).

Posso avere qualche minuto in più?

PRESIDENTE. Solo un paio, perché ha già parlato per venti minuti.

SCIBONA (*M5S*). Purtroppo i cittadini italiani pagheranno per decenni le conseguenze di questo atto, quindi, ora, due minuti in più non saranno tanti.

Andiamo oltre: mentre voi qui, miopi rispetto a quanto succede fuori e guidati dal mantra di chi vuole arricchirsi, votate quest'opera senza cognizione di causa, ecco che i nostri cugini d'oltralpe risultano ancora una volta un pochino più intelligenti, perché vanno a specificare molto bene tutti i passaggi.

Il 10 giugno 2016, il primo presidente della Corte dei conti francese ha indirizzato una comunicazione al primo ministro Manuel Valls in merito alla gestione dell'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) per l'esercizio 2009-2015. Nel rapporto, il presidente Migaud si è mostrato severo nei confronti della gestione, della *governance* e sulla situazione contabile dell'Agenzia, incaricata di allocare i finanziamenti pubblici necessari per la realizzazione delle grandi infrastrutture nazionali, inclusa la quota francese della Torino-Lione. In particolare, la Corte ha evidenziato che la gestione dell'AFITF sarà ancora meno sostenibile sotto il profilo finanziario in caso di realizzazione di nuovi grandi progetti quali la linea Torino-Lione, tenuto conto che il finanziamento del progetto, al di là dell'ipotesi di cofinanziamento europeo, è, in termini di *budget*, ampiamente fuori dalla portata dell'Agenzia, sia con riferimento al 2019 che più in là nel tempo.

Badate che l'intervento della magistratura contabile transalpina si inserisce in un percorso di progressivo e radicale ripensamento delle politiche del trasporto ferroviario in Francia, che ha raggiunto il proprio culmine in tempi recenti: il 22 aprile 2013 il Governo francese ha infatti pubblicato le raccomandazioni della missione Bianco, incaricata dall'Esecutivo di stilare linee guida per il futuro dei trasporti su ferro, dalle quali si evince il disinvestimento da nuove linee ad alta velocità. Chissà come mai.

Signor Presidente, ho ancora qualche pagina da leggere, quindi chiedo di consegnare la restante parte del mio intervento, affinché sia pubblicato nei Resoconti della seduta odierna.

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza in tal senso. Le ricordo che ha ancora un minuto di tempo, senatore Scibona.

SCIBONA (*M5S*). Grazie, signor Presidente.

Per non tediare i colleghi e non frenare il progresso che sicuramente l'Assemblea vorrà mandare avanti, concludo con l'auspicio - anche se ormai non ci credo neanche più - che il Senato blocchi questo abominio legislativo internazionale.

L'Italia ha bisogno di ben altre cose, rispetto a questa linea, che non ha alcun senso di essere realizzata, perché realizzandola toglieremmo alle infrastrutture italiane la possibilità di essere mantenute e aggiornate all'occorrenza, secondo le necessità reali del Paese. Mi auguro dunque che qualcuno si metta una mano sulla coscienza e dica di no. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.
Ha facoltà di parlare il relatore.

SANGALLI, *relatore*. Signor Presidente, farò una replica breve e, se mi consente, esporrei brevemente alcune argomentazioni, chiedendo di consegnare il testo scritto del mio intervento, affinché sia pubblicato nei Resoconti della seduta odierna. Come ho detto, illustrando la mia relazione, oggi ci occupiamo della ratifica di un accordo tra Italia e Francia attinente alla costruzione della linea Torino-Lione. La nuova linea rappresenta un passaggio fondamentale di modernizzazione del nostro Paese, è condivisa tra noi, la Francia e l'Unione europea. Tutto ciò che è stato detto è ovviamente frutto di opinioni diverse. Questa Assemblea e tutto il Parlamento hanno avuto modo di confrontarsi sull'opera, sulla sua utilità e sulle sue caratteristiche e, ovviamente, è difficile che le opinioni, quando sono troppo diverse o preconcettualmente diverse, possano collimare negli atti, in questo caso un atto di ratifica dell'accordo tra due Stati.

Voglio evidenziare che le procedure che si adottano nell'accordo in esame sono state ampiamente adottate in altri trattati internazionali. Certamente, la Francia le ha applicate, acconsentendo anche all'assunzione della legislazione del Paese con cui realizza l'accordo come prevalente rispetto alla propria legislazione nazionale. Dico questo perché la normativa antimafia entrerà nel regolamento dell'accordo, diventandone parte sovraordinata rispetto alla legislazione francese e ciò è avvenuto con modalità identiche quando si è trattato della realizzazione del *tunnel* della Manica o di altri interventi infrastrutturali che non voglio adesso ricordare.

La necessità di quest'opera è nota ed è quella di collegare il traffico delle merci ad una direttrice europea ad altissima intensità di produzione non essendo, la linea attuale, adeguata per entrare in questo ambito. Si collegano alcune delle aree più industrializzate d'Europa e i margini di crescita economica di questa operazione, per chi la vuole vedere con obiettività, sono indiscutibili negli anni. Si tratta infatti di infrastrutture che misurano la propria validità in una prospettiva storica: se dovessero misurarla nel brevissimo periodo, non avrebbero tutta questa portata strategica.

Dal punto di vista dei costi, nella relazione mi pareva di essere stato chiaro: l'Accordo prevede una quota complessiva di intervento pari a circa 8,3 miliardi di euro; la quota di competenza dell'Italia è di circa 2,9 miliardi di euro, la quota di competenza dell'Unione europea è di circa 3,3 miliardi di euro, quella di competenza della Francia è di circa 2,87 miliardi di euro.

L'elemento che ha interessato maggiormente il lavoro della Commissione è la compatibilità tra le due legislazioni e l'assunzione nella legislazione corrente francese di tutte le nostre norme antimafia. Questo, da verifiche che abbiamo fatto approfonditamente, corrisponde esattamente alla realtà. Questa opera vede la messa in campo di una commissione di natura prefettizia, come capita per la certificazione antimafia in Italia, tra il prefetto francese e quello di Torino, commissione che opererà sulla base di un regolamento che diventa norma sovranazionale.

Crediamo che questa ratifica debba essere fatta nei tempi dati, perché questo consentirebbe di essere in regola con l'intervento e il supporto europeo.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo non intende intervenire in sede di replica.

Comunico che è pervenuto alla Presidenza - ed è in distribuzione - il parere espresso dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti, che verrà pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna.

La Presidenza dichiara inammissibili l'emendamento 1.3, in quanto privo di reale portata modificativa, nonché gli emendamenti da 1.103 a 1.110, in quanto volti a condizionare la ratifica di un accordo già sottoscritto.

In relazione alle modifiche approvate in sede referente per soddisfare le condizioni poste ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione dalla Commissione bilancio, risultano altresì inammissibili le proposte 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14 e 3.15.

Passiamo all'esame degli articoli, nel testo proposto dalla Commissione.

Procediamo all'esame dell'articolo 1, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANGALLI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti.

DELLA VEDOVA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.1, sostanzialmente identico agli emendamenti 1.100 e 1.2.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIBONA (*M5S*). Signor Presidente, intervengo per ribadire che gli emendamenti presentati rappresentano il minimo sindacale, perché su un disegno di legge di ratifica si può fare poco. Essi mirano a darvi l'ultima possibilità per evitare questo scempio giuridico.

La questione, come ho detto, è che i protocolli aggiuntivi devono essere approvati in maniera separata dall'accordo vero e proprio, e in maniera conseguente e successiva, e che i costi di questa opera non sono attualizzati con un tasso dell'1,5 per cento e non c'è certezza né del finanziamento da parte europea, né di quello che sarà il costo finale per il Governo italiano.

Per quanto riguarda la questione della legislazione antimafia, mi sembra che, come già detto, un regolamento *inter partes* non possa assolutamente essere considerato un testo di legge vigente in un Paese straniero. Voi continuate a sostenere che tale legislazione è stata recepita; vedremo poi, quando la *gendarmerie* dovrà inseguire i mafiosi italiani, come farà.

SANTANGELO (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO (*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 dell'emendamento 1.1, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, sostanzialmente identico agli emendamenti 1.100, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori, e 1.2, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

L'emendamento 1.3 è inammissibile.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.4, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, identico all'emendamento 1.101, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 1.102, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori, fino alle parole «*lettera b*)».

(Segue la votazione).

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

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 1.5.
Gli emendamenti da 1.103 a 1.110 sono inammissibili.
Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'articolo 1.
(Segue la votazione).

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

Passiamo all'esame dell'articolo 2, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANGALLI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sugli emendamenti identici 2.1 e 2.100.

DELLA VEDOVA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati sull'articolo 2 altri emendamenti oltre quello soppressivo 2.1, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, identico all'emendamento 2.100, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori, passiamo alla votazione del mantenimento dell'articolo stesso.

SANTANGELO *(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 del mantenimento dell'articolo 2.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'esame dell'articolo 3, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANGALLI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti all'articolo 3.

DELLA VEDOVA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.1, identico all'emendamento 3.100.

SANTANGELO (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).

Procediamo con l'emendamento 3.1, identico all'emendamento 3.100, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA (M5S). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.1, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, identico all'emendamento 3.100, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'emendamento 3.2, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA (M5S). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.2, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'emendamento 3.3, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA (M5S). Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.3, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 3.101, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori, fino alla parola «previa».

(Segue la votazione).

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

Risultano pertanto preclusi la restante parte e gli emendamenti 3.102 e 3.103.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.104, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.105, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'emendamento 3.4, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA *(M5S)*. Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.4, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.5, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, sostanzialmente identico all'emendamento 3.106, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'emendamento 3.6, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA *(M5S)*. Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.6, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'emendamento 3.7, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA *(M5S)*. Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.7, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'emendamento 3.8, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

SCIBONA *(M5S)*. Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento 3.8, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori, fino alle parole «*secondo periodo*».

(Segue la votazione).

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

Risultano pertanto preclusi la restante parte e l'emendamento 3.9.

Passiamo all'emendamento 3.107, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

CERVellini *(Misto-SI-SEL)*. Ne chiediamo la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.107, presentato dal senatore Cervellini e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Gli emendamenti da 3.10 a 3.15 sono inammissibili.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.16, presentato dal senatore Scibona e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

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

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'esame dell'articolo 4, sul quale sono stati presentati emendamenti che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

SANGALLI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su entrambi gli emendamenti presentati.

DELLA VEDOVA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati sull'articolo 4 altri emendamenti oltre quelli soppressivi 4.1, presentato dal senatore Scibona e altri senatori, e 4.100, presentato dal senatore Cervellini e altri senatori, passiamo alla votazione del mantenimento dell'articolo stesso.

SANTANGELO (*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 del mantenimento dell'articolo 4.

(Segue la votazione).

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

Passiamo alla votazione finale.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Presidente, intervengo solo per ribadire il voto favorevole del nostro Gruppo al provvedimento in esame, sottolineando che in questa fase sarebbe stato assolutamente necessario che il Governo facesse sentire, anche in ambito europeo, la propria voce proprio per rivendicare quanto detto da parte mia a nome del Gruppo in discussione generale.

Purtroppo il Governo è in stato confusionale, ma per fortuna ha ereditato qualcosa di buono. È bene che porti avanti in ambito internazionale questa ratifica, sperando che chi verrà dopo riesca - e sicuramente riuscirà - a fare di meglio.

GAMBARO (*AL-A*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAMBARO (*AL-A*). Signor Presidente, anch'io preannuncio il voto favorevole del mio Gruppo sul provvedimento al nostro esame. Si tratta di un protocollo addizionale dell'Accordo italo-francese che era stato già stato scritto il 29 gennaio 2001 e ratificato con la legge n. 228 del settembre 2002.

Oggi l'Accordo si concentra sostanzialmente sul regolamento, sui contratti e la normativa antimafia, la certificazione dei costi dell'opera e

l'aggiornamento del piano finanziario. L'Italia si era impegnata a ratificare l'Accordo entro il gennaio 2017, data che l'Unione europea ha definito tassativa per sbloccare i finanziamenti comunitari a favore della nuova linea ferroviaria. (*Applausi dal Gruppo AL-A*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERVellini (*Misto-SI-SEL*). Signor Presidente, nelle scorse settimane una raffica di arresti in due operazioni dei Carabinieri a Roma e della Guardia di finanza a Genova per presunti episodi di corruzione nei contratti di subappalto ha mostrato ancora una volta quello che noi di Sinistra Italiana e SEL abbiamo sempre denunciato: c'è un verminaio strettamente collegato al sistema delle grandi opere, dal terzo valico Milano-Genova, al sesto macro lotto della A3 Salerno-Reggio Calabria, il Mose e quant'altro.

Tra l'altro, spesso si fa uso di trucchetti; ad esempio, quello utilizzato per la A3, Salerno-Reggio Calabria, di cui si annuncia l'inaugurazione e il termine dei lavori con il trucco squallido di anticipare la fine della tratta. Quindi inaugureremo il termine della Salerno-Reggio Calabria, ma non è vero: è un clamoroso falso.

In passato, di fronte alle responsabilità del Governo nel sistema tentacolare della corruzione in tutta Italia, dall'alta velocità alle autostrade (con i soliti noti coinvolti, quali il *dominus* Incalza, il superdirigente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, o Stefano Perotti, direttore dei lavori della metro C di Roma), avevamo chiesto un taglio netto con le pratiche in uso per archiviare definitivamente la legge obiettivo, madre delle ventennali - e allo stesso tempo quotidianamente rinnovate - pratiche corruttive.

Sulla stessa TAV sono intervenuto in più occasioni: si tratta di un'opera, come molte altre, portata avanti in spregio alla volontà dei cittadini dei territori della Val di Susa, addirittura militarizzata (come è stato detto, sembra tra la Palestina e Israele).

Con Sinistra Italiana-SEL lo abbiamo ribadito da sempre. Si tratta di un'opera pericolosa, oltre che costosa e inutile per il futuro del Paese, di impatto devastante. Mi riferisco, solo a titolo di esempio, alle polveri sottili degli scavi per il *tunnel* geognostico del cantiere TAV di Chiomonte, nella ormai distrutta Val Clarea.

Nonostante tutti abbiano continuato a smentire dati ambientali preoccupanti, come l'allora ministro dei trasporti Maurizio Lupi nell'aprile 2014, durante la discussione sulla ratifica al Senato dell'Accordo tra Italia e Francia, per dare il via libera definitivo, io ho evidenziato la pericolosità dello scavo in Val Susa, sulla base dei dati dell'ARPA di Ivrea e del Politecnico di Torino, che non lasciavano dubbi in merito ai valori allarmanti di uranio e amianto. Avevo chiesto personalmente l'acquisizione di questi dati, per un'attenta valutazione, poiché tutti noi temevamo per la salute delle lavoratrici e dei lavoratori. Evidentemente, però, queste sono le umane sorti e progressive, che con l'alta velocità travolgono la vita delle persone e vanno

contro natura. Senza contare, poi, il fiume di denaro pubblico. Nelle nostre proposte e valutazioni critiche al DEF 2016, noi avevamo prospettato la possibilità di recuperare circa sei miliardi di euro, rinunciando agli inutili e costosi F35 e alla TAV Torino-Lione. Nessun ascolto, però, ed eccoci oggi a ratificare i lavori definitivi della sezione transfrontaliera.

Il nostro contributo, a questo punto, non poteva che rifarsi agli emendamenti, che abbiamo rafforzato con alcune condizioni tassative. Abbiamo chiesto l'integrale attuazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione nelle opere pubbliche della criminalità organizzata; che siano preventivamente e precisamente verificate le eventuali inadempienze da parte dei soggetti pubblici e privati, dalla costituzione di TAV SpA sino alla data di entrata in vigore di questa legge; che sia preventivamente assicurato che il sistema di integrazione della rete garantisca la piena interoperatività e cooperazione fra ferrovie a livello nazionale ed europeo; che siano acclarati i costi complessivi del progetto, individuando quelli sostenuti direttamente o indirettamente dallo Stato per la progettazione, la gestione delle relazioni contrattuali e per altre opere strettamente correlate al progetto.

Abbiamo anche posto la condizione che venga istituito un tavolo tecnico cui partecipino tutti i soggetti istituzionali coinvolti e le comunità locali interessate, al fine di verificare se sussistano le condizioni per l'avvio dei lavori connessi alla realizzazione della sezione transfrontaliera della parte in comune.

