



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

577^a seduta pubblica
giovedì 30 giugno 2011

Presidenza della vice presidente Mauro,
indi del vice presidente Nania

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	Pag. V-XVIII
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-59
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	61-83
<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>	85-128

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO	Pag. 1
MOZIONI	
Discussione delle mozioni 1-00286 (testo 2), 1-00415, 1-00444 e 1-00448 sul trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza . .	
Approvazione delle mozioni 1-00286 (testo 3), 1-00415 (testo 2) e 1-00448. Reiezione della mozione 1-00444:	
PRESIDENTE	1, 4, 7 e <i>passim</i>
MUSSO (<i>UDC-SVP-AUT: UV-MAIE-VN-MRE-PLI</i>)	2, 26
FILIPPI Marco (<i>PD</i>)	4, 5
DE TONI (<i>IdV</i>)	7, 29
GRILLO (<i>PdL</i>)	10, 30
INCOSTANTE (<i>PD</i>)	13
MENARDI (<i>CN-Io Sud</i>)	15, 25
AMATI (<i>PD</i>)	17
MURA (<i>LNP</i>)	19, 27
VIMERCATI (<i>PD</i>)	20
CASTELLI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	5, 22
SIRCANA (<i>PD</i>)	28
INTERROGAZIONI	
Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, su iniziative per favorire l'occupazione femminile, sullo stanziamento di risorse per le politiche sociali e familiari e sulla gestione finanziaria degli enti previdenziali privati:	
BONFRISCO (<i>PdL</i>)	34, 39
FRANCO Vittoria (<i>PD</i>)	34, 39
SBARBATI (<i>UDC-SVP-AUT: UV-MAIE-VN-MRE-PLI</i>)	35, 40, 41 e <i>passim</i>
GERMONTANI (<i>Misto-FLI</i>)	Pag. 35, 40
CARLINO (<i>IdV</i>)	36, 41, 44 e <i>passim</i>
SACCONI, <i>ministro del lavoro e delle politiche sociali</i>	36, 39, 41 e <i>passim</i>
CASTRO (<i>PdL</i>)	41, 42, 48 e <i>passim</i>
GHEDINI (<i>PD</i>)	42
ADERENTI (<i>LNP</i>)	43, 49
CASTIGLIONE (<i>CN-Io Sud</i>)	44, 51
PORETTI (<i>PD</i>)	48, 49
NEROZZI (<i>PD</i>)	52, 57
LANNUTTI (<i>IdV</i>)	53, 58
ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MERCOLEDÌ 6 LUGLIO 2011	59
<i>ALLEGATO A</i>	
MOZIONI	
Mozioni 1-00286 (testo 3), 1-00415 (testo 2), 1-00444 e 1-00448 sul servizio di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza	61
<i>ALLEGATO B</i>	
INTERVENTI	
Testo integrale dell'intervento del senatrice Incostante nella discussione delle mozioni 1-00286 (testo 2), 1-00415, 1-00444 e 1-00448	85
CONGEDI E MISSIONI	88
COMMISSIONI PERMANENTI	
Trasmissione di documenti	88
COMITATO PARLAMENTARE PER LA SICUREZZA DELLA REPUBBLICA	
Variazioni nella composizione	88

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

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazionePag. 88

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 89

GOVERNO

Trasmissione di documenti 89

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazioni sul rendiconto generale dello Stato 89

COMMISSIONE EUROPEA

Trasmissione di progetti di atti normativi per il parere motivato ai fini del controllo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità 90

ASSEMBLEA PARLAMENTARE DELL'UNIONE DELL'EUROPA OCCIDENTALE (UEO)

Dimissioni del Presidente della delegazione parlamentare italiana e cessazione della delegazionePag. 90

INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme 90

Annunzio di risposte scritte 91

Interrogazioni 91

Con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento 98

Da svolgere in Commissione 128

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza della vice presidente MAURO

La seduta inizia alle ore 9,32.

Il Senato approva il processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

Comunicazioni della Presidenza

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

Avverte che dalle ore 9,35 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Discussione delle mozioni nn. 286 (testo 2), 415, 444 e 448 sul trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza

Approvazione delle mozioni nn. 286 (testo 3), 415 (testo 2) e 448. Reiezione della mozione n. 444

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Il trasporto ferroviario delle merci, in Italia, non è all'altezza delle esigenze del mercato e di un'equilibrata ripartizione modale. Sono infatti largamente preferiti il trasporto aereo e soprattutto quello su gomma e solo il 6 per cento delle merci viaggia su ferro. Dopo l'avvio del processo di liberalizzazione, nel settore ci sono stati rilevanti investimenti da parte di operatori privati, italiani e stranieri, a fronte dei quali però si è registrata, da parte dell'operatore nazionale ferroviario, una progressiva riduzione del proprio perimetro d'azione. Attualmente, lo sviluppo del trasporto ferroviario è fortemente ostacolato dall'arresto del processo di liberalizzazione e dall'esistenza di vincoli burocratici che rendono difficile l'accesso all'infrastruttura. Con la mozione n. 286 (testo 2), si chiede al Governo di ridurre tali vincoli, anche mediante i supporti informatici e telematici, di armoniz-