È ormai chiaro, però, in base all'atteggiamento e al comportamento tenuti in fase di esame degli emendamenti, che il Governo è andato avanti, ed andrà avanti, del tutto indifferente al legittimo dissenso più volte espresso dagli enti locali e dai cittadini, tentando una spregiudicata criminalizzazione di cittadini, intellettuali e artisti che contrastano questo assurdo e diseconomico progetto.

Noi ribadiamo che in questa complessa vicenda la concertazione resta un passo fondamentale per arrivare a politiche concrete di tutela dell'equilibrio idrogeologico e paesaggistico dell'area. Sul mancato confronto con gli enti locali e il mondo associativo abbiamo più volte chiesto al Governo di rispondere, in particolare sulla sostenibilità ambientale ed economica dell'intero progetto e sulla necessità di vigilare sulle convenzioni e sugli appalti per la realizzazione dei lavori.

Faccio un ultimo appello alla ragionevolezza. A me sembra che, a differenza che nel nostro Paese, in Francia, anche se i nostri *media* non ne danno assolutamente contezza e informazione - come su molti altri temi importanti - vi siano appunto una grande attenzione e una grande preoccupazione. Leggo, appunto, su diversi giornali, che la controversa linea Torino-Lione in Francia trova sempre meno consensi. Non a caso, la richiesta di otto senatori fa seguito al parere contrario espresso già due volte dalla Corte dei conti francese, secondo la quale un'eventuale decisione dello Stato di proseguire con questo progetto sarebbe estremamente preoccupante per l'equilibrio futuro delle finanze pubbliche francesi. Risuonano, quindi, tali preoccupazioni nel Senato francese, dove le fondamenta del *tunnel* ferroviario paiono diventare sempre più fragili. In Italia, viceversa, non vi è l'atten-

zione dovuta, non solo alle questioni ambientali, ma al saccheggio delle ultime poche risorse a disposizione del nostro Stato.

Soprattutto quando interveniamo su vicende di dissesto idrogeologico o su tragedie inerenti a fenomeni sismici (siamo coscienti del fatto che non stiamo parlando di qualcosa di astratto, ma di molto drammaticamente concreto), sappiamo che, in un contesto caratterizzato da esiguità di risorse, la politica compie delle scelte così sciagurate da far sparire miliardi in opere che presentano grandi criticità anche dal punto di vista dell'efficacia, cioè della necessità di conseguire quei risparmi e quelle ulteriori capacità di trasporto, e si confermano in maniera veramente testarda scelte di questo tipo. Ebbene, al di là della propaganda, questo lo si fa a fronte del fatto che non si prevedono le risorse - che dovrebbero invece essere stanziare con certezza - per gli interventi nelle zone colpite dal sisma e per le iniziative concernenti la capacità di prevenire tali tragedie (e sappiamo che oggi ci sono anche le tecnologie per farlo ma occorrono le risorse). Così come, per quanto riguarda il dissesto idrogeologico, attesto che siamo nell'imminenza di una stagione invernale che ha già cominciato a far sentire i suoi primi segni drammatici. *(Applausi dal Gruppo Misto-SI-SEL).*

GAETTI (M5S). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAETTI (M5S). Signor Presidente, oggi siamo chiamati a votare il disegno di legge che reca l'autorizzazione alla ratifica ed alla esecuzione di ben tre atti (Accordo, protocollo addizionale e regolamento), nonché dei relativi tre allegati, concernenti l'avvio dei lavori della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Va detto in premessa che il primo Accordo tra Italia e Francia per la costruzione di questo tunnel ferroviario risale al 29 gennaio 2001: sono passati ben quindici anni e stiamo ancora qui a discutere di un tunnel la cui necessità è già stata superata nei fatti. Se sono stati necessari quindici anni per l'inizio dei lavori, quando saranno mai terminati? Visto che amate i pronostici e le lotterie, credo che questi atti servano per implementare il mondo delle scommesse.

Come dicevo, sono tre atti fondamentali, formalmente lacunosi, pieni di incongruenze, come è stato ampiamente sottolineato nella discussione generale e dalla questione pregiudiziale. Tra le discrepanze vorrei stigmatizzare il fatto che, per esempio, nell'Accordo viene prevista la possibilità di apportare modifiche nella parte che disciplina la commissione dei contratti, composta da 12 membri, con scambi di lettere - speriamo non con i piccioni - tra le medesime parti. In questo modo si permette che gli eventuali emendamenti proposti sfuggano alla valutazione ed alla successiva ratifica parlamentare. Ricordo che le parti modificabili attraverso scambi di lettere risultano interessare ambiti rilevanti e piuttosto delicati.

Un altro elemento di forte criticità dell'Accordo è il trasferimento al promotore pubblico del ruolo di gestore di infrastruttura della linea storica Bardonecchia-Modane. Inoltre lasciatemi dire che sono molto perplesso del

fatto che i due rappresentanti dei Governi italiano e francese abbiano firmato l'Accordo riportando la data sbagliata, ovvero retrofissata di un anno. Se non si è capaci di scrivere una data, figuriamoci come si interviene sui contenuti di un Accordo che sono davvero molto complessi.

Il secondo atto, il protocollo, prevede all'articolo 2, comma 1, che le parti fissino la stima del costo dell'opera in 8.300 milioni di euro. Detto costo sarebbe dovuto essere certificato da una società terza, come stabilito dall'accordo del 2012, ma nel protocollo non ci sono riferimenti alla certificazione di un terzo esterno. Inoltre il costo dovrebbe essere attualizzato, raggiungendo la cifra di 9,69 miliardi di euro. Per aggiornare il costo si usa un indice le cui modalità di calcolo sono stabilite nel protocollo stesso, ma il dato interessante è che il protocollo precisa dettagliatamente per il lato francese di spesa il relativo indice di riferimento per ciascuna categoria, mentre per i costi del lato italiano si utilizzano generiche ed ambigue indicazioni. Ribadisco ulteriormente che il costo è una stima, quindi non è certo. Inoltre nella certificazione prodotta il 3 maggio 2016 si sottolinea come non sarà possibile perfezionare la stima attuale del costo in base alla soluzione prescelta.

Va aggiunto poi che il *grant agreement* stipulato il 25 novembre 2015 assegna un contributo di 814 milioni di euro a fronte di spese programmate di 1915 milioni di euro da realizzarsi entro il 31 dicembre del 2019. Pertanto, allo stato attuale, non vi sono documenti che attestino ulteriori futuri stanziamenti dell'Unione europea.

Interessante poi notare nell'articolo 3 l'impegno per prevenire ogni rischio o tentativo di infiltrazione mafiosa, delegando ad una commissione intergovernativa l'incarico di elaborare un regolamento dei contratti estremamente rigoroso. Questo articolo 3 è un capolavoro in quanto, con modalità del tutto singolari quanto improprie, sia l'Accordo che il protocollo producono effetti giuridici internazionali, ossia l'elaborazione di un regolamento dei contratti, prima ancora che i predetti atti siano ratificati e vigenti nell'ordinamento italiano; con ciò facendo si consente che il Parlamento esamini un atto, il regolamento, prima ancora che le fonti del medesimo atto vengano ratificate.

Il regolamento si compone di 15 articoli e ben due allegati e ha come oggetto la definizione delle regole applicabili. Al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa, viene costituita una struttura binazionale con due prefetti (uno italiano ed uno francese) che dovranno valutare i titoli delle ditte sulla scorta della *white list* italiana. Abbiamo visto quanto sia complicata la gestione delle *white list* anche in Italia con tutte le nostre banche dati, figuriamoci quando dovremo confrontarci con ditte che hanno sede all'estero, in tutta Europa. Quindi sarà matematico che la *white list* avrà un peso veramente molto ridotto.

Diciamo subito che la trasparenza non è una priorità, visto che il direttore generale di TELT (tunnel euralpin Lyon Turin), cioè il soggetto promotore del TAV, è stato rinviato a giudizio per omissione di atti d'ufficio, per non aver reso pubblici gli atti dell'Osservatorio. Speriamo poi che la struttura binazionale sia migliore rispetto a quella di Expo; dopo tanti tavoli tecnici e controlli si scopre che i padiglioni cinese e dell'Ecuador sono stati

costruiti da ditte risultate pulite, ma di fatto, come risultato dalle ultime intercettazioni, infiltrate dalla 'ndrangheta.

Da ultimo dobbiamo ricordare i dubbi espressi il 10 giugno 2016 dal presidente della Corte dei conti francese, evidenziando come l'Agenzia francese per il finanziamento delle infrastrutture abbia un *budget* ampiamente fuori portata rispetto al costo di questa opera.

Dopo aver analizzato la forma del provvedimento, che è assai lacunosa, dovrei entrare nell'analisi del progetto tunnel, ma questo è stato già fatto particolarmente bene dai miei colleghi in discussione generale. Vorrei ricordare solo che saranno movimentati 20 milioni di metri cubi di roccia con concentrazioni di amianto del 1 per cento (a tal fine sappiamo che si sta cambiando il meccanismo regolamentare di questi inerti e si sta alzando la soglia per poterli considerare materiali non pericolosi), 7 milioni di metri cubi di calcestruzzo e un milione di tonnellate di acciaio. Per non parlare poi dell'indebitamento che dovranno pagare le future generazioni, in quanto questa struttura, com'è stato ampiamente dimostrato, non si paga con l'uso, pertanto senza alcun tipo di utilità per il trasporto merci e per il trasferimento modale.

Gli ingegneri hanno scritto un bellissimo libro sulle ragioni del no, suona bene questo termine; 150 ragioni che smontano punto per punto quanto hanno raccontato su questa inutile e costosa opera, che nessuno ha poi contestato.

La cosa che ritengo davvero fondamentale è che sia ben chiaro chi vuole questo tunnel: chi firma gli atti abbia un nome e cognome, perché il tempo passa e quando tutti avranno la matematica evidenza delle nefandezze perpetuate, il responsabile dei fatti dovrà essere certo, non potrà nascondersi nell'anonimato, non potrà dire di aver firmato atti a sua insaputa, che i conti erano sbagliati, che i fatti potevano essere letti in modo diverso. Oggi i giovani valsusini sanno e capiscono: Internet ha la memoria lunga, chiederanno spiegazioni, e voi dovrete dargli una risposta. Non vorrei allora essere nei vostri panni.

Detto questo, annuncio il voto contrario del mio Gruppo. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto docenti e studenti dell'Istituto statale di istruzione superiore «Luigi de' Medici» di Ottaviano, in provincia di Napoli, che stanno assistendo ai nostri lavori. (*Applausi*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2551 (ore 12,28)

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARRARO (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, vorrei innanzitutto ricordare che Berlusconi, Forza Italia e il centrodestra sono sempre stati favorevoli alle opere e alle infrastrutture strategiche, come lo è quella al nostro esame. È vero, in questo momento il commercio internazionale è in crisi, ma penso che noi dobbiamo lavorare affinché gli italiani - i nostri figli, i nostri nipoti - possano beneficiare di una ripresa economica per la quale bisogna assolutamente impegnarsi. La ripresa è legata anche alla realizzazione di grandi infrastrutture e di investimenti produttivi come questo e non, viceversa, a quello che troppo spesso fa questo Governo, indebitando il Paese per aumentare sensibilmente la spesa corrente.

Vorrei, poi, ricordare che questa infrastruttura beneficia di un contributo dell'Europa. Ci lamentiamo che l'Europa fa poco - ed è vero e lo diciamo con convinzione - ma non dobbiamo assolutamente perdere le occasioni che ci dà.

Infine, vorrei sottolineare come con questa ratifica realizzata tempestivamente facciamo bella figura nei confronti dell'Europa e così speriamo di porre riparo ad alcune manifestazioni un po' folkloristiche, tipo togliere le bandiere europee o altro, che il Governo sta realizzando in questi giorni.

Signor Presidente, per queste motivazioni, che ho cercato di sintetizzare, Forza Italia voterà convintamente a favore di questa ratifica. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

ESPOSITO Stefano (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ESPOSITO Stefano (*PD*). Signor Presidente, con la ratifica di questo Accordo tra Italia e Francia si arriva a conclusione di un lungo percorso - forse troppo lungo - per la realizzazione di un'opera, non solo definita strategica dal Governo italiano e dal Governo francese, ma voluta fortemente, come dimostrano l'interesse, l'attesa e il contributo economico che è stato messo in campo, anche dall'Unione europea.

Si sente spesso parlare di ambiente. Da più parti ci si riferisce a questa linea ferroviaria come a un'opera che danneggia l'ambiente. La nuova linea Torino-Lione è invece un'infrastruttura che salvaguarda l'ambiente. Voglio ricordare che ogni anno, sulle Alpi, nella parte italofrancese, 2,5 milioni di mezzi pesanti attraversano le nostre strade, con un impatto ambientale che credo non sia necessario ricordare.

L'Europa - quella che ci piace, quella che lavora anche attraverso le reti di comunicazione a costruire una vera sensibilità europea e non solo l'Europa dell'austerità - ha tra i propri obiettivi il trasferimento modale: togliere camion dalla strada e farli viaggiare su ferrovia. Questa strategia riguarda anche gli impegni presi dall'Europa - se ne è parlato in quest'Aula nelle scorse settimane - per la riduzione dei gas serra. L'obiettivo che ci si pone e che sarà realizzato con l'entrata in funzione di questa nuova linea sa-

rà di togliere un milione di mezzi pesanti dalle strade italiane e francesi all'altezza delle nostre Alpi.

La linea storica di cui molto - forse troppo - si parla fu voluta, devo dire con grandissima lungimiranza, da Camillo Benso di Cavour: è un tunnel ferroviario del 1871 che ha dato la possibilità di sviluppare gli scambi economici e le relazioni sociali e culturali tra Italia e Francia. Purtroppo, con tutti gli sforzi di ammodernamento possibili, è un'infrastruttura che non ha la possibilità di svolgere quella funzione di togliere i camion dalla strada per metterli sulla ferrovia.

Ricordiamoci sempre che l'interscambio tra i Paesi dell'area (Francia, Spagna e Inghilterra), cioè quelli che saranno interessati dall'utilizzo di queste infrastrutture, è di 40 milioni di tonnellate l'anno e vale 130 miliardi. Questo spiega bene le ragioni per le quali l'Europa, per una volta non dimenticando il libro bianco di Jacques Delors, che parlava delle reti infrastrutturali come della vera realizzazione dell'Europa, come delle arterie attraverso cui far scorrere davvero i rapporti all'interno dell'Europa, ha messo un contributo rilevante, pari al 40 per cento. Questa è una delle opere europee maggiormente cofinanziate.

Permettetemi di dire un'ultima cosa. Si parla spesso delle infiltrazioni nelle grandi opere e si cita a sproposito quello che avviene sul terzo valico. Vorrei ricordare che quest'opera non la realizziamo con il contraente generale, né con quei meccanismi che quest'Assemblea, il Partito Democratico e molte forze politiche con il nuovo codice degli appalti hanno deciso di cambiare concludendo tali esperienze. È un'opera che si realizza in un altro modo; è un'opera pilota. Dico anche ai colleghi, perché credo che ogni tanto un po' di orgoglio nazionale non faccia male, che la Francia ha accettato di applicare la normativa antimafia italiana, trasponendola all'attività di un Paese terzo (perché la Francia è un Paese terzo rispetto a noi). Questo è un rilevantissimo passo in avanti nelle relazioni europee e nella comprensione, da parte degli altri Paesi del fenomeno delle infiltrazioni e della criminalità, che come sappiamo travalica i confini. È anche un grandissimo successo del Governo italiano e di tutti quelli che hanno creduto e che credono nella possibilità di realizzare grandi opere tenendo fuori la criminalità organizzata e i mafiosi e soprattutto ponendo grandissima attenzione al raggiungimento degli obiettivi nei costi stabiliti. Questo Accordo è la certificazione finale di tutto ciò. Oggi è una giornata molto importante, perché chiudiamo il processo di approvazione e mettiamo il promotore pubblico misto italo-francese, con la presenza dell'Unione europea, nelle condizioni di poter avviare finalmente la progettazione definitiva di quest'opera e la realizzazione dei cantieri. È una giornata storica, perché ci mette finalmente al passo con il raggiungimento di un obiettivo: quello di dire oggi che ci sarà un'opera pubblica, una grande opera pubblica internazionale, i cui costi sono codificati. Non dovremo più rincorrere, come spesso è avvenuto in questi anni, l'aumento inutile dei costi a danno dei soldi dei contribuenti. I cittadini italiani oggi sanno che quell'opera ha un costo definito, controlli certi e una normativa che impedirà alla criminalità organizzata di attraversare il confine e di utilizzare norme più favorevoli, perché le norme antimafia sono quelle italiane e saranno norme che garantiranno la trasparenza.

Per questa ragione, annuncio il voto favorevole del Partito Democratico. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

SANTANGELO *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO *(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 del disegno di legge, nel suo complesso.

(Segue la votazione).

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

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Informo che, come comunicato ai Gruppi parlamentari per le vie brevi, nella seduta di *question time* di domani, alle ore 16, il ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, onorevole Marianna Madia, risponderà a quesiti sui seguenti argomenti: ripresa della contrattazione nel pubblico impiego; riforma della disciplina della dirigenza pubblica.

Appreziate le circostanze, passiamo agli interventi di fine seduta.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

ROMANI Maurizio *(Misto-Idv)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMANI Maurizio *(Misto-Idv)*. Signor Presidente, torno nuovamente a parlare dell'epatite C.

Avendo visto la puntata di lunedì scorso della trasmissione «Report», ho appreso che è avvenuto quello che noi dell'Italia dei Valori avevamo preannunciato quando ho parlato della mozione che abbiamo presentato in Senato per risolvere il problema dell'epatite C. Il servizio apparso in tv ha mostrato persone che si recano in India per comprare il farmaco, perché in Italia è impedito loro curarsi, visto che attualmente, in ragione dei costi, ci possiamo permettere di trattare solo i casi più gravi. Abbiamo anche visto che esiste un commercio parallelo di farmaci assolutamente non controllati e che dei *broker* portano in India i malati di epatite C, alcuni dei qua-

li vengono convinti a comprare un farmaco nelle farmacie di strada e tornano in Italia con dei prodotti che, nel 75 per cento dei casi, sono totalmente taroccati.

Che per gli alti costi di un farmaco ci venga impedito in Italia di poter trattare le persone più giovani, che sono poi quelle che trasmettono la malattia, lo ritengo un assurdo e una discriminazione che il nostro Paese sta operando nei confronti di persone che considera malati di serie B rispetto a coloro che hanno già la cirrosi o rischiano di doversi sottoporre a un trapianto di organi. Questa è una profonda ingiustizia sociale, totalmente inaccettabile dal punto di vista etico.

Mi chiedo perché dobbiamo sempre vedere a volte i giornalisti e altre volte i giudici prendere il nostro posto nel garantire la giustizia ai pazienti e alle persone che soffrono. Noi dell'Italia dei Valori vogliamo che il nostro Governo, così come batte i pugni in Europa per non dover rispettare totalmente i limiti di bilancio che ci vengono imposti, dimostri la stessa forza nel battere i pugni sul tavolo contro delle aziende farmaceutiche che fanno della salute delle persone un meccanismo puramente speculativo.

Per questo motivo, spero che la nostra mozione, sottoscritta da colleghi di destra, di sinistra e di centro - si tratta non di una questione politica, ma di giustizia - venga finalmente portata all'esame dell'Assemblea. Dobbiamo parlare di questo argomento e cercare di trovare una soluzione, che potrebbe anche non essere quella suggerita dalla mozione. L'Italia dei Valori crede in questa battaglia e vi spinge tutti a promuovere, nella prossima Conferenza dei Capigruppo, l'inserimento dell'esame della mozione nel calendario dei lavori. (*Applausi dei senatori Bencini, Dirindin e Floris*).

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

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

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

La seduta è tolta (*ore 12,42*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 (2551)

PROPOSTA DI QUESTIONE PREGIUDIZIALE

QP1

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinta

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2551, il quale reca l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione:

a) dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015;

b) del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016,

premesso che:

l'articolo 1 del disegno di legge in titolo prevede al proprio interno l'autorizzazione alla ratifica, in capo al Presidente della Repubblica, di entrambi gli atti pattizi citati alle lettere a) e b) di cui innanzi. Così facendo i membri del Senato della Repubblica non potranno esprimere il proprio voto in maniera difforme tra il primo e il secondo Trattato di cui si propone la ratifica. L'Assemblea del Senato infatti, per rispettare la disposizione contenuta al primo periodo dell'articolo 72 della Costituzione - prevedente l'approvazione del disegno di legge con votazione articolo per articolo, prima in Commissione e poi in Assemblea - non permetterà ai Senatori di esprimersi, a mero titolo d'esempio, favorevolmente sul Trattato di cui alla lettera a) e contrariamente al trattato di cui alla lettera b);

il disegno di legge in titolo reca proposta di ratifica dei suddetti trattati bilaterali in attuazione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012. Accordo ratificato con legge del 23 aprile 2014, n. 71. L'accordo citato, a sua volta, rappresenta espressamente il «protocollo addi-

zionale» dell'Accordo quadro del 2001. Con riferimento a questi ultimi atti pattizi, si segnala che il 27 giugno 2013 la Repubblica Francese, Commissione Mobilità 21, istituita presso il Ministero dell'Ambiente, ha escluso, nella sua relazione finale, di procedere ai raccordi alle linee esistenti: «... date le incertezze sul calendario del tunnel di base, la Commissione non è stata in grado di garantire che il rischio di saturazione della linea e del conflitto sulla linea che giustificherebbero la realizzazione del progetto, avverrebbe prima del 2035-2040. Pertanto, essa classifica il progetto di accesso al collegamento bi-nazionale Torino-Lione come seconda priorità indipendentemente dallo scenario finanziario considerato». Ciò rilevato, occorre ricordare che dunque ogni condizione che infici il primo atto, determina la nullità del secondo; questa condizione, la ratifica di un accordo ineseguibile, costituirebbe già di per sé una palese violazione dell'articolo 97 della Costituzione che impone il buon andamento della Pubblica Amministrazione,

premesse inoltre che:

Italia e Francia il 24 febbraio 2015 hanno sottoscritto l'Accordo, di cui alla lettera *a)* del primo capoverso del presente documento, «per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione». Detto Accordo prevede un Protocollo addizionale - composto da 4 articoli, avente medesimo oggetto e da concludersi «a mezzo scambio di lettere» ai sensi dell'articolo 3 dell'Accordo medesimo - siglato l'8 marzo 2016. Non risulta, dagli atti forniti al Parlamento, lo scambio di lettere di cui al citato articolo 3 dell'Accordo del 24 febbraio 2015. Il Protocollo risulta siglato congiuntamente, in modo simile all'Accordo;

ancor più nel dettaglio, il citato articolo 3 dell'Accordo definisce il «costo certificato del progetto ... a valuta gennaio 2012». Detto costo è «validato», come accennato al capoverso precedente, tramite il Protocollo addizionale che si intende ratificare contemporaneamente all'accordo. Protocollo che si sarebbe dovuto concludere, come disposto dall'articolo 3, a mezzo di «scambio di lettere». Scambio di cui non v'è traccia nella documentazione fornita al Parlamento;

il seguente articolo 5 dell'Accordo del 24 febbraio 2015, invece emenda l'accordo siglato nel 2012 che rappresenta la fonte normativa degli atti pattizi che si intende ratificare tramite il disegno di legge in titolo. In particolare l'articolo 7.5 dell'atto è modificato prevedendo che «la commissione dei contratti pronuncia il proprio parere entro i tempi minimi possibili e comunque non oltre i 90 giorni». In precedenza era citato solo il termine di 90 giorni. Il secondo periodo dell'articolo 5 specifica quindi che gli articoli 7.2 e 7.6 - sempre dell'accordo del 2012 e relativo al funzionamento delle citate «commissioni contratti» - si potranno emendare con scambi di lettere. Scambi che sfuggiranno così alla ratifica del legislatore parlamentare. All'uopo si segnala che la relazione illustrativa del disegno di legge AS 1164 (AC 1309) - di ratifica dell'accordo del 2012 - nulla riporta circa quanto disposto in dettaglio dall'articolo 7. Né tanto meno ai commi 2 e 6 che potranno essere modificati a mezzo di un semplice scambio di lettere. Anche i sempre puntuali Servizi studi del Parlamento italiano si son limitati a repor-

tare - nella nota del 30 luglio 2013 (n. 56) - quanto segue: «L'articolo 7 istituisce in seno al Promotore pubblico una Commissione dei contratti composta di 12 membri nominati per metà da ciascuna Parte, delineandone ambito di competenza, compiti e responsabilità.»;

continuando nella disamina dell'Accordo attualmente sottoposto al percorso di ratifica parlamentare, l'articolo 6 emenda l'articolo 24 dell'accordo del 2012, eliminando la previsione dei 24 mesi al fine di trasferire - tramite una convenzione tra le Parti - al Promotore pubblico il ruolo di gestore d'infrastruttura della linea storica Bardonecchia-Modane. Da segnalare che sia il rappresentante del Governo italiano che di quello francese hanno firmato l'accordo riportante la data sbagliata, ovvero retro fissata di un anno. È stato necessario un verbale del servizio degli affari giuridici del MAECI, per la correzione dell'errore materiale;

quanto esposto nei precedenti due capoversi appare in evidente contrasto con il disposto dell'articolo 80 della Costituzione, il quale prevede che «Le Camere autorizzano con legge la ratifica dei trattati internazionali che sono di natura politica, o prevedono arbitrati o regolamenti giudiziari, o importano variazioni del territorio od oneri alle finanze o modificazioni di leggi.»;

con riferimento al protocollo addizionale dell'8 marzo 2016 si rileva che:

1) come previsto all'articolo 3 dell'Accordo del 24 febbraio, il costo certificato dell'opera è rinviato all'adozione di un Protocollo. Detto protocollo, all'articolo 2, comma 1, prevede che le Parti «fissano il costo di 8.300 milioni di euro della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria ... certificato ai sensi del primo comma dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 ed espresso alla data di valuta gennaio 2012». All'uopo si segnala che il citato articolo 18 dell'Accordo tra le Parti del 2012, riportava testualmente che «il costo stimato del progetto definitivo» (il cui 57,9 per cento era da intendersi a carico dell'Italia) ... fosse «certificato da un terzo esterno». Il protocollo di che trattasi, a firma delle Parti, non riporta riferimenti alla certificazione di un «terzo esterno»;

2) al comma 2 del medesimo articolo 2 è stabilito che «al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla data di valuta gennaio 2012 sono, da tale data, attualizzati, sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5 per cento». Conseguentemente il valore di 8,3 miliardi di euro «dovrebbe» esser attualizzato a 9,69 miliardi di euro. Somma di cui non vi è traccia nel complesso dei documenti forniti per procedere alla ratifica ed all'esecuzione del complesso degli atti in commento;

3) l'articolo 3 dispone quindi - in applicazione dell'articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio - che le Parti s'impegnano a «prevenire ogni rischio o tentativo d'infiltrazione mafiosa nell'ambito della stipulazione e dell'esecuzione dei contratti relativi alla realizzazione della sezione transfrontaliera». All'uopo «conferiscono alla Commissione intergovernativa

l'incarico di lavorare all'elaborazione di un regolamento dei contratti estremamente rigoroso in materia». Il regolamento dei contratti di che trattasi è rappresentato dal terzo atto pattizio di cui alla presente proposta di ratifica che il Governo avanza al Parlamento, con un evidente singolare caso di atti pattizi (l'accordo e il protocollo) che producono effetti giuridici internazionali - ovvero l'elaborazione di un regolamento dei contratti - prima ancora che gli stessi siano ratificati e vigenti nell'ordinamento giuridico. Il Parlamento è così tenuto alla valutazione legislativa di un atto (il regolamento) che si intende ratificare prima ancora che la sua fonte (il Protocollo e l'Accordo) sia stata ratificata, ovvero viga nell'ordinamento italiano. La previsione contenuta all'ultimo periodo dell'articolo 3 del Protocollo - «il suddetto regolamento dei contratti verrà allegato al complesso formato dall'Accordo del 24 febbraio e dal presente Protocollo» - appare esser quindi una modalità oggettivamente poco ortodossa, quando non strumentale, per ovviare alla necessario decorso temporale utile all'enuclearsi nel tempo degli atti «fonte» che, in questo caso, vigeranno nell'ordinamento, contemporaneamente all'atto che dovrebbe esistere temporalmente e gerarchicamente in modo inferiore e successivo;

con riferimento al regolamento, di cui al Protocollo dell'8 marzo 2016 si rileva quanto segue:

i) come disposto dall'articolo 2 dell'accordo innanzi commentato, «la Parti si impegnano ... a dotare il Promotore pubblico di un regolamento dei contratti estremamente rigoroso» - in tema di «fermezza contro ogni pratica mafiosa» - che «sarà validato dalla Commissione intergovernativa». Circa la validazione occorre segnalare che, tra gli atti forniti dal Governo con il presente disegno di legge, risulta un documento (su carta intestata delle due Parti e siglato dai Presidenti delle due delegazioni presso la Commissione intergovernativa) secondo cui la Commissione intergovernativa «ha validato il regolamento dei contratti allegato». Il Senato non può che rilevare la non ortodossa modalità di compilazione del documento medesimo, manchevole del luogo e della data in calce, né vi è una firma dell'ente validante, ma le due firme di alcune partile delegazioni - dell'organo validante;

ii) il regolamento si compone di 15 articoli e ben due allegati. Si tratta quindi dopo l'accordo, il protocollo ed il suo allegato - del quarto, quinto e sesto atto pattizio che si intende ratificare con un unico disegno di legge,

considerato che:

con nota dell'ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - indirizzata agli omologhi uffici del MEF e del MAECI ed avente per oggetto la valutazione in 5 Commissione Bilancio del Senato del provvedimento in titolo - si è rilevato che «occorre avere ulteriori chiarimenti in ordine alle risorse che la relazione tecnica indica a disposizione per l'esecuzione dell'opera che sarebbero quantificate in 2564,7 milioni». Lo stanziamento a carico del Bilancio dello Stato è stato ben maggiore - 2.9840 milioni - ma nel tempo rifinanziato e defanziato;

la medesima missiva citata al capoverso precedente, ha rilevato - come citato al punto 2) delle premesse del presente atto - che «sarebbe opportuna un'integrazione della relazione tecnica che possa fornire i valori nominali, almeno stimati, e non soltanto quelli percentuali in ordine all'articolo 2 del Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015. Infatti, poiché la relazione tecnica non fornisce alcun dato al riguardo, non è possibile desumere dall'articolo in questione quali siano le risorse necessarie all'Italia per dare seguito all'accordo posto che non è noto il contributo dell'Unione né risulta possibile il calcolo della rivalutazione per interessi del costo dell'opera»;

quanto riportato nei due precedenti paragrafi, appalesa conseguentemente il rischio di violare le disposizioni di cui all'articolo 81 della Costituzione;

iii) l'intesa italo-francese del 2012 per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione - cui si ricollega l'Atto Senato oggi in esame disciplinava la costruzione e la futura gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese dell'opera infrastrutturale, nonché la disciplina della costituzione e del funzionamento del Promotore pubblico. Come già rilevato in sede di esame del disegno di legge che autorizzava l'Accordo del 2012, occorre vigilare affinché non si proceda all'immissione, nell'ordinamento giuridico ratificante - italiano - di norme in contrasto con la Costituzione (si vedano in proposito le sentt. n. 30 e 31 del 1971; sentt. n. 12 e 195 del 1972; sent. n. 175 del 1973; sent. n. 16 del 1978; sentt. n. 16 e 18 del 1982, già richiamate nell'occasione in questione). Con riferimento al Regolamento dei contratti 7 giugno 2016, oggetto di ratifica nel disegno di legge in esame, occorre rilevare come alcune delle disposizioni ivi contenute suscitino non poche perplessità di ordine costituzionale. In particolare, esso ha ad oggetto la definizione delle regole applicabili al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa e di superare il problema della impossibilità di effettuare i controlli antimafia riferiti agli appalti, rilevata da più parti, ed in particolare dal Presidente dell'Anac in riferimento all'applicazione dell'Accordo del 2012. Sono stati sollevati dubbi in ordine all'idoneità della procedura scelta dalle parti a rendere effettivamente operative, mediante lo strumento del Regolamento in luogo al ricorso ad una modifica dei Trattati, le norme italiane antimafia relative sia ai contratti pubblici conclusi dal Promotore pubblico sia ai subappalti e ai subaffidamenti. Peraltro, nell'Accordo del 2015 si ribadisce il ruolo centrale del medesimo Promotore pubblico, il quale, resta tenuto, secondo quanto già previsto nell'Accordo del 2012, all'osservanza della normativa francese, con possibile conseguente violazione del combinato disposto dagli articolo 3 (principio eguaglianza) e 24 (diritto di difesa) della Costituzione italiana, come già ampiamente rilevato nei lavori parlamentari riferiti al già citato Accordo del 2012;

delibera

ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, di non procedere all'esame dell'Atto Senato n. 2551.