zare il quadro normativo e regolatorio del settore ferroviario nazionale con quello europeo, prevedendo un organismo di controllo realmente indipendente e non – come avviene attualmente – di diretta emanazione del Ministero dei trasporti, e di impegnarsi per la ripresa del processo di liberalizzazione, al fine di facilitare l'espansione del comparto merci e di quello passeggeri. Oltre che dal punto di vista del rispetto dell'ambiente, infatti, il trasporto ferroviario presenta innegabili vantaggi anche sotto il profilo della sicurezza, considerato l'alto numero di vittime causato ogni anno dagli incidenti autostradali. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Fosson. Congratulazioni).*

FILIPPI Marco (PD). La situazione del trasporto ferroviario denota l'assenza di una strategia politica. L'unica finalità del gruppo Ferrovie dello Stato sembra essere quella di risanare i conti, ma il compito di un'azienda pubblica non può limitarsi a questo: la linea di rigore finanziario va senza dubbio perseguita, ma il Partito Democratico chiede che ad essa si coniughi una politica di sviluppo che garantisca in modo uniforme nel Paese il mantenimento della continuità territoriale e la salvaguardia dei diritti di mobilità riconosciuti dalla Costituzione. Dal canto suo il Parlamento, che deve svolgere una funzione di indirizzo e controllo dei servizi pubblici, deve essere messo in grado di conoscere i criteri con cui si intendono compiere interventi di razionalizzazione e ristrutturazione, onde evitare che siano penalizzati i servizi universali definiti dalla delibera del CIPE del dicembre 2009, cioè quelli di utilità sociale, dei quali lo Stato riconosce – con apposito contratto di servizio – l'integrale copertura degli oneri. Con la mozione n. 415, si impegna pertanto il Governo a trasmettere formalmente al Parlamento la delibera del CIPE sui servizi universali del trasporto ferroviario e il relativo schema di contratto di servizio, nonché le risultanze dell'indagine disposta dal Parlamento con la legge finanziaria del 2008 per individuare le azioni da adottare al fine di migliorare l'efficienza dei servizi del trasporto ferroviario, non essendo questa documentazione mai pervenuta, nonostante sia stata reiteratamente volte richiesta. La mozione impegna inoltre il Governo a confrontarsi con i livelli di governo regionale e locale e con il Parlamento per arrivare alla definizione di scelte condivise e trovare le soluzioni migliori per garantire un servizio ferroviario efficiente, nel quadro di un corretto impiego delle risorse. *(Applausi dal Gruppo PD).*

DE TONI (IdV). Considerato il momento di grave crisi del sistema dei trasporti in Italia, è importante che finalmente il Parlamento torni ad occuparsi della questione dei servizi per la mobilità e si definisca una nuova strategia, che parta dagli interessi degli utenti e segua il criterio dell'integrazione tra reti nazionali ed internazionali, tra reti di media e lunga percorrenza e quelle destinate al trasporto locale, tra diverse modalità di trasporto. In Italia, le risorse pubbliche sono destinate in prevalenza a finanziare l'autotrasporto, mentre in Europa si segue l'indirizzo opposto di privilegiare il trasporto ferroviario, anche nel contesto di riduzione delle

emissioni inquinanti, liberalizzando il settore. Tale liberalizzazione andrà perseguita però mantenendo la tutela dei servizi universali, cioè garantendo anche le tratte non remunerative, che collegano zone lontane dalle grandi direttrici del traffico di merci e passeggeri e che quindi rischiano di essere soppresse. Occorre curare la qualità dei servizi offerti e investire nell'ambito di una programmazione certa, con l'obiettivo di tutelare l'interesse pubblico e quindi ascoltando le reali esigenze degli utenti. Con la mozione n. 444 si impegna il Governo a promuovere la concorrenza attraverso una reale indipendenza tra regolatore e regolato, essendo oggi lo Stato interamente proprietario del gruppo Ferrovie dello Stato; a stimolare il conseguimento di livelli qualitativi più elevati; a procedere d'intesa con le amministrazioni locali; a verificare la qualità del servizio; a migliorare i collegamenti con il Mezzogiorno e le isole; a garantire parità di condizioni tra i soggetti operanti nel settore del trasporto ferroviario di merci; a considerare l'ipotesi di commissariare il gruppo Ferrovie dello Stato, nel caso vengano disattese le indicazioni del Parlamento. *(Applausi dal Gruppo IdV e della senatrice Negri).*