ARTICOLO 1 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Approvato*(Autorizzazione alla ratifica)*

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

a) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015;

b) Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, conformemente all'articolo 3 del Protocollo medesimo.

EMENDAMENTI

1.1

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinto

Sopprimere l'articolo.

1.100

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Id. em. 1.1

Sopprimere l'articolo

1.3

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Inammissibile

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1. - *1.* Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015».

Conseguentemente, inserire il seguente articolo:

«Art. 1-bis.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Protocollo addizionale all'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016, conformemente all'articolo 3 del Protocollo medesimo».

1.2

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Sost. id. em. 1.1

Sopprimere il comma 1.

1.4

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinto

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

1.101

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Id. em. 1.4

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

1.102

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Le parole da: «Al comma 1» a: «lettera b)» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

Conseguentemente, sopprimere i commi 2 e 3 dell'articolo 3.

1.5

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Precluso

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

1.103

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Inammissibile

Al comma 1, lettera b) aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Il Protocollo addizionale di cui al primo periodo, deve essere adottato previa intesa con le comunità locali e con tutti i soggetti coinvolti».

1.104

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Inammissibile

Al comma 1, lettera b) aggiungere, infine, le seguenti parole: «a condizione che venga assicurata l'integrale attuazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della criminalità organizzata e siano preventivamente e precisamente verificate le eventuali inadempienze da parte dei soggetti pubblici e privati destinatari della stessa normativa dalla costituzione di TAV Spa sino alla data di entrata in vigore della presente legge».

1.105

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Inammissibile

Al comma 1, lettera b) aggiungere, infine, le seguenti parole: «a condizione che venga garantita la minuziosa attuazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della criminalità organizzata e sia preventivamente assicurato che il sistema di integrazione della rete garantisca la piena interoperabilità e cooperazione fra ferrovie a livello nazionale ed europeo».

1.106

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Inammissibile

Al comma 1, lettera b) aggiungere, infine, le seguenti parole: «a condizione che venga garantita l'applicazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della criminalità organizzata».

1.107

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Inammissibile

Al comma 1, lettera b) aggiungere, infine, le seguenti parole: «a condizione che venga assicurata la dovuta attuazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della criminalità organizzata e che siano acclarati i costi complessivi del progetto, dalla costituzione di TAV Spa sino alla data di entrata in vigore della presente legge, individuando i costi sostenuti direttamente o indirettamente dallo Stato per la progettazione, la gestione delle relazioni contrattuali e per altre opere strettamente correlate al progetto».

1.108

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Inammissibile

Al comma 1, lettera b), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «a condizione che venga assicurata la dovuta attuazione della normativa italiana di contrasto al fenomeno capillare della penetrazione, nelle opere pubbliche, della criminalità organizzata e siano preventivamente e precisamente verificati i costi effettivi sostenuti e da sostenere per la realizzazione di nodi, materiale rotabile e infrastrutture aeree dalla costituzione di TAV Spa sino alla data di entrata in vigore della presente legge».

1.109

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Inammissibile

Al comma 1, lettera b), aggiungere, infine, le seguenti parole: «a condizione che venga istituito un tavolo tecnico a cui partecipano tutti i soggetti istituzionali coinvolti e le comunità locali interessate, al fine di verificare se sussistano le condizioni per l'avvio dei lavori connessi alla realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune».

1.110

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Inammissibile

Al comma 1, lettera b), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «a condizione che dall'attuazione della presente legge non derivino nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

ARTICOLO 2 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE**Art. 2.****Approvato**

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data ai Trattati di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto, rispettivamente, dall'articolo 7 dell'Accordo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), e dall'articolo 4 del Protocollo di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b).

EMENDAMENTI**2.1**

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Non posto in votazione (*)

Sopprimere l'articolo.

(*) Approvato il mantenimento dell'articolo

2.100

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Id. em. 2.1

Sopprimere l'articolo.

ARTICOLO 3 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE**Art. 3.****Approvato**

(Realizzazione dell'Opera per lotti costruttivi)

1. La sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione prevista dall'Accordo di cui all'articolo 1 (di seguito denominata «Opera») è realizzata con le modalità previste dall'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, commi 232, lettere *b*) e *c*), e 233, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.

2. Agli oneri per missioni derivanti dal Regolamento dei contratti di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b*), che costituisce parte integrante del Protocollo addizionale, valutati in euro 24.975 annui e pari a euro 1.000 annui a decorrere dall'anno 2017, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2017 e 2018, 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.

3. In relazione agli oneri di realizzazione dell'opera di cui al comma 1 e per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministeri competenti, provvede al monitoraggio ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, si provvede ai sensi dell'articolo 17, commi 12-*bis*, 12-*ter* e 12-*quater*, della medesima legge.

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

EMENDAMENTI

3.1

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinto

Sopprimere l'articolo.

3.100

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Id. em. 3.1

Sopprimere l'articolo.

3.2

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinto

Sopprimere il comma 1.

3.3

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinto

Al comma 1, sopprimere il primo periodo.

3.101

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Le parole da: "Al comma 1" a: "«previa» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «è realizzata» inserire le seguenti «previa la valutazione del bilancio energetico sul ciclo di vita dell'opera e la valutazione delle emissioni di anidride carbonica nell'intero ciclo di vita dell'opera,» e al secondo periodo, sostituire le parole:« Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge» con le seguenti: «Solo successivamente alle valutazioni di cui al periodo precedente, ».

3.102

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Precluso

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «è realizzata» inserire le seguenti: « previo l'accertamento della validità delle proiezioni del traffico merci e del traffico passeggeri e la valutazione delle emissioni di anidride carbonica nell'intero ciclo di vita dell'opera,» e al secondo periodo sostituire le parole:« Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge» con le seguenti: «Solo successivamente all'accertamento e alla valutazione di cui al periodo precedente, ».

3.103

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Precluso

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «è realizzata» inserire le seguenti: «previo l'accertamento dell'accoglimento delle prescrizioni CIPE per il tunnel geognostico della Maddalena e la valutazione delle emissioni di anidride carbonica nell'intero ciclo di vita dell'opera» e al secondo periodo sostituire le parole:« Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge» con le seguenti: «Solo successivamente all'accertamento e alla valutazione di cui al periodo precedente, ».

3.104

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: « Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge» con le seguenti: «Solo successivamente alla valutazione della presenza di elementi dannosi nello smarino quali amianto e uranio, alla valutazione delle emissioni di anidride carbonica nell'intero ciclo di vita dell'opera. Dopo la verifica e la valutazione di cui al periodo precedente»

3.105

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: « Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge» con le seguenti: « , subordinatamente alla valutazione del dissesto idrogeologico e del consumo e contaminazione di suolo e acque alla valutazione delle emissioni di anidride carbonica nell'intero ciclo di vita dell'opera. Solo successivamente alle valutazioni di cui al periodo precedente, ».

3.4

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinto

Al comma 1, sopprimere il secondo periodo.

3.5

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinto

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: «trenta giorni», con le seguenti: «24 mesi».

3.106

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Sost. id. em. 3.5

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: «trenta giorni» con: «24 mesi».

3.6

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinto

Sopprimere il comma 2.

3.7

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinto

Sopprimere il comma 3.

3.8

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Le parole da: «Al comma» a: «secondo periodo.» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 3, sopprimere il secondo periodo.

Conseguentemente sopprimere i commi 4 e 5.

3.9

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Precluso

Al comma 3, sopprimere il secondo periodo.

3.107

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Respinto

Al comma 3, sostituire il secondo periodo con il seguente: « Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.»

3.10

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Inammissibile

Al comma 3, sostituire le parole: «nell'ambito del programma di spesa "Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica" della missione "Ordine pubblico e sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'interno.» con le seguenti: «nell'ambito del programma di spesa "Missioni internazionali" della Missione "Difesa e sicurezza del territorio" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze».

3.11

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Inammissibile

Al comma 3, sostituire le parole: «nell'ambito del programma di spesa "Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica" della missione "Ordine pubblico e sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'interno.» con le seguenti: «nell'ambito della Missione "Sicurezza delle strutture in Italia e all'estero e controlli ispettivi" dello stato di previsione del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale».

3.12

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Inammissibile

Al comma 3, sostituire le parole: «nell'ambito del programma di spesa "Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica" della missione "Ordine pubblico e sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'interno.» con le seguenti: «nell'ambito della Missione "Sicurezza, vigilanza e regolamentazione in materia di opere pubbliche e delle costruzioni" dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

3.13

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Inammissibile

Al comma 3, sostituire le parole: «nell'ambito del programma di spesa "Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica" della missione "Ordine pubblico e sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'interno.», con le seguenti: «nell'ambito della Missione "Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario" dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

3.14

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Inammissibile

Al comma 3, sostituire le parole: «nell'ambito del programma di spesa "Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica" della missione "Ordine pubblico e sicurezza" dello stato di previsione del Ministero dell'interno.» con le seguenti: «nell'ambito del programma di spesa "Approntamento e impiego delle forze terrestri" della Missione "Difesa e sicurezza del territorio" dello stato di previsione del Ministero della Difesa».

3.15

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Inammissibile

Sopprimere il comma 4.

3.16

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Respinto

Sopprimere il comma 5.

ARTICOLO 4 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE**Art. 4.****Approvato***(Entrata in vigore)*

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

EMENDAMENTI**4.1**

SCIBONA, BERTOROTTA, LUCIDI, PETROCELLI

Non posto in votazione (*)

Sopprimere l'articolo.

(*) Approvato il mantenimento dell'articolo.

4.100

CERVellini, DE PETRIS, BAROZZINO, BOCCHINO, CAMPANELLA, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, MINEO

Id. em. 4.1

Sopprimere l'articolo .

Allegato B**Parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2551 e sui relativi emendamenti**

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo ed i relativi emendamenti e preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, esprime parere non ostativo sul testo nel seguente presupposto:

che per la realizzazione dell'opera si provveda nei limiti delle risorse di bilancio effettivamente disponibili a legislazione vigente, in coerenza con i lotti costruttivi previsti dal cronoprogramma dei lavori;

e con le seguenti condizioni, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione: all'articolo 3:

sostituire il comma 3 con il seguente: «3. In relazione agli oneri di realizzazione dell'opera di cui al comma 1 e per le spese di missione di cui al comma 2, il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministeri competenti, provvede al monitoraggio ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Qualora gli oneri siano in procinto di scostarsi rispetto alle previsioni, si provvede ai sensi dell'articolo 17, commi 12-bis, 12-ter e 12-quater, della medesima legge»;

sopprimere il comma 4.

In relazione agli emendamenti esprime parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.15, 3.100 e 3.107.

Esprime parere di semplice contrarietà sull'emendamento 3.16.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.

Integrazione all'intervento del senatore Scibona nella discussione generale del disegno di legge n. 2551

Riassumendo quindi, nell'ipotesi più generosa si può affermare che le condizioni che avevano determinato l'Italia e la Francia ad accordarsi nel 2001 per la realizzazione dell'opera sono venute interamente meno, e ciò già da numerosi anni, a cui si aggiunge che la mancanza di prognosi di saturazione della linea esistente comporta la scomparsa della condizione giuridica essenziale per la sopravvivenza dell'Accordo del 2001, come si evince dalle intenzioni dei legislatori dell'epoca, espresse tanto nell'accordo medesimo che nei lavori parlamentari e è chiarissimo come non vi è alcuna ragione per proseguire con il progetto, oramai obsoleto, ma vi è anzi l'urgenza immediata di estinguere l'accordo per salvaguardare le assai scarse finanze pubbliche italiane, le finanze francesi e quelle comunitarie, in presenza di spese che inspiegabilmente continuano a generarsi sia in territorio italiano che in territorio transalpino in relazione a determinati lavori.

In generale - e state pur certi che quando il Movimento 5 Stelle sarà al Governo lo faremo - occorre, senz'altro, rivalutare il piano delle opere

pubbliche, espungendo quelle più costose per lo Stato e più dannose per il territorio e per l'ambiente, come la tratta ad alta velocità ferroviaria Torino-Lione. Tale piano delle opere pubbliche dovrà superare l'attuale impostazione priva di una visione strategica ed affermare una nuova visione che tenga conto delle vere priorità del Paese in tema di infrastrutture di pubblica utilità: messa in sicurezza del territorio; valorizzazione e riqualificazione dei centri urbani; avvio di infrastrutture e programmi per lo sviluppo e la diffusione della mobilità sostenibile; potenziamento delle reti di trasporto pubblico, urbano ed extraurbano, sistemazione ed efficientamento delle reti idriche.

Al posto di approvare questo obbrobrio giuridico che avete davanti occorrerebbe intraprendere, senza indugio alcuno, ogni iniziativa diplomatica al fine di procedere all'estinzione degli accordi concernenti la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e, contestualmente, procedere alla riassegnazione dei fondi già stanziati per il finanziamento della linea all'entrata del bilancio dello Stato per essere destinati ad un piano straordinario e di immediata attuazione per il miglioramento dell'intera rete ferroviaria italiana e del materiale rotabile esistente.

Ma capisco che questo vorrebbe dire essere senatori pensanti e non pecoroni.

Integrazione all'intervento del relatore Sangalli in sede di replica sul disegno di legge n. 2551

1. LE RAGIONI DEL PROGETTO

a) La nuova linea Torino Lione salvaguarda l'ambiente

L'Italia, come la Francia, ha sottoscritto la Convenzione delle Alpi e solo pochi giorni fa, il 13 ottobre 2016, alla 14ª Conferenza delle Alpi a Grassau (Germania), ha ribadito il proprio impegno adottando un Programma di lavoro pluriennale che ha, tra i vari obiettivi, quello di promuovere la sostenibilità dei trasporti.

Ben 2,6 milioni di mezzi pesanti ogni anno attraversano le Alpi ai valichi italo-francesi.

L'itinerario Torino-Lione si sviluppa attraverso un solo passaggio alpino ferroviario, una tratta ferroviaria a bordo mare e tre attraversamenti autostradali, di cui due in altitudine (Fréjus e Monte Bianco) e uno sul litorale (Ventimiglia).

L'attraversamento autostradale delle Alpi da parte dei camion causa gravi problemi per l'ambiente alpino; d'altra parte, l'attraversamento dei camion sulla autostrada litoranea ad alta vocazione turistica per l'indiscutibile bellezza dei paesaggi crea forte congestione. Anche per questo motivo, il rilancio della modalità ferroviaria, possibile solo realizzando il tunnel di base, rappresenta una priorità.

Come l'Italia e la Francia, altri Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi stanno realizzando ferrovie moderne per merci e passeggeri: la Svizzera, l'Austria, la Slovenia, per citarne solo alcuni.

Il contributo del trasferimento modale di una quota del trasporto merci dalla strada alla ferrovia è essenziale nella strategia europea di riduzione dei gas serra, così come stabilito nell'accordo siglato a Parigi nell'ambito della COP21 (Conferenza sul clima).

Con riferimento al progetto Torino-Lione, si stima che la costruzione della nuova linea porterà ad una riduzione annuale di emissioni di gas serra di circa 3 milioni di tonnellate equivalenti di CO², pari a quelle di una città di 300.000 abitanti. Questo grazie alla traslazione di oltre 1.000.000 di mezzi pesanti dalla gomma al ferro. Il progetto è stato concepito con la massima attenzione per il rispetto dei principi di tutela delle risorse naturali sull'insieme dei territori interessati, secondo criteri forti di durabilità.

b) La linea storica non è più adeguata al trasporto ferroviario moderno

Il Frejus è il tunnel transfrontaliero ferroviario più vecchio delle Alpi (1871 - progetto del 1857).

Tra i limiti inemendabili del tunnel vi sono le pendenze elevate, che portano ad utilizzare fino a tre locomotive per la trazione dei treni merci, con un evidente impatto negativo in termini di costi, di consumo di energia e di inquinamento.

c) Il mercato sull'asse italo-francese è fondamentale per l'Italia

Una constatazione di fatto: l'interscambio economico sull'asse esiste e non diminuisce, anzi.

Il volume del traffico di merci tra la Francia e l'Italia ammonta a oltre 40 milioni di tonnellate all'anno, superiore a quello che attraversa le Alpi svizzere (38,7 milioni) e rappresenta circa il 60 per cento del volume che attraversa la frontiera che accoglie il maggiore traffico, quella tra l'Austria e l'Italia.

L'interscambio economico tra l'Italia e l'ovest europeo (in particolare Francia, Penisola iberica, Inghilterra), secondo solo a quello con l'area tedesca ed in crescita nonostante la crisi, richiede fortemente l'opera: gli scambi sono dell'ordine di 140 miliardi di euro/anno, senza contare gli altri Paesi di potenziale gravitazione sulla Torino-Lione (Belgio e Paesi Bassi). Se si considerano le sole relazioni commerciali dirette con la Francia (quasi 75 miliardi nel 2015 in crescita sul 2014 del 2,5 per cento), i principali prodotti esportati sono autoveicoli, macchinari industriali, abbigliamento, metalli, articoli in materie plastiche, medicinali e preparati farmaceutici: tutti prodotti che viaggiano su strade, ferrovie, navi o aerei (con i relativi diversi impatti sull'ambiente).

Tuttavia l'importanza dell'asse Torino-Lione ha una portata ben più ampia, in quanto tratta cruciale di un corridoio europeo di 3.000 chilometri, il *Mediterranean corridor* su cui gravita il 18 per cento della popolazione e il 17 per cento del PIL europei.

Quindi, se il traffico merci è di grande rilievo, ciò che non rappresenta una valida alternativa al trasporto su strada è senza dubbio l'attuale linea ferroviaria, che rappresenta appena il 9 per cento del totale, proprio perché non c'è un'infrastruttura adeguata e un'offerta di servizio ferroviario efficiente e competitivo; il confronto con l'esempio svizzero è illuminante: lì il

traffico ferroviario è in aumento, rappresenta il 64 per cento del totale e intercetta una parte crescente di quello del Frejus, pur imponendo maggiori percorrenze (per Parigi circa 200 chilometri in più).

d) La nuova linea: un'opportunità anche per i passeggeri

Per quel che riguarda il transito dei passeggeri, la nuova linea completerà i collegamenti ferroviari ad alta velocità tra le cinque regioni metropolitane d'importanza maggiore in Europa (Londra, Parigi, Madrid, Milano e Barcellona), in un contesto nel quale si concentrano i principali arrivi di turisti di tutto il mondo.

I benefici sono evidenti. Oggi i treni da Parigi a Milano impiegano più di 7 ore per raggiungere la loro destinazione. Questa durata è composta dai tempi di tragitto e dai tempi di sosta legati alle caratteristiche tecniche della linea. Per esempio, a Modane, una lunga sosta è necessaria a causa della mancanza di interoperabilità delle reti da una parte e dall'altra della frontiera: cambiamento di conducente, tensione elettrica di alimentazione diversa.

Con la nuova linea ferroviaria la distanza, ad esempio, tra Torino e Lione per i passeggeri sarà più che dimezzata, passando da 3 ore e quarantatre minuti a 1 ora e quarantasette minuti.

Questo tipo di opportunità non solo consente un risparmio di tempo, ma cambia completamente la percezione delle distanze e modifica le abitudini delle persone. Prima dell'arrivo del TGV tra Lione e Parigi, su quella tratta ci si spostava in aereo, così come tra Torino e Roma. Oggi, come noto, per queste destinazioni, sempre di più, è il treno ad essere protagonista.

La galleria dei Frejus, è un unico fornice con due binari a doppio senso di marcia ma la sua capacità è solo teorica perché la vecchia tratta di valico è oggi considerata fuori dagli *standard* di sicurezza dei tunnel ferroviari.

L'incrocio di treni passeggeri e merci è gravato, infatti, da forti limitazioni di esercizio poiché il tunnel non è dotato di uscite di sicurezza e impianti di ventilazione forzata.

Oltre alla sicurezza, la lista di limitazioni all'utilizzo della linea da parte degli operatori ferroviari si arricchisce di punti:

- il traino, al massimo di 650 tonnellate contro le 1.600 del Gottardo;
- la lunghezza massima del treno di 550 metri contro i 750 metri degli *standard* europei;
- le pendenze elevate (oltre il 30 per mille)
- il tracciato tortuoso
- le tensioni d'alimentazione elettrica della sospensione a catenaria, diverse tra la Francia e l'Italia.

E a queste caratteristiche proprie del tunnel, si aggiungono le modifiche effettuate di recente che hanno reso il tracciato sinuoso in galleria senza risolvere il problema dei limiti di sagoma: è stata realizzata faticosamente la sagoma P/C 45, con deroghe che obbligano la gestione dei transiti AFA come "eccezionali", in un quadro dove invece è oramai garantito su tutti i nuovi tunnel delle Alpi lo standard europeo P/C80 che consente il trasporto dei grandi container e di semirimorchi.

L'autostrada ferroviaria alpina (AFA) è ugualmente penalizzata perché i convogli su gomma con rimorchi di più di 4 metri di altezza non sono ammessi (mentre oggi, una gran parte del parco esistente si situa tra i 4 e i 4,2 metri). Inoltre, i vincoli della linea esistente fanno sì che i vagoni specifici dell'autostrada ferroviaria alpina necessitino di supporti al caricamento/scaricamento e comportino sovracosti che vengono compensati con sovvenzioni pubbliche.

Per queste ragioni la linea Torino-Modane è oramai fuori mercato. Ha perso il 70 per cento del traffico negli ultimi 15 anni ed è stata progressivamente abbandonata dagli operatori (solo il 9 per cento delle merci viaggia su ferrovia, contro il 67 per cento della Svizzera!).

Il costo del trasporto per un prodotto commerciale incide sul prezzo senza essere un valore aggiunto. Il costo di produzione per tonnellata trasportata è il doppio di quello dei tunnel di base, come quelli che si stanno realizzando su tutti i valichi delle Alpi (Lötschberg, Gottardo, Ceneri, Zimmerberg, Brennero, Koralm, Semmering).

Tali criticità, che si concentrano nella tratta di montagna, potranno essere risolte solo con la realizzazione del tunnel di base, che trasformerà la tratta in una linea di pianura.

C'è, tuttavia, un'osservazione aggiuntiva a questo quadro: nella sua ultima e definitiva formulazione, il progetto della Torino-Lione non intende mettere in disuso l'intera linea storica ma anzi valorizza le tratte che presentano già delle buone caratteristiche (tipo linea di pianura), che saranno riutilizzate in alcune fasi del progetto, come per esempio la Bussoleno-Avigliana e l'attraversamento del Nodo di Torino. Questo in un'ottica di razionalizzazione e di fasaggio degli interventi.

Allo stesso modo, si pensi che (senza arresti intermedi) la tratta tra Torino e Barcellona che oggi si percorre in 12 ore e mezzo, con la nuova linea sarà dimezzata a poco più di 6 ore, per la tratta Torino-Parigi si risparmieranno 2 ore, mentre per andare a Bruxelles ne basteranno 5.

Con l'attuazione del progetto della Torino-Lione, le linee storiche, diventeranno disponibili per lo sviluppo dei trasporti regionali e turistici, sapendo che le valli Maurienne e Tarentaise, della Guisane, della Durance e la Val di Susa costituiscono alcune delle più grandi zone sciistiche d'Europa.

Non si deve, infatti, dimenticare che in generale le Alpi sono un ambiente naturale, culturale e di vita per 14 milioni di persone, nonché un'importante destinazione turistica che attira circa 120 milioni di visitatori ogni anno.

2. LE DIFFICOLTÀ DI REALIZZAZIONE DELLE INDAGINI IN ITALIA E IL SOSTEGNO DELL'EUROPA

L'Europa ha sempre dimostrato un impegno convinto nei confronti del progetto della Torino-Lione, fornendo al contempo un sostegno politico e finanziario.

Nel periodo 2000-2015 l'Unione europea ha erogato finanziamenti a fondo perduto per circa il 50 per cento dei costi sostenuti per la realizzazione degli studi e delle indagini.

Con riferimento a quel periodo, circostanze gravi legate alla forte contestazione al progetto del 2005 sono sfociate in episodi di violenza nonché nel fermo dell'opera.

Tali eventi hanno portato un allungamento del termine rispetto alle previsioni iniziali: dal lato italiano, si è lavorato ad un cambiamento radicale del progetto, sotto il coordinamento dell'Osservatorio tecnico e del Tavolo politico di Palazzo Chigi. Di qui, è ripartito anche *ex novo* l'iter delle procedure di autorizzazione.

Prima modifica fondamentale è stato il trasferimento dell'imbocco della galleria geognostica italiana da Venaus a Chiomonte, dove i lavori sono ripresi nel 2012.

Ancora oggi, il cantiere di Chiomonte, malgrado la sua modesta dimensione, soffre di aggressioni violente inammissibili (145 condanne da parte del tribunale, con condanne a detenzione che, se sommate, arrivano ad un totale di un centinaio d'anni). Queste circostanze hanno condotto all'impossibilità oggettiva di procedere secondo il *planning* dei lavori e, di conseguenza, di utilizzare la totalità dei finanziamenti europei previsti nello scorso periodo di programmazione.

Prova della buona condotta del promotore del progetto è data, tuttavia, dalla conferma dei finanziamenti europei nel periodo successivo: nel 2015 la Commissione ha assegnato al progetto un contributo di 813,8 milioni di euro (41,3 per cento) a fronte di una spesa complessiva prevista (al 2019) di 1.969 milioni di euro, che comprende studi e lavori definitivi della Sezione transfrontaliera, con un "Grant Agreement" che è stato sottoscritto il 1° dicembre 2015 e che prevede per l'Italia il ruolo di Coordinatore del progetto e per TELT quello di Implementing Body (perettore dei contributi versati sul proprio conto corrente).

Il coordinatore europeo per il Corridoio mediterraneo, Laurens Jan Brinkhorst, ha confermato che, se l'impegno dei Governi italiano e francese nel portare avanti il progetto viene suffragato dai fatti, anche il supporto europeo sarà garantito negli anni a venire.

3. COSTI E FINANZIAMENTO DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA

a) Gli accordi binazionali e l'equilibrio del contributo degli Stati

Il primo Accordo del 29 gennaio 2001 per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione (Gazzetta Ufficiale n. 248 del 22 Ottobre 2002) disponeva l'istituzione del promotore LTF, partecipato dai due soggetti gestori delle infrastrutture ferroviarie francese e italiana, e la compartecipazione paritaria dei due Paesi al finanziamento della fase relativa a studi e indagini del progetto.

Nell'ambito dell'Accordo del 30 gennaio 2012 (Gazzetta Ufficiale n. 104 del 7 maggio 2014) per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione viene identificata la sezione internazionale della nuova linea Torino-Lione e stabilito che la parte comune italo-francese venga realizzata in fasi funzionali.

Nella prima fase, che costituisce l'oggetto dell'Accordo del 2012, sarà realizzata la sezione transfrontaliera (parte essenziale della sezione internazionale), che comprende:

- il tunnel di base di 57,5 chilometri
- le nuove stazioni internazionali di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa
- i raccordi alle linee esistenti.

Per disporre di una base affidabile per la ripartizione finanziaria tra i due Paesi, fuori dai contributi europei, gli Stati hanno richiesto la certificazione dei costi della sezione transfrontaliera. Questa decisione è stata formalizzata all'articolo 18 dell'Accordo internazionale italo-francese del 30 gennaio 2012, ratificato dai due Paesi ed entrato in vigore il 1° agosto 2014.

Pertanto, stante l'importo certificato di 3,3 miliardi di euro (valuta 2012), al netto della quota finanziata dall'Unione europea (40 per cento), la ripartizione tra i due Stati prevede un contributo italiano pari a 57,9 per cento ed un contributo francese pari al restante 42,1 per cento, mentre nelle altre sezioni (cosiddette tratte nazionali o "accessi") il contributo è interamente a carico dello Stato in cui geograficamente la tratta ricade.

La motivazione di tale ripartizione è da ricercare nell'equilibrio economico sull'intera tratta. Si consideri che la parte nazionale francese degli accessi ha una lunghezza pressoché doppia di quella italiana, dunque, se si calcola il contributo a carico di ciascuno Stato, è subito chiaro come la suddivisione del carico sia equa.

b) Il costo certificato

Il costo della sezione transfrontaliera (certificato da un soggetto terzo, il raggruppamento Tractebel Engineering/TUC Rail) è pari a 8.609,7 milioni di euro complessivi (in euro costanti 2012). Di questi, 8.300,7 milioni di euro (in euro costanti 2012) si riferiscono alla realizzazione di opere e sono finanziati, ai sensi dell'Accordo del 2012, con la chiave di ripartizione seguente: al netto della sovvenzione europea (pari al 40 per cento), la restante quota è a carico dell'Italia per il 57,9 per cento e a carico della Francia per il 42,1 per cento. Tale importo è così ripartito:

- la quota di competenza Italia è di 2.884,9 milioni di euro
- la quota di competenza UE è di 3.328,3 milioni di euro
- la quota di competenza Francia è di 2.087,5 milioni di euro

La restante quota di costi per espropri ed interferenze, attività non ricomprese nella chiave di ripartizione sopra descritta, sono pari a 309 milioni di euro (sempre in euro costanti 2012).

La sovvenzione europea, che riguarda esclusivamente le interferenze, è pari al 40 per cento con il restante 60 per cento a carico del Paese in cui geograficamente l'attività ricade, mentre gli espropri sono interamente a carico del Paese espropriante.

Tali costi sono così ripartiti:

- la quota di competenza Italia è di 147,9 milioni di euro
- la quota di competenza Francia è di 124,9 milioni di euro
- la quota di competenza UE è di 36,2 milioni di euro

c) I lotti costruttivi

I lavori sono stati ripartiti in macrolotti costruttivi, a loro volta divisi in lotti geografici, comprensivi della quota di *management* e riserve per imprevisti.

Il fabbisogno finanziario dei lotti è così articolato (in milioni di euro costanti):

Costi di committenza, espropri e convenzioni 776,9

Macrolotto costruttivo A: tunnel di base 5.311,2

Macrolotto costruttivo B: opere all'aperto Francia 521,8

Macrolotto costruttivo C: opere all'aperto Italia 543,9

Macrolotto costruttivo D: attrezzaggio tecnologico 1.456

Totale: 8.609,7

Oltre ai costi della committenza e quelli per espropri e per le convenzioni, sono immediatamente realizzabili il macrolotto costruttivo A, relativo all'intero tunnel di base, ed il macrolotto costruttivo B, relativo alle opere all'aperto in Francia.

Il macrolotto costruttivo C, relativo alle opere all'aperto in Italia, è interessato da una prescrizione del CIPE (n. 235 della delibera del 20 febbraio 2015) per la quale è in corso la variante cantierizzazione che richiederà un nuovo processo autorizzativo. Tale variante non comporta modifiche sostanziali alle opere della Piana di Susa, ma ne prevede una diversa cantierizzazione.

Il macrolotto costruttivo D, relativo all'armamento e all'attrezzaggio tecnologico, è oggetto di una riflessione sulle possibili modalità alternative di finanziamento (su *input* della Commissione intergovernativa) per cui il relativo fabbisogno finanziario, fermo restando che una parziale copertura è già assicurata, potrebbe essere oggetto di variazioni in diminuzione.

d) La fase di indagini e studi (LTF-TELT)

Dal 2001 ad oggi sono state realizzate (da LTF) tre gallerie geognostiche in Francia e altre due sono in corso d'opera sotto la committenza di TELT: in Francia a Saint Martin la Porte e in Italia a Chiomonte.

La scelta del promotore, condivisa con la CIG e con la Commissione Europea, è stata quella di realizzare le indagini nell'asse e con il diametro delle opere definitive, al fine di rifinirle e attrezzarle per la fase di esercizio, senza altri costi.

Solo Saint Martin la Porte, scavata tra i piedi delle due discenderie realizzate in precedenza,

diventerà a tutti gli effetti una prima tratta del tubo sud del tunnel di base.