GRILLO (PdL). Il processo di modernizzazione del trasporto ferroviario ha consentito di raggiungere alcuni risultati ragguardevoli, come il risanamento finanziario, il contenimento dei costi, la razionalizzazione della gestione e la realizzazione del sistema ferroviario ad alta velocità, caratterizzato da un rapporto eccellente tra tariffe applicate e qualità del servizio. Occorre però affrontare i problemi connessi ad alcune tratte a media e lunga percorrenza, che pur avendo scarso interesse commerciale non sono interessate da contributi nell'ambito del contratto di servizio pubblico. Appare inoltre particolarmente critica la situazione del trasporto merci su rotaia – anche a causa dell'assenza di sinergie con gli operatori privati e del mancato adeguamento delle tariffe – la cui incidenza è ancora marginale rispetto al trasporto delle merci su gomma. La mozione n. 448 chiede dunque di garantire una congrua stabilità nel finanziamento del servizio universale, che consenta la programmabilità degli investimenti, e impegna il Governo ad adottare una norma – che sarà contenuta nella manovra finanziaria all'esame del Consiglio dei ministri – che preveda l'imposizione di un contributo alle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario in settori redditizi, come l'alta velocità, per contribuire al finanziamento dell'attività nelle tratte comprese nel contratto di servizio. *(Applausi del senatore Gallo. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione sulle mozioni.

INCOSTANTE (PD). La miope strategia del Governo in materia di trasporti testimonia l'incapacità di comprendere le potenzialità del sistema ferroviario e la sua incidenza sulla vita dei tanti pendolari, che lamentano i ritardi e le gravi inefficienze del servizio. Preoccupa la dichiarazione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, secondo cui non potranno più essere garantiti 154 treni, considerati in perdita: a tal proposito

occorre valutare la ricaduta negativa di una scelta di questo tipo su interi territori. È dunque necessario definire meglio gli obblighi di servizio pubblico e fare in modo che Trenitalia delinea la propria strategia aziendale in coerenza con gli obblighi sottoscritti, con l'interesse nazionale e nel rispetto dei principi comunitari di liberalizzazione e concorrenza. Va inoltre incentivato il trasporto delle merci su rotaia e garantita l'unità del Paese, colmando il pesante divario infrastrutturale tra Nord e Sud, evidente in materia di trasporto ferroviario. Occorre infine ottenere l'attivazione dell'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di passeggeri e merci, sulla media e lunga percorrenza, sull'universalità del servizio e sui pendolari e stimolare il Governo ad emanare provvedimenti coraggiosi per rendere più efficiente il sistema dei trasporti. (*Applausi dal Gruppo PD*). Chiede di allegare il testo dell'intervento ai Resoconti della seduta (*v. Allegato B*).

MENARDI (*CN-Io Sud*). Nonostante il settore dei trasporti europeo sia stato interessato da un radicale processo di liberalizzazione e privatizzazione, volto a razionalizzare il mercato e a introdurre elementi di concorrenza, nel trasporto ferroviario italiano sono ancora presenti barriere di natura tecnica ed economica, che impediscono un'effettiva apertura al mercato e frenano le potenzialità di crescita del Paese. È necessario riservare un'attenzione particolare al trasporto dei pendolari, assicurando servizi adeguati – sia per quel che riguarda i collegamenti sia per quanto concerne la puntualità e le condizioni del trasporto – e prevedendo anche apposite agevolazioni fiscali. Occorre dunque separare la rete commerciale da quella del trasporto universale, prevedendo anche un trasparente meccanismo di compartecipazione dei gestori dei servizi remunerativi in favore del servizio universale. Le tracce del trasporto commerciale potranno pertanto essere offerte sul mercato in regime di concorrenza, mentre quelle del trasporto universale potranno essere oggetto di una gara ad evidenza pubblica, tra soggetti eventualmente assistiti dal contributo statale. Per assicurare la vigilanza su tale sistema ci si potrà avvalere di un'Autorità indipendente, che garantisca la concorrenza e il mercato e controlli l'offerta delle tracce messe in gara e la trasparenza nei contratti di servizio. (*Applausi dai Gruppi CN-Io Sud e PdL*).

AMATI (*PD*). Occorre riservare grande attenzione alle condizioni del trasporto ferroviario nel suo insieme e non concentrare l'interesse sulle sole tratte ferroviarie ad alta velocità. Bisogna infatti ricordare le peculiari difficoltà del trasporto ferroviario nel Mezzogiorno d'Italia, la vetustà del materiale rotabile che percorre alcune tratte di grande importanza, come quella che collega Roma e Ancona, la mancata realizzazione di opere strategiche, come il raddoppio della ferrovia tra Orte e Falconara, e l'esclusione dalle tratte ad alta velocità dell'intera dorsale adriatica, che collega Bologna a Bari. Occorre inoltre evidenziare la mancata stipula del contratto di servizio per il trasporto passeggeri di interesse nazionale, quella del contratto di servizio per il trasporto merci e il mancato avvio dell'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario, volta ad assicurare l'equilibrio

tra costi e ricavi e ad individuare azioni di miglioramento dell'efficienza, anche instaurando un fondamentale dialogo con le amministrazioni regionali. Il servizio di trasporto ferroviario, infatti, che assicura la continuità territoriale del Paese e ne condiziona le prospettive di sviluppo, non può essere gestito avendo riguardo ai soli equilibri finanziari, ma si devono prendere in considerazione anche le ricadute sociali ed economiche sul territorio. *(Applausi dal Gruppo PD).*

MURA (LNP). Il servizio di trasporto ferroviario rappresenta una garanzia di mobilità all'interno dei territori che deve essere garantita e salvaguardata ed il suo utilizzo deve anzi essere incentivato. Forte è però il disagio dei pendolari, soprattutto nel Nord del Paese, a causa della situazione di degrado di numerose stazioni ferroviarie e delle scarse condizioni manutentive dei treni. Occorre inoltre valorizzare l'importanza economica e culturale di alcune città di media grandezza, soprattutto nel Settentrione, dotandole di collegamenti ferroviari adeguati. Pertanto, le scelte aziendali volte alla razionalizzazione del servizio e al contenimento dei costi non possono essere anteposte alle esigenze della continuità territoriale e ai bisogni dei milioni di cittadini che affidano al servizio ferroviario i loro spostamenti. Per tale motivo la mozione a prima firma del senatore Grillo chiede che lo Stato intervenga, assicurando certezza nell'erogazione delle risorse pubbliche, per garantire un'adeguata programmazione dei servizi e degli investimenti. A tale proposito le indiscrezioni sulla prossima manovra finanziaria, attualmente all'esame del Consiglio dei ministri, confermano l'impegno profuso dal Governo in questo importante settore. *(Applausi dai Gruppi LNP e PdL).*

VIMERCATI (PD). La situazione del trasporto a lunga e media percorrenza, caratterizzata da inefficienze, tagli di linee, sovraffollamento di treni, collegamenti con gli aeroporti inadeguati, ritardi cronici, è da troppo tempo irrisolta ed esaspera i pendolari colpiti dai continui disagi. È quindi urgente capire con chiarezza la politica per i trasporti del Governo, che sembra incentrata esclusivamente sull'Alta velocità. A fronte della scarsa dotazione di infrastrutture rispetto ad altri Paesi europei, è auspicabile che si difendano almeno quelle esistenti. Con la mozione n. 415 si chiede quindi al Governo di riesaminare lo schema di contratto di servizio 2011-2014 includendovi i treni soppressi; di impegnarsi, alla vigilia del varo della manovra triennale, a non tagliare i fondi per il trasporto ferroviario; di utilizzare i profitti derivanti dall'Alta velocità per dare ristoro alle linee del servizio universale. Per quanto riguarda le tariffe, inoltre, il *benchmark* non può essere quello delle tariffe aeree, anche in considerazione del fatto che il trasporto aereo su alcune tratte, ad esempio la Roma-Milano, è oggetto di monopolio. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Le questioni sollevate nelle mozioni sono in larga parte condivisibili, ma il percorso per il miglioramento della situazione del trasporto ferroviario è lungo ed ha attraversato ed impegnato i Governi di ogni estrazione politica fino ad oggi. È stato intrapreso il difficile processo di razionalizzazione di Ferrovie dello Stato, con l'obiettivo di trasformarle da ente pubblico pachidermico ad azienda efficiente, aperta alla concorrenza e capace di realizzare utili o, quanto meno, di non subire perdite. L'Italia è all'avanguardia per l'Alta velocità, avendo già due operatori sul mercato; evidenti sono invece i problemi del resto del trasporto ferroviario, soprattutto per quanto riguarda il trasporto pubblico locale. L'Italia ha però il primato delle tariffe più basse d'Europa, e finché non si comprenderà la necessità di adeguarle difficilmente potranno essere operate implementazioni della qualità del servizio, anche perché Ferrovie dello Stato si trova a competere con colossi europei che realizzano, anche in virtù di tariffe molto più alte, utili considerevoli. Si deve rilevare positivamente in ogni caso che quasi tutti i fondi della legge obiettivo sono dedicati al sistema ferroviario ed è auspicabile che continui ad essere così. Per quanto riguarda il trasporto merci, occorrono politiche che incentivino il trasporto su ferro, liberalizzando il settore e rendendo questa opzione competitiva con il più efficiente trasporto su gomma. Esprime quindi parere favorevole sulla mozione n. 448, sulle mozioni nn. 286 (testo 2) e 415, se riformulate, e contrario sulla mozione n. 444, troppo critica nei confronti dell'operato del Governo. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

PRESIDENTE. Passa alla votazione finale.

MENARDI (*CN-Io Sud*). L'obiettivo rappresentato in tutte le mozioni, sulle quali il Gruppo esprime voto favorevole, è quello della liberalizzazione del mercato ferroviario, garantendo efficienza sia all'Alta velocità, sia al trasporto pubblico locale ed assicurando un servizio uniforme sul territorio nazionale. Questo si può realizzare solo affidando i contratti di servizio attraverso gare ad evidenza pubblica e non prima di aver separato la gestione della rete dalla gestione del trasporto ed aver chiarito i ruoli, affidando al Ministero la responsabilità della correttezza dei servizi, della disponibilità delle reti e dell'efficienza dell'offerta e potendo contare su aziende operanti secondo le regole di mercato. (*Applausi dal Gruppo CN-Io Sud*)