Il costo complessivo per gli studi e le indagini sopra descritte, propedeutiche alla realizzazione dell'opera (progettazione, sondaggi, tunnel geognostici) è pari a 1.462 milioni di euro (in euro correnti) per attività da concludersi entro il 2021.

Per queste attività la sovvenzione europea è pari al 50 per cento con il restante 50 per cento (con la sola rilevante eccezione degli extraoneri derivanti dal cambiamento di tracciato in Italia) equamente suddiviso tra Italia e Francia.

- La quota di competenza per l'Italia è di 387,1 milioni di euro
- la quota di competenza per l'UE è di 343,9 milioni di euro
- la quota di competenza per la Francia è di 731 milioni di euro.

4. L'IMPEGNO DELL'ITALIA E DELLA FRANCIA PER LA LEGALITÀ NEGLI APPALTI DELLA TORINO-LIONE: APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO DEI CONTRATTI ANTIMAFIA

a) Aspetti concreti legati al meccanismo previsto dal Regolamento dei contratti

Lo scopo del Regolamento dei contratti è «definire le regole applicabili per prevenire e combattere i tentativi di infiltrazione mafiosa:

a) nei contratti conclusi dal promotore pubblico (TELT);

b) nei contratti stipulati tra i titolari di contratti con i rispettivi subappaltatori e subcontraenti (articolo 1.1)».

L'articolo 4 prevede che i motivi di esclusione relativi ai tentativi di infiltrazione mafiosa si aggiungono alle «cause di esclusione di cui agli articoli 45 e 48 dell'ordinanza francese n. 2015-899 del 23 luglio 2015 in materia di appalti pubblici». Ciò sottolinea bene l'integrazione della normativa italiana nel *corpus* giuridico francese che disciplina i contratti pubblici di TELT. Si ricorda che i contratti pubblici di TELT sono disciplinati dal diritto pubblico francese in base al sopraccitato Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012.

Il Regolamento dei contratti antimafia, una volta ratificato e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica francese, avrà un valore superiore alla legge francese ai sensi dell'articolo 55 della Costituzione francese (in virtù di questo articolo, «i trattati o gli accordi regolarmente ratificati o approvati hanno, al momento della pubblicazione, un'autorità superiore a quella delle leggi, sotto riserva, per ogni accordo o trattato, della sua applicazione dall'altra Parte»).

Il 18 ottobre 2016, il Consiglio di Stato francese ha emesso un parere favorevole sul progetto di legge di ratifica del combinato disposto di: Accordo 2015, Protocollo addizionale 2016 e Regolamento dei contratti. Il Consiglio dei Ministri del 26 ottobre 2016 esaminerà il disegno di legge e sarà necessaria la sua approvazione prima di trasmetterlo al Senato.

5. PERCORSO PROCEDURALE DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO E MODIFICHE INTRODOTTE DALLA LEGGE DI RATIFICA

In Italia il Progetto definitivo è stato approvato con la delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015, (Gazzetta Ufficiale del 6 agosto 2015). In Francia il Progetto di riferimento è stato approvato con decisione ministeriale del 2 giugno 2015.

Il Progetto definitivo della parte in territorio italiano è stato approvato ai sensi della normativa vigente, con particolare riferimento agli articoli 166 e 167 del Decreto legislativo n. 163 del 2006 (vecchio codice).

La legge di ratifica in Italia, all'articolo 3, prevede che la sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sia realizzata per lotti costruttivi.

La norma (articolo 2 della legge n. 191 del 23 dicembre 2009, commi 232, lettere *b*) e *c*), e 233) prevede che con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assuma l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente assegni, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma.

Pertanto, il soggetto aggiudicatore (TELT) predisporrà la relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali, tenendo presente la copertura economica prevista.

Tale relazione sarà inoltrata al CIPE per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di permettere quanto previsto dall'articolo 3, comma 1, della legge di ratifica e cioè: «entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il CIPE delibera in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse allo scopo finalizzate a legislazione vigente di cui all'articolo 1, comma 208, della legge 24 dicembre 2012, n. 228».

L'approvazione del nuovo quadro economico da parte del CIPE ai sensi della legge n. 191 del 2009, commi 232 e 233, completerà il quadro procedurale previsto dal legislatore nella legge di ratifica.

ALLEGATO: CONFORMITÀ DEL REGOLAMENTO AL DIRITTO INTERNAZIONALE

Di seguito le risposte a due obiezioni che tentano di mostrare che la procedura utilizzata per la ratifica del regolamento antimafia non sarebbe conforme al diritto internazionale.

1. Si tratta dell'argomento secondo il quale il regolamento dei contratti non farebbe parte dell'accordo soggetto a ratificazione e che la procedura non rispetterebbe la Convenzione di Vienna del 23 Maggio 1969 sul diritto in materia di trattati.

Anzitutto, il regolamento dei contratti non costituisce un atto autonomo e distinto dall'Accordo del 2015 e dal Protocollo addizionale del 2016 ma ne è un'immediata conseguenza ed è tutt'uno con essi. Basti pensare che il testo del Regolamento dei contratti è stato approvato dalla CIG il 7 Giugno del 2016, conformemente a:

- articolo 2 dell'Accordo del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione

- articolo 3 del Protocollo addizionale del 2016 che precisa che il quadro di lavoro e il valore giuridico dei Regolamenti sono gli stessi dell'Accordo e del Protocollo stesso, in quanto da considerarsi «allegato» di questi due atti internazionali.

Tale Regolamento ha valore di atto internazionale, in quanto concepito secondo la stessa *ratio* e con continui rimandi all'Accordo e al Protocollo. Inoltre, come già avvenuto con la Convenzione di Vienna del 1969, ratificata in Italia prima che in Francia nel 1974, anche in questo caso la legge di ratifica sottoposta al Parlamento francese sarà valida per il diritto interna-

zionale pur se il Governo della Repubblica italiana dovesse arrivare a ratifica dopo il Governo francese. D'altronde, come dice anche il titolo del disegno di legge, la ratifica riguarda il sopra citato Accordo del 24 febbraio 2015, con cui i due Stati si sono impegnati per portare a termine il lavoro finale della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (a questo Accordo è seguito il Protocollo firmato a Venezia l'8 marzo 2016 e il Regolamento dei contratti).

Da queste argomentazioni, consegue che la denuncia avanzata è priva di oggetto giuridico internazionale.

2. Si tratta dell'argomentazione secondo la quale i Ministri non possono delegare alla CIG la competenza per elaborare un Regolamento antimafia.

Il diritto francese fornisce numerosi esempi di trattati internazionali per i quali il Governo francese ha delegato a una Commissione intergovernativa il compito di redigere un regolamento o di prendere decisioni di natura legislativa o regolamentare.

A titolo d'esempio, le regole in materia di concorrenza e sicurezza ferroviaria che vengono applicate al tunnel della Manica sono state create dalla CIG franco-britannica che è competente per quest'opera e che ha ricevuto la delega dal trattato firmato dai due Governi il 12 febbraio 1986.

Allo stesso modo, nel caso delle relazioni franco-italiane, l'articolo 7 della Convenzione del 24 novembre 2006 relativa al tunnel del Monte Bianco, prescrive che la «CIG, in nome delle parti e per delega di queste, debba seguire l'insieme delle questioni legate alla sicurezza, allo sviluppo, all'intrattenimento, al rinnovamento e alla modernizzazione dell'opera. (...) Proprio come espressione della sua missione, la CIG: fissa le regole applicabili al tunnel e alle strutture annesse in tutti gli aspetti tecnici dell'opera, dagli equipaggiamenti alle installazioni, dai segnali stradali alla qualità dell'aria e alle condizioni di circolazione e stazionamento dei veicoli. (...) È suo compito approvare le proposte di pedaggio presentate dalle società concessionarie, conformemente alle leggi nazionali e nel rispetto del diritto comunitario».

In questo caso, il giudice francese ha stabilito che le decisioni prese dalla CIG in applicazione dei trattati costituiscono atti internazionali cui anche lui deve sottomettersi, non potendo di conseguenza fare alcuna contestazione.

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
<u>1</u>	Nom.	Disegno di legge n. 2551. Emm. 1.1, 1.100 e 1.2, Scibona e altri; Cervellini e altri; Scibona e altri	221	220	001	042	177	111	RESP.
<u>2</u>	Nom.	DDL n. 2551. Emm. 1.4 e 1.101, Scibona e altri; Cervellini e altri	221	218	001	044	173	110	RESP.
<u>3</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 1.102 (1a parte), Cervellini e altri	219	217	001	044	172	109	RESP.
<u>4</u>	Nom.	DDL n. 2551. Articolo 1	225	224	000	179	045	113	APPR.
<u>5</u>	Nom.	DDL n. 2551. Mantenimento articolo 2	225	224	000	180	044	113	APPR.
<u>6</u>	Nom.	DDL n. 2551. Emm. 3.1 e 3.100, Scibona e altri; Cervellini e altri	225	223	002	042	179	112	RESP.
<u>7</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.2, Scibona e altri	223	222	002	044	176	112	RESP.
<u>8</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.3, Scibona e altri	227	226	001	043	182	114	RESP.
<u>9</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.101 (1a parte), Cervellini e altri	224	221	001	041	179	111	RESP.
<u>10</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.104, Cervellini e altri	224	223	001	042	180	112	RESP.
<u>11</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.105, Cervellini e altri	226	223	001	043	179	112	RESP.
<u>12</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.4, Scibona e altri	229	228	001	044	183	115	RESP.
<u>13</u>	Nom.	DDL n. 2551. Emm. 3.5 e 3.106, Scibona e altri; Cervellini e altri	224	222	002	044	176	112	RESP.
<u>14</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.6, Scibona e altri	228	225	001	041	183	113	RESP.
<u>15</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.7, Scibona e altri	226	225	001	042	182	113	RESP.
<u>16</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.8 (1a parte), Scibona e altri	227	225	001	043	181	113	RESP.
<u>17</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.107, Cervellini e altri	229	228	002	043	183	115	RESP.
<u>18</u>	Nom.	DDL n. 2551. Em. 3.16, Scibona e altri	231	230	002	043	185	116	RESP.
<u>19</u>	Nom.	DDL n. 2551. Articolo 3	232	231	001	185	045	116	APPR.
<u>20</u>	Nom.	DDL n. 2551. Mantenimento articolo 4	233	232	003	186	043	117	APPR.
<u>21</u>	Nom.	DDL n. 2551. Votazione finale	235	234	004	187	043	118	APPR.

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

(F)=Favorevole	(C)=Contrario	(A)=Astenuto	(V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss	(P)=Presidente	(R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	21		
Aiello Piero	F		
Airola Alberto	C		
Albano Donatella	F		
Albertini Gabriele	F		
Alicata Bruno	F		
Amati Silvana	F		
Amidei Bartolomeo	F		
Amoruso Francesco Maria	F		
Angioni Ignazio	F		
Anitori Fabiola	F		
Aracri Francesco	F		
Arrigoni Paolo	F		
Astorre Bruno	F		
Augello Andrea	A		
Auricchio Domenico	F		
Azzollini Antonio	F		
Barani Lucio	F		
Barozzino Giovanni	C		
Battista Lorenzo	C		
Bellot Raffaella	F		
Bencini Alessandra	A		
Berger Hans	F		
Bernini Anna Maria	M		
Bertacco Stefano	F		
Bertorotta Ornella	C		
Bertuzzi Maria Teresa	F		
Bianco Amedeo	F		
Bianconi Laura	F		
Bignami Laura			
Bilardi Giovanni Emanuele			
Bisinella Patrizia	F		
Blundo Rosetta Enza	C		
Bocca Bernabò			
Boccardi Michele	F		
Bocchino Fabrizio			
Bonaiuti Paolo	F		
Bondi Sandro			
Bonfrisco Anna Cinzia			
Borioli Daniele Gaetano	F		
Bottici Laura			
Brogli Claudio	F		
Bruni Francesco	F		
Bubbico Filippo			
Buccarella Maurizio	C		
Buemi Enrico			
Bulgarelli Elisa	C		
Calderoli Roberto	P		

(F)=Favorevole	(C)=Contrario	(A)=Astenuto	(V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss	(P)=Presidente	(R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	21		
Caleo Massimo	M		
Caliendo Giacomo	F		
Campanella Francesco	C		
Candiani Stefano	F		
Cantini Laura	F		
Capacchione Rosaria	F		
Cappelletti Enrico	C		
Cardiello Franco			
Cardinali Valeria	F		
Caridi Antonio Stefano			
Carraro Franco	F		
Casaletto Monica	C		
Casini Pier Ferdinando	F		
Cassano Massimo			
Casson Felice	M		
Castaldi Gianluca	C		
Catalfo Nunzia	C		
Cattaneo Elena	F		
Centinaio Gian Marco	F		
Ceroni Remigio	F		
Cervellini Massimo	C		
Chiavaroli Federica			
Chiti Vannino	F		
Ciampolillo Alfonso			
Cioffi Andrea	C		
Cirinnà Monica	F		
Cociancich Roberto G. G.			
Collina Stefano	F		
Colucci Francesco	F		
Comaroli Silvana Andreina	F		
Compagna Luigi	F		
Compagnone Giuseppe	F		
Consiglio Nunziante	F		
Conte Franco	M		
Conti Riccardo			
Corsini Paolo	F		
Cotti Roberto	M		
Crimi Vito Claudio	M		
Crosio Jonny	F		
Cucca Giuseppe Luigi S.	F		
Cuomo Vincenzo	F		
D'Adda Erica	F		
D'Ali Antonio	F		
Dalla Tor Mario	F		
Dalla Zuanna Gianpiero	F		
D'Ambrosio Lettieri Luigi	F		
D'Anna Vincenzo			

(F)=Favorevole	(C)=Contrario	(A)=Astenuto	(V)=Votante	
(M)=Cong/Gov/Miss	(P)=Presidente	(R)=Richiedente la votazione e non votante		
Nominativo				21
D'Ascola Vincenzo Mario D.				F
Davico Michelino				F
De Biasi Emilia Grazia				F
De Cristofaro Peppe				C
De Petris Loredana				C
De Pietro Cristina				C
De Pin Paola				C
De Poli Antonio				F
De Siano Domenico				F
Del Barba Mauro				F
Della Vedova Benedetto				F
Di Biagio Aldo				F
Di Giacomo Ulisse				F
Di Giorgi Rosa Maria				F
Di Maggio Salvatore Tito				F
Dirindin Nerina				
Divina Sergio				F
D'Onghia Angela				
Donno Daniela				C
Endrizzi Giovanni				C
Esposito Giuseppe				M
Esposito Stefano				F
Fabbri Camilla				F
Falanga Ciro				M
Fasano Enzo				
Fasiolo Laura				F
Fattori Elena				
Fattorini Emma				F
Favero Nicoletta				F
Fazzone Claudio				F
Fedeli Valeria				M
Ferrara Elena				F
Ferrara Mario				
Filippi Marco				F
Filippin Rosanna				F
Finocchiaro Anna				F
Fissore Elena				F
Floris Emilio				F
Formigoni Roberto				F
Fornaro Federico				F
Fravezzi Vittorio				F
Fucksia Serenella				
Gaetti Luigi				C
Galimberti Paolo				
Gambaro Adele				F
Gasparri Maurizio				F
Gatti Maria Grazia				F

724ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

16 Novembre 2016

(F)=Favorevole	(C)=Contrario	(A)=Astenuto	(V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss	(P)=Presidente	(R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	21		
Gentile Antonio			
Ghedini Niccolò			
Giacobbe Francesco			M
Giannini Stefania			M
Giarrusso Mario Michele			M
Gibiino Vincenzo			F
Ginetti Nadia			F
Giovanardi Carlo			F
Giro Francesco Maria			F
Giroto Gianni Pietro			C
Gotor Miguel			F
Granaiola Manuela			F
Grasso Pietro			
Gualdani Marcello			F
Guerra Maria Cecilia			F
Guerrieri Paleotti Paolo			F
Ichino Pietro			F
Idem Josefa			F
Iurlaro Pietro			F
Lai Bachisio Silvio			F
Langella Pietro			F
Laniece Albert			F
Lanzillotta Linda			F
Latorre Nicola			
Lepri Stefano			F
Lezzi Barbara			C
Liuzzi Pietro			F
Lo Giudice Sergio			F
Lo Moro Doris			F
Longo Eva			F
Longo Fausto Guilherme			F
Lucherini Carlo			F
Lucidi Stefano			
Lumia Giuseppe			F
Malan Lucio			
Manassero Patrizia			F
Manconi Luigi			M
Mancuso Bruno			F
Mandelli Andrea			F
Mangili Giovanna			C
Maran Alessandro			F
Marcucci Andrea			F
Margiotta Salvatore			F
Marin Marco			F
Marinello Giuseppe F.M.			M
Marino Luigi			F
Marino Mauro Maria			F