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Tutte le mozioni affrontano la situazione patologica in cui versa il trasporto ferroviario italiano, la cui centralità è ancora sottovalutata. Gli sforzi di efficienza e modernizzazione sono oggi concentrati sull'Alta velocità e si trascura il servizio pubblico, il trasporto merci, i trasporti pendolari, la lunga e media percorrenza. L'Italia non osserva le linee guida che informano la politica dei trasporti negli altri Paesi europei, ovvero il riequilibrio modale e la liberalizzazione del settore. Per le merci si continua a preferire il trasporto

su gomma, certamente più efficiente ma anche incoraggiato da incentivi, mentre il processo di liberalizzazione presenta delle anomalie, non essendovi separazione fra gestore della rete e principale gestore del servizio, appartenenti alla stessa *holding*, ed essendovi coincidenza di fatto fra regolatore e regolato, a detrimento della qualità del servizio. (*Applausi dal Gruppo UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*).

MURA (*LNP*). La relazione del vice ministro Castelli ha rivelato una forte ed apprezzabile attenzione da parte del Governo rispetto alle questioni sollevate da tutte le mozioni sul tema del trasporto ferroviario. Il Gruppo LNP dichiara il voto favorevole a tutte le mozioni presentate, ad eccezione della mozione n. 444, eccessivamente ed ingiustamente critica rispetto all'operato dell'Esecutivo in questo comparto. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

SIRCANA (*PD*). Le mozioni sul trasporto ferroviario mostrano che il percorso intrapreso da Ferrovie dello Stato verso il risanamento, la liberalizzazione e l'efficienza è lungi dall'essere compiuto. Al successo dell'Alta velocità sulle medie distanze non corrisponde lo sviluppo degli altri tipi di trasporto: media e lunga percorrenza, trasporto locale ad uso dei pendolari e trasporto merci, nonostante da tempo si richiamino gli svantaggi del trasporto su gomma e si manifestino i disagi dei pendolari. Il forte investimento di risorse economiche e di attenzione sull'Alta velocità ha finito col penalizzare gli altri servizi, eppure è nota la centralità del trasporto ferroviario in un Paese strutturato orograficamente come l'Italia. Vi è peraltro il timore che l'ingresso sul mercato dell'Alta velocità da parte della concorrenza induca Ferrovie dello Stato a concentrarsi ancora di più su questo segmento di *business* e per tale motivo tutte le mozioni contengono importanti iniziative volte ad accorciare il *gap* esistente tra il servizio di punta ed i servizi tradizionali. Il Gruppo PD voterà quindi a favore di tutte le mozioni e si asterrà sulla n. 444, in gran parte condivisibile ma non nella richiesta di commissariamento delle Ferrovie dello Stato. (*Applausi dal Gruppo PD*).

DE TONI (*IdV*). Nel dichiarare voto favorevole alla mozione n. 444, sottolinea che una reale modernizzazione della vita dei cittadini passa attraverso il potenziamento dei mezzi di trasporto non inquinanti. Il Parlamento e il Governo concordano sulla necessità del riequilibrio modale, ma occorre un'accelerazione in questa direzione. Nell'invitare il Ministro delle infrastrutture e trasporti fare di più, ricorda l'importanza di un'ottica di sistema al fine di garantire la qualità dei servizi. (*Applausi dal Gruppo IdV. Congratulazioni*).

GRILLO (*PdL*). Il Gruppo voterà a favore di tutte le mozioni, ad eccezione di quella dell'Italia dei Valori che contiene un giudizio negativo sull'operato del Governo. Ricorda ai colleghi dell'opposizione che i treni ad alta velocità, costruiti con tecnologia italiana, sono i migliori in Eu-

ropa: per questa ragione il servizio costa di più. Nel 2008 il Governo ha stanziato 500 milioni per il trasporto pubblico locale. Per quanto riguarda il passivo legato ai treni intercity, nella manovra finanziaria il Governo proporrà l'istituzione di un ticket a carico dei gestori dell'alta velocità per ripianare il disavanzo. Quanto ai rapporti tra *management* e politica, spetta al Governo e al Parlamento stabilire le linee guida della società Ferrovie e compete ai manager realizzarli. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Mura*).

PRESIDENTE. Avverte che sono stati depositati i testi modificati delle mozioni nn. 286 (*v. testo 3 nell'allegato A*) e 415 (*v. testo 2 nell'allegato A*).

Il Senato approva le mozioni nn. 286 (testo 3), 415 (testo 2) e 448. Risulta respinta la mozione n. 444.

PRESIDENTE. Sospende la seduta fino alle ore 12.

La seduta, sospesa alle ore 11,25, è ripresa alle ore 12.

Presidenza del vice presidente NANIA

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, su iniziative per favorire l'occupazione femminile, sullo stanziamento di risorse per le politiche sociali e familiari e sulla gestione finanziaria degli enti previdenziali privati

PRESIDENTE. Informa che è in corso la diretta televisiva con la RAI. Sanno svolte per prime le interrogazioni su iniziative per favorire l'occupazione femminile.

BONFRISCO (*PdL*). Dopo l'approvazione della legge sulla presenza delle donne nei consigli di amministrazione delle imprese, occorre proseguire sulla strada dell'aumento dell'occupazione femminile. Il rilevante documento sulla conciliazione tra lavoro e famiglia disegna un quadro di buone pratiche: chiede quindi quali politiche intenda seguire il Governo per realizzarne gli obiettivi.

FRANCO Vittoria (*PD*). La bassa partecipazione femminile al mercato del lavoro costituisce un elemento strutturale di debolezza e arretratezza dell'economia italiana. Chiede per quale ragione il Governo sembra ignorare questa carta di riserva per la crescita e, nel decreto per lo sviluppo, non ha inserito alcuna misura per l'occupazione femminile. I tagli

alla spesa sociale e la trasformazione della famiglia in struttura portante del welfare rendono sempre più difficile la conciliazione di lavoro e cura.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). L'Italia è agli ultimi posti in Europa per tasso di occupazione femminile. Finora il Governo ha fatto poco per promuovere pari opportunità di lavoro: chiede quindi quali misure il Ministro intenda adottare per favorire la conciliazione del tempo di lavoro con quello familiare.

GERMONTANI (*Misto-FLI*). Il decreto-legge n. 78 del 2009 aveva previsto che le risorse rivenienti dall'innalzamento dell'età pensionabile delle donne nel pubblico impiego confluissero in un fondo strategico a sostegno dell'economia reale: chiede al Governo come intenda utilizzare quelle risorse, sottolineando che il telelavoro potrebbe contribuire utilmente a coniugare le esigenze di lavoro e famiglia.

CARLINO (*IdV*). Le condizioni di lavoro delle donne italiane sono tra le peggiori in Europa: i salari sono inferiori del venti per cento a quelli degli uomini, la carenza di servizi rende ardua la conciliazione di lavoro e famiglia, in tempi di crisi le lavoratrici sono le prime ad essere licenziate. L'Italia è molto lontana dagli obiettivi fissati per il 2020: chiede quali iniziative il Governo intenda adottare. (*Applausi del senatore Pedica*).

SACCONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. L'Italia soffre di un basso tasso di occupazione femminile che può essere imputato alla rigidità eccessiva del mercato del lavoro: la legge Treu e la legge Biagi hanno aumentato il tasso di occupazione delle donne di dieci punti percentuali e la liberalizzazione del collocamento può fornire un ulteriore contributo. Il Governo in carica ha lavorato in quattro direzioni: ha promosso servizi cura all'infanzia (asili nido aziendali e domiciliari), trovando tuttavia un limite in una sentenza della Corte costituzionale che richiama la competenza delle Regioni. Ha favorito, in sede di contrattazione collettiva, lo sviluppo di buone pratiche, tra cui l'orario di lavoro flessibile, utili a conciliare lavoro e famiglia. Ha inserito nel decreto-legge per lo sviluppo una norma sui contratti di inserimento; ha ottenuto una delega per riformare l'intera disciplina dei congedi, delle aspettative e dei permessi. Il Governo, che non ha solo operato tagli alla spesa ma ha stanziato 37,5 miliardi per gli ammortizzatori sociali e ha alimentato il fondo per le politiche sociali, proporrà in sede di delega per la riforma fiscale un intervento sull'assistenza volto a conciliare lavoro e famiglia.

BONFRISCO (*PdL*). Si dichiara particolarmente soddisfatta delle linee guida esposte dal Governo, incentrate su forme intelligenti e più proficue di flessibilità del mercato del lavoro.

FRANCO Vittoria (*PD*). Anziché riflettere sulle cause storiche della bassa occupazione femminile, il Governo dovrebbe agire per invertire la

rotta. Il fondo per la famiglia è stato tagliato, il tempo pieno nelle scuole è stato ridotto, i servizi alla persona sono diminuiti: la disoccupazione femminile e il divario tra competenze e opportunità, evidentemente, non costituiscono un problema per il Governo. (*Applausi dal Gruppo PD*).

GERMONTANI (*Misto-FLI*). La legge finanziaria per il 2010 e la legge di stabilità per il 2011 hanno utilizzato le risorse provenienti dall'innalzamento dell'età pensionabile delle donne nel pubblico impiego a copertura di interventi sociali generici. Quei fondi devono invece essere impiegati per finanziare provvedimenti mirati, quali la detassazione dei redditi da lavoro femminile e gli incentivi per il telelavoro.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Per contrastare la disoccupazione femminile occorrono interventi più incisivi. I tagli agli enti locali sono in contraddizione con una politica di sostegno agli asili e una reale politica della flessibilità dovrebbe favorire innanzitutto il *part-time*.

CARLINO (*IdV*). Si dichiara insoddisfatta della risposta del Ministro che ha elencato provvedimenti adottati due anni fa. Le donne, però, continuano a uscire più facilmente dal mercato del lavoro e ad avere maggiori difficoltà a rientrarvi.

PRESIDENTE. Passa alle interrogazioni sullo stanziamento di risorse per le politiche sociali e familiari.