(F)=Favorevole	(C)=Contrario	(A)=Astenuto	(V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss	(P)=Presidente	(R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	21		
Martelli Carlo	C		
Martini Claudio	F		
Marton Bruno	M		
Mastrangeli Marino Germano	C		
Matteoli Altero			
Mattesini Donella	F		
Maturani Giuseppina	F		
Mauro Giovanni	F		
Mauro Mario			
Mazzoni Riccardo	F		
Merloni Maria Paola			
Messina Alfredo			
Micheloni Claudio	M		
Migliavacca Maurizio	F		
Milo Antonio			
Mineo Corradino	C		
Minniti Marco	M		
Minzolini Augusto	F		
Mirabelli Franco	F		
Molinari Francesco	C		
Montevecchi Michela			
Monti Mario	M		
Morgoni Mario	F		
Moronese Vilma	M		
Morra Nicola	M		
Moscardelli Claudio	F		
Mucchetti Massimo	F		
Munerato Emanuela	F		
Mussini Maria	C		
Naccarato Paolo	F		
Napolitano Giorgio			
Nencini Riccardo	M		
Nugnes Paola	C		
Olivero Andrea	M		
Orellana Luis Alberto	C		
Orrù Pamela Giacomina G.	F		
Padua Venera	F		
Pagano Giuseppe	M		
Pagliari Giorgio	F		
Paglini Sara	C		
Pagnoncelli Lionello Marco	F		
Palermo Francesco	M		
Palma Nitto Francesco	F		
Panizza Franco	F		
Parente Annamaria	F		
Pegorer Carlo	F		
Pelino Paola	F		

724ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

16 Novembre 2016

(F)=Favorevole	(C)=Contrario	(A)=Astenuto	(V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss	(P)=Presidente	(R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	21		
Pepe Bartolomeo	C		
Perrone Luigi	F		
Petraglia Alessia	C		
Petrocelli Vito Rosario	M		
Pezzopane Stefania	F		
Piano Renzo	M		
Piccinelli Enrico	F		
Piccoli Giovanni	M		
Pignedoli Leana	F		
Pinotti Roberta	M		
Pizzetti Luciano	F		
Puglia Sergio	C		
Puglisi Francesca	F		
Puppato Laura	C		
Quagliariello Gaetano	M		
Ranucci Raffaele	F		
Razzi Antonio	F		
Repetti Manuela	F		
Ricchiuti Lucrezia			
Rizzotti Maria	F		
Romani Maurizio	A		
Romani Paolo	F		
Romano Lucio	F		
Rossi Gianluca	F		
Rossi Luciano	F		
Rossi Mariarosaria	F		
Rossi Maurizio			
Rubbia Carlo	M		
Russo Francesco	F		
Ruta Roberto			
Ruvolo Giuseppe	F		
Sacconi Maurizio			
Saggese Angelica	F		
Sangalli Gian Carlo	F		
Santangelo Vincenzo	C		
Santini Giorgio	F		
Scalia Francesco	F		
Scavone Antonio Fabio Maria			
Schifani Renato	F		
Sciascia Salvatore	F		
Scibona Marco	C		
Scilipoti Isgrò Domenico	A		
Scoma Francesco			
Serafini Giancarlo	M		
Serra Manuela	C		
Sibilia Cosimo	F		
Silvestro Annalisa	F		

(F)=Favorevole	(C)=Contrario	(A)=Astenuto	(V)=Votante
(M)=Cong/Gov/Miss	(P)=Presidente	(R)=Richiedente la votazione e non votante	
Nominativo	21		
Simeoni Ivana	C		
Sollo Pasquale	F		
Sonego Lodovico	F		
Spilabotte Maria			
Sposetti Ugo	F		
Stefani Erika	F		
Stefano Dario	C		
Stucchi Giacomo	M		
Susta Gianluca	F		
Tarquinio Lucio Rosario F.	F		
Taverna Paola			
Tocci Walter	M		
Tomaselli Salvatore	F		
Tonini Giorgio	F		
Torrisi Salvatore	M		
Tosato Paolo	F		
Tremonti Giulio			
Tronti Mario	F		
Turano Renato Guerino	F		
Uras Luciano	C		
Vaccari Stefano	F		
Vacciano Giuseppe	C		
Valdinosi Mara	F		
Valentini Daniela	M		
Vattuone Vito	F		
Verdini Denis			
Verducci Francesco	F		
Vicari Simona	M		
Viceconte Guido	F		
Villari Riccardo			
Volpi Raffaele			
Zanda Luigi	F		
Zanoni Magda Angela	F		
Zavoli Sergio	F		
Zeller Karl	F		
Zin Claudio	F		
Zizza Vittorio	F		
Zuffada Sante	F		

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Anitori, Berger, Bernini, Bubbico, Casano, Cattaneo, Chiavaroli, Conte, Cotti, Della Vedova, De Poli, D'Onghia, Fedeli, Gentile, Giacobbe, Malan, Manconi, Micheloni, Minniti, Monti, Mo-

ronese, Morra, Nencini, Olivero, Petrocelli, Piano, Pizzetti, Quagliariello, Rubbia, Serafini, Stucchi, Tocci, Valentini, Vicari e Zavoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Palermo, per attività della 1ª Commissione permanente; Caleo, Marinello e Piccoli, per attività della 13ª Commissione permanente; Casson, Crimi, Esposito Giuseppe, Marton e Romani Paolo, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Falanga, Giarrusso, Lumia, Pagano e Torrisi, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere; Gambaro, per attività dell'Assemblea Parlamentare del Consiglio d'Europa.

Disegni di legge, nuova assegnazione

*10ª Commissione permanente Industria, commercio, turismo
in sede referente*

sen. Lanzillotta Linda

Modifiche alla legge 24 dicembre 2003, n. 363, in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo (1367)

previ pareri delle Commissioni 1° (Affari Costituzionali), 2° (Giustizia), 4° (Difesa), 5° (Bilancio), 7° (Istruzione pubblica, beni culturali), 8° (Lavori pubblici, comunicazioni), 12° (Igiene e sanità), 13° (Territorio, ambiente, beni ambientali), Commissione parlamentare questioni regionali.

Già assegnato, in sede referente, alla (7° e 10° riun.)

(assegnato in data 16/11/2016).

Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli

In data 16/11/2016 la 3ª Commissione permanente Aff. esteri ha presentato il testo degli articoli proposti dalla Commissione stessa, per i disegni di legge:

"Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016" (2551).

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta pomeridiana n. 277 del 15 novembre 2016, la 11ª Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale) ha approvato il disegno di legge recante "Modifiche alla legge 24 dicembre 2012, n. 228, in materia di modalità di pagamento e criteri di calcolo degli interessi sulle somme dovute per gli aiuti di Stato dichiarati incompatibili con la normativa

europea, concessi sotto forma di sgravio, nel triennio 1995-1997, in favore delle imprese operanti nei territori di Venezia e Chioggia" (2497) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Interrogazioni

STEFANO - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

il sito "Montagna Spaccata-rupi di San Mauro", in provincia di Lecce, è stato riconosciuto quale sito di interesse comunitario (SIC) ed è pertanto tutelato sotto il profilo paesaggistico e sottoposto a vincolo ambientale;

nel PUG (piano urbanistico generale) del Comune di Sannicola, tale zona è classificata come "parco territoriale";

al centro di questo sito e specificamente in agro San Nicola, contrada Annibale, si trovano vecchie cave di tufo abbandonate, che versano in un gravissimo stato di inquinamento, perché vengono impropriamente utilizzate come vasche per discariche abusive;

si registra pertanto la presenza di rifiuti altamente inquinanti quali eternit, bidoni di vernici e prodotti chimici, plastiche di vario genere;

in modo frequente, vengono appiccati da ignoti roghi, che contribuiscono ad inquinare ulteriormente l'aria e le falde acquifere presenti;

al confine del sito, è presente un'azienda agricola, che segue tutti i criteri e le normative vigenti, ma è obiettivamente messa in difficoltà dalla presenza di tali discariche illegali, che possono andare ad inquinare anche le fonti artesiane presenti sul suo terreno;

numerosi sono stati gli atti ufficiali di denuncia presentati alle autorità locali,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti riportati e se non ritenga necessario intraprendere le iniziative necessarie, volte a verificare le eventuali violazioni di legge perpetuate in danno della salute della popolazione locale, nonché della salubrità dell'acqua, del terreno e dell'aria.

(3-03299)

BATTISTA, ALICATA, ASTORRE, DIVINA, CONSIGLIO, Luciano ROSSI - *Al Ministro della difesa* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

il programma pluriennale SMD01/2010, relativo all'acquisizione del nuovo siluro pesante (NSP) per sommergibili U-212A è direttamente destinato alla difesa nazionale;

il programma nasce dall'esigenza della Marina militare di dotare la nuova classe di sottomarini (due unità U212A, seconda serie) di armamenti in grado di rispondere a precise esigenze operative;

esso è finalizzato all'acquisizione di un nuovo siluro pesante, incluso il relativo supporto logistico, nonché all'integrazione del medesimo a bordo dei 2 sottomarini classe U212A (cosiddetta prima serie), al fine di mantenere, senza soluzione di continuità, l'armamento in vista dell'uscita dalla linea operativa del siluro pesante A-184, di cui sono attualmente dotati questi ultimi;

il costo stimato del programma, relativo a parte delle attività necessarie ad armare le quattro unità subacquee menzionate, è di circa 87,50 milioni di euro, finanziato con stanziamenti tratti dal bilancio ordinario della difesa;

da quanto risulta all'interrogante, l'acquisizione dei nuovi siluri pesanti permetterebbe ai sottomarini della classe U-212A, seconda serie, di dotarsi della fondamentale capacità di autodifesa, non potendo disporre di altre armi, e di meglio assolvere le missioni prescritte per lo strumento navale, tra le quali spiccano la difesa degli interessi vitali del Paese contro ogni aggressione, tramite l'assicurazione della sicurezza e dell'integrità delle vie di comunicazione e la salvaguardia degli spazi euro-atlantici nel quadro degli interessi strategici del Paese, sia in ambito NATO, che nell'alveo dell'Unione europea;

tenuto conto che i sottomarini U-212A, classe Todaro, seconda serie, attualmente non possono essere impiegati in scenari operativi, in quanto sprovvisti degli strumenti citati d'armamento per l'autodifesa,

si chiede di sapere quale sia lo stato di avanzamento del programma di acquisizione del nuovo siluro pesante per i sottomarini U-212A, in considerazione soprattutto dello scenario internazionale, in cui sono impiegati gli armamenti italiani e i tempi previsti per includerli in dotazione ordinaria ai sottomarini classe U-212A.

(3-03300)

SERRA, BOTTICI, COTTI, SANTANGELO, CAPPELLETTI, DONNO, BUCCARELLA - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca* - Premesso che:

da notizie di stampa ("Blasting News" del 25 ottobre 2016 e "eddyburg" del 18 ottobre 2016), si è appreso che risultano in commercio sussidiari per la scuola primaria che riportano già le modifiche previste dalla riforma della Costituzione oggetto del *referendum* confermativo che si terrà all'inizio del mese di dicembre 2016;

nello specifico, si fa riferimento al sussidiario dal titolo "Imparo facile", edito dalla casa editrice Cetem (che fa parte del gruppo editoriale Principato ed è specializzato in edizioni per la scuola primaria fin dal 1945),

in cui, alla pagina 85, nella sezione geografia, ove si trattano anche argomenti in materia di organizzazione politica dello Stato, nell'illustrare l'organizzazione istituzionale dello Stato italiano, riporta l'informazione che i parlamentari, membri della Camera dei deputati, sono eletti direttamente dai cittadini; al contempo, però, l'elezione dei senatori viene descritta, incomprensibilmente, utilizzando i nuovi criteri e le nuove regole previste dal disegno di legge di riforma costituzionale (approvato in seconda deliberazione dalla Camera dei deputati il 12 aprile 2016 e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 aprile 2016) che saranno adottati se, eventualmente, con il referendum confermativo del 4 dicembre 2016 le modifiche alla Carta fondamentale verranno approvate dai cittadini;

l'autore dell'opera, infatti, riferendosi all'elezione di quella che attualmente è la Camera alta, si esprime in tal modo: "I componenti sono indicati dalle diverse Regioni in cui è suddiviso il territorio Italiano";

considerato che, a parere degli interroganti:

l'adozione di tale testo con delle informazioni errate in ordine al sistema costituzionale del Paese, oltre a non essere corretto giuridicamente, lo è ancor meno dal punto di vista etico e morale, rivelando un indubbio vizio sotto il profilo del dovere di diligenza, di responsabilità deontologica e del diritto all'autonomia didattica e alla libertà di espressione culturale nell'esercizio delle proprie funzioni da parte degli insegnanti. Aspetti che caratterizzano e che devono caratterizzare l'insegnamento, in ossequio alle disposizioni normative domestiche e comunitarie al riguardo;

tale vicenda parrebbe non essere un caso unico ma l'espressione di un *modus operandi* ben definito. Difatti, già a maggio 2016 era stata pubblicata dalla casa editrice Simone una guida per gli studenti dal titolo "La Nuova Costituzione spiegata ai ragazzi". Anche in questa occasione, si parlava di modifiche e della nuova forma della Carta fondamentale. L'autore, nonché editore, in seguito alle contestazioni sollevate sui contenuti dell'opera, ascriveva la responsabilità del fatto al redattore della sezione scolastica, ritenendola una scelta discutibile e per questo si impegnava a ritirare il volume;

considerato inoltre che:

risulta agli interroganti che nelle classi quinte di diverse scuole primarie del Paese, attualmente, siano in uso dei testi recanti i contenuti descritti;

qualora ciò fosse confermato, si tratterebbe, a giudizio degli interroganti, di una grave scelta, ragionevolmente di ispirazione politica, finalizzata, è da ritenersi, a conseguire il consenso dei genitori degli alunni e delle loro famiglie, al fine di ottenere il loro voto favorevole al prossimo referendum costituzionale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e se abbia adottato o intenda adottare gli opportuni provvedimenti di competenza al riguardo;

se intenda avviare un'indagine nazionale all'interno delle scuole primarie, al fine di comprendere e verificare la reale portata di tale fenomeno, nonché individuare gli eventuali responsabili di tale scelta, nell'interesse e nel rispetto della credibilità della scuola e della normativa nazionale e comunitaria.

(3-03301)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

MORRA, ENDRIZZI, CRIMI, GIARRUSSO, MORONESE, MARTON, SERRA, SANTANGELO, CAPPELLETTI, DONNO, PUGLIA - *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e per gli affari regionali e le autonomie* - Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

in data 19 settembre 2016 il consigliere regionale della Calabria Giuseppe Aieta, del gruppo consiliare del Partito Democratico, ha presentato una proposta di modifica di legge regionale recante "Modifiche alla Legge Regionale 29 novembre 1996, n. 35 (Costituzione dell'Autorità di Bacino Regionale in attuazione della Legge 18 maggio 1989, n. 183 e successive modificazioni ed integrazioni)"; l'atto, acquisito al protocollo generale del Consiglio regionale della Calabria con n. 35587 del 20 settembre 2016, è stato registrato al n. 169/10[^] ed assegnato all'esame della prima e seconda Commissione consiliare;

la citata proposta di legge prevede, all'art. 1, la modifica di due commi dell'art. 8 della legge regionale n. 35 del 1996, che riguardano le modalità di individuazione e di trattamento economico del segretario generale dell'Autorità di bacino regionale;

sulla base delle suddette modifiche, il segretario generale dovrebbe essere scelto esclusivamente tra i dirigenti di ruolo della Regione Calabria e al dirigente regionale nominato segretario generale dell'Autorità di bacino, per effetto della legge regionale n. 35 del 1996, "competete il trattamento economico pari a quello previsto per i Dirigenti regionali, con funzioni di Dirigente di Settore", nei limiti della normativa vigente e nella misura prevista dal comitato istituzionale;

il comitato istituzionale dell'Autorità di bacino regionale, con la delibera n. 4/2013 del 10 gennaio 2013, rimasta inattuata in quanto in evidente contrasto con la legge istitutiva dell'ente, aveva stabilito che la figura professionale del segretario generale è equiparata a quella di dirigente generale dei dipartimenti della Giunta regionale;

considerato infine che, a parere degli interroganti:

alla luce delle suddette proposte di modifica, si configurano nuovi e maggiori oneri a carico del bilancio regionale in evidente contrasto con quanto espresso dall'art. 2 della stessa proposta normativa;

essendo le autorità di bacino istituite ai sensi della legge n. 183 del 1989, attualmente oggetto di profonda revisione normativa ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006 e risultando di fatto abrogate in attesa di confluire nelle autorità di distretto, sotto la competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, qualsiasi modifica della legge istitutiva appare a giudizio degli interroganti inopportuna e fondata su discutibili principi giuridici,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo, nell'ambito delle rispettive attribuzioni, intendano attivarsi presso le amministrazioni competenti, affinché siano verificate le reali motivazioni a supporto delle proposte di modifica, considerando che, a parere degli interroganti, per come formulate, produrrebbero unicamente un indebito avanzamento di carriera ed una progressione economica per l'attuale dirigente incaricato.

(4-06653)

MUNERATO - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

il segretario provinciale del Sap (sindacato autonomo di Polizia) Fabio Ballestriero, in una recente dichiarazione, ha denunciato la grave condizione di disagio in cui versa la Polizia di Stato di Rovigo, tale da compromettere la gestione della sicurezza del territorio e dei cittadini, specie in considerazione dell'espandersi dell'emergenza migranti, che ha investito in maniera significativa il territorio;

le forze dell'ordine presenti nel Polesine e in particolare nella zona del delta subiscono tale disagio, nella consapevolezza di non poter più garantire i normali livelli di sicurezza, e fornire un servizio efficiente e in grado di soddisfare le legittime aspettative dei cittadini;

ogni anno, vanno in pensione circa 2.200 unità della Polizia di Stato e ne vengono assunte solo circa 1.100; la continua diminuzione delle risorse umane sta conducendo a una difficile gestione del controllo del territorio, che ormai ha raggiunto livelli insostenibili, soprattutto in alcune realtà, come il commissariato di Porto Tolle e di Adria, dove l'organico, negli ultimi 5 anni, si è assottigliato all'incirca di 50 unità;

in particolare, la difficile situazione dell'organico del commissariato di Porto Tolle si aggrava sempre di più, a causa della mancata sostituzione del personale in pensione. Il presidio della struttura, sotto il quale rientra uno dei territori comunali più estesi d'Italia, unico per la presenza del parco del Delta e di innumerevoli e proficue attività imprenditoriali ed economiche legate alla pesca, è a malapena garantito dall'ammirevole dedizione di soli 4 uomini, attualmente in forza alla squadra nautica;

secondo un'analisi del Sap, la già precaria situazione dei commissariati di Porto Tolle e di Adria si sarebbe ulteriormente aggravata con la recente mancata assegnazione di nuovo personale, al punto da rendere estremamente difficile garantire la sicurezza di cittadini e territorio,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire urgentemente a favore del vasto territorio deltizio polesano, che risulta ormai abbandonato a se stesso, al fine di garantire i legittimi livelli di sicurezza, attraverso il ripianamento degli organici della Polizia di Stato, peraltro ormai stremati dal mancato *turnover*.

(4-06654)

MOLINARI, SIMEONI, FUCKSIA, VACCIANO - *Ai Ministri della giustizia e degli affari esteri e della cooperazione internazionale* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti, il signor Youssef Mouhcine, nato a Casablanca (Marocco) il 7 ottobre 1985, in espiazione di pena nella casa circondariale di Paola (Cosenza), era affidato alla custodia dello Stato;

considerato che:

secondo quanto appreso dalla stampa, sembrerebbe che nella casa circondariale di Paola tra il 23 ed il 24 ottobre 2016, il signor Youssef Mouhcine, al quale restavano da espiaire 15 giorni di pena, sarebbe deceduto;

la competente Procura della Repubblica di Paola sembrerebbe aver aperto un procedimento penale, al momento contro ignoti, al fine di appurare le cause, le circostanze e le modalità del decesso, disponendo nel contempo anche l'esame autoptico sulla salma del detenuto, eseguita presso la clinica "Tricarico" di Belvedere marittimo; inoltre, pare che l'autorità abbia disposto il sequestro della cella e degli effetti personali del detenuto ed acquisito ulteriore materiale probatorio;

sempre come appreso dalla stampa, stando a quanto riferito dai familiari di Mouhcine, questi sarebbero stati avvisati telefonicamente dalla direzione del carcere di Paola soltanto in data 27 ottobre 2016, cioè diversi giorni dopo il decesso del proprio congiunto; nella circostanza, un'interprete araba avrebbe comunicato alla famiglia che Youssef si era suicidato inalando del gas da una bomboletta, infilandosi un sacchetto di plastica in testa;

i familiari del defunto, tramite l'interprete, avrebbero fatto sapere alla direzione dell'istituto di volersi occupare personalmente della sepoltura e quindi avrebbero chiesto di conoscere le procedure per la restituzione del cadavere anche per celebrare il funerale secondo il tradizionale rito islamico, religione cui appartengono. L'interprete avrebbe comunicato che per ogni altra notizia al riguardo avrebbero dovuto contattare il consolato generale del Regno del Marocco di Roma;

considerato inoltre che:

sembrerebbe che successivamente i familiari sarebbero venuti informalmente a conoscenza che la casa circondariale di Paola aveva chiesto ed

ottenuto il nulla osta del pubblico ministero per procedere alla tumulazione di Mouhcine presso il locale cimitero, nonostante la diversa richiesta formulata dalla famiglia, violando quanto previsto dall'articolo 44, comma 3, dell'ordinamento penitenziario di cui alla legge n. 354 del 1975, il quale prevede che la salma debba essere messa immediatamente a disposizione dei congiunti;

il consolato generale del Regno del Marocco di Palermo, in data 31 ottobre 2016, a seguito della richiesta pervenutagli dai familiari di Mouhcine, avrebbe chiesto informazioni al carcere di Paola ma, per quanto risulta, sembrerebbe che questo non avrebbe fornito alcuna notizia all'autorità consolare;

infine, i familiari di Mouhcine avrebbero riferito che il loro congiunto, durante le poche telefonate che gli erano state accordate, avrebbe raccontato di essere vittima di non meglio definiti maltrattamenti e di essere isolato in una cella liscia e costretto a dormire per terra sul pavimento;

nella casa circondariale di Paola, alla data del 31 ottobre 2016, a fronte di una capienza regolamentare di 182 posti, vi erano ristretti 218 detenuti (36 in esubero), 84 dei quali stranieri; nell'istituto non vi sono mediatori culturali, nonostante la rilevante presenza di stranieri;

recentemente, nel penitenziario di Paola, si è verificato un analogo decesso di un detenuto, Maurilio Pio Morabito, 46 anni, di Reggio Calabria, anch'egli nell'imminenza del fine pena (30 giugno 2016); nel caso in specie, Morabito, secondo le notizie riferite ai familiari, si sarebbe suicidato nella notte, mentre era in una cella liscia nel reparto di isolamento; su tale fatto è stata presentata alla Camera dei deputati un'interrogazione rivolta al Ministro della giustizia (4-13360 del 7 giugno 2016),

si chiede di sapere:

se e di quali informazioni i Ministri in indirizzo dispongano in ordine ai fatti rappresentati, anche con riferimento ai casi specifici segnalati, e se questi corrispondano al vero;

se non si ritenga, indipendentemente dall'attività investigativa condotta dall'autorità giudiziaria, qualora non sia stato già fatto nell'immediatezza dei fatti, di avviare un'indagine interna, al fine di chiarire l'esatta dinamica del decesso del detenuto, per appurare se nei confronti dello stesso siano state predisposte tutte le misure di sorveglianza in termini di custodia in carcere e tutela sanitaria e se vi siano responsabilità di tipo penale o disciplinare attribuibili al personale che aveva in cura e custodia il detenuto.

(4-06655)

BATTISTA - *Ai Ministri dell'interno e della giustizia* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

una segnalazione anonima inoltrata alla redazione del programma televisivo "Le Iene Show" permetterebbe di aprire una nuova inchiesta sul ca-

so delle presunte firme false consegnate per la presentazione delle liste elettorali del M5S utili a concorrere alle elezioni amministrative di Palermo nel 2012. Già nel 2013 la Procura di Palermo aveva indagato, ma il caso venne archiviato e iscritto al registro degli atti non costituenti notizia di reato (modello 45);

un nuovo elemento avrebbe permesso alla redazione del programma televisivo di indagare sui fatti, ossia i moduli originali con le firme autografe, riconosciute come tali dai sostenitori attraverso un confronto diretto trasmesso nel servizio andato in onda il 2 ottobre 2016. Nel corso della stessa puntata, è un attivista del M5S, il professor Vincenzo Pintagro, a lanciare l'accusa di falsificazione contro una deputata in carica e contro Samanta Busalacchi, dichiarando di averle colte sul fatto. Nel 2012, gli attivisti del M5S non erano riusciti a raccogliere le firme necessarie alla presentazione delle liste in moduli, che, in ogni caso, contenevano un errore nel luogo di nascita di uno dei candidati: per sanare lo sbaglio avrebbero quindi ricopiato di loro pugno le firme regolarmente raccolte su altri moduli corretti. Tale circostanza si evincerebbe dallo scambio di *email* del periodo, rese note nel servizio de "Le Iene Show", andato in onda il 18 ottobre 2016;

a condurre le indagini nel 2013, a detta dell'anonimo segnalatore, era un funzionario della Digos di cui non ricordava il nome, a suo dire in rapporti d'amicizia con un parlamentare nazionale e un deputato dell'Assemblea regionale siciliana;

lo scorso 11 ottobre, la Procura di Palermo ha riaperto le indagini. I magistrati Dino Petralia e Claudia Ferreri avrebbero sentito presso gli uffici della Digos di Roma, come persone informate sui fatti, alcuni parlamentari. Inoltre, un altro parlamentare avrebbe ammesso di avere partecipato alla riproduzione delle false sottoscrizioni e rivelato il nome degli altri attivisti coinvolti;

nel servizio televisivo andato in onda il 6 novembre 2016, il conduttore Filippo Roma ha cercato di approfondire la questione relativa ai rapporti tra i vertici del M5S e il candidato presente in lista con il vice questore Giovanni Pampillonia, accusato principalmente di avere violato il segreto d'ufficio, rivelando il contenuto della deposizione del professor Vincenzo Pintagro in seno alla prima inchiesta avviata sul caso;

il vice questore non ha rilasciato dichiarazioni, poiché non autorizzato dal Dipartimento di pubblica sicurezza. Tuttavia, dal servizio si evince che lo stesso avrebbe raggiunto in un secondo momento il conduttore Filippo Roma, convocandolo verbalmente presso i suoi uffici, per notificare un provvedimento, specificando che, in quanto attività istruttoria, non era autorizzato a registrare con videocamere o altri strumenti. L'invio televisivo, pertanto, si sarebbe presentato presso la Questura di Palermo alle ore 9 del mattino, senza un legale e impossibilitato a contattarlo telefonicamente su disposizione del vice questore Pampillonia, e trattenuto per circa 3 ore e 30 minuti;

nell'atto della Procura della Repubblica, si richiedeva la consegna degli atti probatori utili alle indagini riaperte sulle firme false, cioè i moduli originali non depositati con le firme autografe, riconosciute come tali dai firmatari. Non avendoli con sé, alcuni funzionari della Digos di Roma si sarebbero recati presso l'abitazione di Filippo Roma, mentre il conduttore si trovava negli uffici della Questura di Palermo: non essendoci nessuno in casa, sarebbe stata la suocera a ricevere i funzionari e a consegnare i moduli originali con le firme autografe;

l'operazione risulta predisposta e coordinata dallo stesso vice questore Giovanni Pampillonia che, telefonicamente, avrebbe guidato i funzionari della Digos alla ricerca di altra documentazione nell'abitazione del conduttore;

tenuto conto che, secondo l'interrogante:

la Procura di Palermo ipotizza la sussistenza del reato previsto dall'articolo 90, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1960, n. 570, e successive modificazioni e integrazioni, recante "Testo unico delle leggi per la composizione e la elezione degli organi delle Amministrazioni comunali", che così recita "Chiunque forma falsamente, in tutto o in parte, le schede o altri atti dal presente testo unico destinati alle operazioni elettorali o altera uno di tali atti veri, o sostituisce, sopprime o distrugge in tutto o in parte uno degli atti medesimi è punito con la reclusione da uno a sei anni. È punito con la stessa pena chiunque fa scientemente uso degli atti falsificati, alterati o sostituiti, anche se non ha concorso alla consumazione del fatto. Se il fatto è commesso da chi appartiene all'ufficio elettorale, la pena è della reclusione da due a otto anni e della multa da 1.000 euro a 2.000 euro";

sarebbe stato accertato il grado di parentela tra il vice questore e vice dirigente della Digos Giovanni Pampillonia e uno dei candidati presentati con la lista M5S alle amministrative di Palermo 2012; difatti, nella segnalazione anonima, verrebbero indicati precisi rapporti d'amicizia tra il vice questore e i vertici del M5S, che potrebbero essere confermati dagli atteggiamenti confidenziali riscontrati nel video amatoriale, che ritrae il vice questore della Digos Giovanni Pampillonia durante la visita di Beppe Grillo nel quartiere Ballarò di Palermo il 24 settembre scorso;

oltre ai moduli con le sottoscrizioni autografe, sarebbe stata acquisita indebitamente anche la segnalazione anonima, dove veniva citato il vice questore Giovanni Pampillonia, che, come riportato, coordinava telefonicamente la perquisizione a opera dei funzionari della Digos di Roma,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei gravi fatti riportati in premessa, da cui si evincerebbe a giudizio dell'interrogante l'irregolarità e l'irritualità delle svolgimento delle indagini;

se non ritengano opportuno, al fine di garantire un regolare procedimento delle indagini, anche in considerazione del coinvolgimento attivo di

esponenti parlamentari, di avvalersi dei poteri ispettivi previsti dalla normativa vigente per verificare la liceità delle procedure attuate dall'autorità inquirente.

(4-06656)

PUGLISI, MARCUCCI - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Luca Lotti, ha presentato una denuncia alla Procura della Repubblica di Firenze per calunnia e diffamazione sul caso dell'*account social* corrispondente al nome di Beatrice Di Maio;

il quotidiano "La Stampa" ha pubblicato in data 16 novembre 2016 un'inchiesta giornalistica, secondo la quale tale *account social* si configurerebbe come anello di una sorta di centrale operativa impegnata a diffondere in rete notizie false e discredito verso le istituzioni (compresa la Presidenza della Repubblica), ministri ed esponenti del Partito Democratico e di altri partiti della maggioranza;

tale centrale operativa potrebbe avere legami con ambienti russi molto critici nei confronti del Governo italiano ed in modo particolare "Russia Today", un *network* in lingua inglese finanziato dallo stesso Governo russo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo ritenga di avvalersi dei propri poteri ispettivi per verificare se esista tale centrale operativa che agirebbe in Italia e se sia legata, in modo diretto o indiretto, ad un partito rappresentato in Parlamento;

quali provvedimenti intenda assumere al riguardo.

(4-06657)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

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

4ª Commissione permanente (Difesa):

3-03300, del senatore Battista ed altri, sul programma di acquisizione del nuovo siluro pesante per sommergibili U-212;

7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-03301, della senatrice Serra ed altri, sulla diffusione di testi scolastici relativi alla riforma costituzionale.

Avviso di rettifica

Nel Resoconto stenografico della 720ª seduta pubblica del 10 novembre 2016, a pagina 44, alla penultima riga del secondo capoverso, sostituire la parola: "inequivocabile" con la seguente: "equivocabile".

Nel Resoconto stenografico della 723ª seduta pubblica del 15 novembre 2016, a pagina 26, il titolo del disegno di legge n. 2224 è sostituito dal seguente: "(2224) **Disposizioni in materia di responsabilità professionale del personale sanitario** (Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Fucci; Fucci; Grillo ed altri; Calabrò ed altri; Vargiu ed altri; Miotto ed altri; Monchiero ed altri; Formisano)".