CASTRO (*PdL*). Chiede al Governo come intenda impiegare le risorse derivanti dall'innalzamento dell'età pensionabile femminile nel pubblico impiego, che dovrebbero essere indirizzate alla valorizzazione concreta della dimensione sociale della donna nella famiglia e nella società.

GHEDINI (*PD*). Ricordando i numerosi oneri sopportati dal mondo femminile in termini di calo del tasso occupazionale, aumento del precariato, riduzione dei trasferimenti ai Comuni destinati al *welfare*, tagli del Fondo per la famiglia e innalzamento dell'età pensionabile, chiede la restituzione alle donne delle enormi risorse reperite con tali misure.

ADERENTI (*LNP*). Chiede quali interventi il Ministero intenda adottare per contrastare il fenomeno della denatalità e incentivare le politiche per la famiglia, nel quadro del nuovo federalismo fiscale, che richiede una rivisitazione delle misure atte a realizzare il *favor familiae* sancito dagli articoli 29, 30 e 31 della Costituzione.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Chiede di sapere come il Governo intenda utilizzare le risorse derivanti dall'aumento dell'età pensionabile delle donne nel pubblico impiego, che dovrebbero essere reimpiegate per facilitare la conciliazione della vita lavorativa e fa-

miliare, e se non ritiene giusto che i coefficienti moltiplicatori previsti per le donne siano parificati a quelli degli uomini.

CARLINO (*IdV*). Dopo i tanti provvedimenti economici assunti dal Governo con cui sono stati apportati tagli lineari agli stanziamenti per le politiche sociali, chiede al Ministro, in vista della prossima manovra finanziaria, come intenda recuperare le risorse di cui il suo Dicastero è stato privato.

CASTIGLIONE (*CN-Io Sud*). In tema di assistenza alle persone affette da disabilità, chiede che siano rimodulate le commissioni ASL e INPS per la verifica delle patologie, con un aumento del personale dell'INPS, e che siano accresciute le indennità di accompagnamento a vantaggio dei redditi bassissimi.

SACCONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. La contrarietà del Ministro ad un'equiparazione immediata dell'età pensionabile tra uomini e donne è giustificata dall'esistenza, per queste ultime, di quelle condizioni diverse nel mercato del lavoro che sono la causa principale del basso tasso di occupazione femminile. La misura è stata applicata soltanto al settore del pubblico impiego essendo compensata dalla garanzia di un posto di lavoro sicuro. Resta la necessità di superare alcune rigidità nel mercato del lavoro, che scoraggiano le assunzioni soprattutto in un periodo di crisi e che persistono ad esempio in materia di orario di lavoro, oggetto dell'intesa del 7 marzo. L'incremento del lavoro a tempo parziale garantito dall'attuale legislazione ha dato un sostegno all'occupazione femminile. I tagli alla spesa per le politiche sociali che sono stati lamentati riguardano solo esigui fondi aggiuntivi e quindi non hanno conseguenze negative; bisognerebbe ragionare invece sulla base dei grandi aggregati di spesa ed affrontare il problema costituito dalle pratiche adottate in alcune Regioni che portano a bruciare risorse nella speditività sottraendole ai servizi territoriali. Da questo punto di vista, il federalismo fiscale consentirà una svolta radicale, assegnando alle Regioni e alle autonomie locali risorse e conseguenti responsabilità. Il Ministro è favorevole ad interventi a favore delle famiglie, in particolare quelle numerose, nonché a politiche di sostegno alla natalità. Per superare le inefficienze che si verificano a causa della scarsa collaborazione delle ASL nei confronti dell'INPS in tema di verifica delle invalidità, sarà opportuno creare un sistema centralizzato intorno all'INPS, che dovrà disporre delle capacità necessarie per monitorare i nuclei familiari e i singoli individui, al fine di rendere effettivi i servizi per l'autosufficienza delle persone e delle famiglie.

CASTRO (*PdL*). Considera persuasive le risposte del Ministro, essendo opportuno evitare microinterventi di carattere assistenziale e ritenendo che le parti sociali costituiscano il fulcro della modernizzazione del Paese.

PORETTI (PD). Ricorda l'eliminazione dell'automatismo per la concessione del *part-time* nella pubblica amministrazione e denuncia il fatto che le risorse derivanti dall'aumento dell'età pensionabile delle lavoratrici del pubblico impiego, che dovevano essere destinate a politiche sociali e all'incremento dell'occupazione femminile, sono state arbitrariamente utilizzate per la riduzione della spesa. Temendo che le donne italiane subiscano un analogo «scippo», in seguito all'aumento dell'età pensionabile nell'impiego privato, consegna polemicamente al ministro Sacconi una borsa da donna vuota. (*La senatrice Poretti deposita una borsa sul banco del Governo. Vivaci commenti del senatore Sanciu*).

ADERENTI (LNP). Apprezza le argomentazioni del Ministro sull'utilizzo della defiscalizzazione come strumento di realizzazione concreta del principio del *favor familiae*.

SBARBATI (UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI). È parzialmente soddisfatta della replica del Ministro e auspica che possa essere risolta la confusione esistente tra attività di assistenza e attività previdenziali.

CARLINO (IdV). Si dichiara non soddisfatta delle risposte. Ricordando il recente suicidio di due anziani coniugi, sopraffatti dall'indigenza, evidenzia le difficoltà dei poveri, dei lavoratori precari e dei disabili, auspica che non si proceda nuovamente a tagli lineari sulle politiche sociali e invita a reperire nuove risorse tramite la lotta all'evasione e il taglio ai costi della politica.

CASTIGLIONE (CN-Io Sud). Si dichiara solo parzialmente soddisfatta della risposta del Ministro, non condividendo il riferimento agli sprechi del Mezzogiorno, che ha invece bisogno di maggiori risorse. Auspica infine che vengano individuati i falsi invalidi, salvaguardando i veri malati. (*Applausi del senatore Viespoli*).

PRESIDENTE. Passa alle interrogazioni riguardanti la gestione finanziaria degli enti previdenziali privati.

CASTRO (PdL). Gli enti previdenziali privati spesso non sono riusciti a svolgere adeguatamente le loro funzioni a causa di una gestione turbolenta e a volte inappropriata. Chiede dunque al Ministro di illustrare le azioni che intende mettere in atto per risolvere tale problema.

NEROZZI (PD). Gli enti previdenziali privati stanno vivendo una situazione finanziaria preoccupante – di cui è auspicabile non si debba far carico l'INPS – a causa dell'acquisto di titoli derivati «tossici», dell'aumento eccessivo delle retribuzione dei membri dei consigli d'amministrazione e di consulenze molto discutibili. Chiede dunque cosa intende fare il

Ministero per tutelare il diritto alla pensione dei giovani professionisti iscritti a tali casse previdenziali.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Secondo alcune denunce, gli enti previdenziali privati sarebbero sull'orlo del fallimento e rischiano di non poter erogare le pensioni ai loro iscritti. Ciò deriva da una gestione opaca dei bilanci e degli investimenti, che ha portato all'acquisto di titoli derivati «tossici», dal pagamento di cospicue consulenze a società con sede alle Isole Cayman e dagli intrecci con il mondo della politica. Chiede dunque chi è competente a controllare tale settore, quali conseguenze potrebbero derivare per le future pensioni dei giovani professionisti e se esiste un vuoto normativo da colmare.

LANNUTTI (*IdV*). La solidità degli enti previdenziali è stata inficiata dall'acquisto di titoli «tossici», proposti da una società di consulenza con sede alle Isole Cayman: ciò mette a rischio il risparmio previdenziale dei professionisti iscritti a tali enti e sta costringendo gli istituti a vendere il loro patrimonio immobiliare per colmare la carenza di liquidità. Auspica pertanto che possa essere calmierata la tendenza ad effettuare investimenti rischiosi da parte di enti con finalità previdenziale.

SACCONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. È improprio parlare del rischio di fallimento degli enti previdenziali privati, anche se essi hanno certamente delle prospettive finanziarie preoccupanti, a causa dell'eccessiva frammentazione del sistema e del rapporto decrescente tra contribuenti attivi e pensionati. Dunque appare opportuno che tali enti, nella loro libertà e autonomia, valutino la possibilità di effettuare processi di fusione, che ne garantiscano la stabilità finanziaria. Il Governo inserirà nella manovra all'esame del Consiglio dei ministri una norma che superi l'attuale assetto della vigilanza, effettuata *ex post* dai Ministeri del lavoro e dell'economia, per demandare ad un'autorità – che potrebbe essere individuata nella Commissione di vigilanza sui fondi pensione (COVIP) – una vigilanza più tempestiva e puntuale. Inoltre, gli amministratori di tali enti, nell'allocazione degli investimenti, saranno tenuti a sottostare a criteri prudenziali analoghi a quelli previsti per la gestione della previdenza integrativa. (*Applausi della senatrice Bonfrisco*).

CASTRO (*PdL*). Ringrazia il Sottosegretario per la risposta persuasiva e rassicurante, soprattutto riguardo all'intenzione di favorire l'integrazione fra le casse professionali, che scongiurerà il rischio delle difficoltà gestionali che un'eccessiva specificità può comportare.

NEROZZI (*PD*). Auspica che le intenzioni rappresentate dal Sottosegretario siano poi effettivamente realizzate e che si aiutino le casse nella fusione, considerando che le difficoltà gestionali tendono ad aggravarsi per i mutamenti demografici, la scomparsa di professioni e la ristrettezza delle casse.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Le intenzioni comunicate dal Sottosegretario sono condivisibili, soprattutto in merito alla necessità di una vigilanza più incisiva e di un processo più trasparente e sicuro di erogazione degli assegni, data l'obbligatorietà dei versamenti. Molto importante sarà l'unificazione di casse al fine di renderle patrimonialmente più solide.

LANNUTTI (*IdV*). Esprimendo soddisfazione per la notizia relativa alla fusione delle casse ed auspicando in futuro interventi più ambiziosi, sottolinea la necessità di restituire ai Governi democraticamente eletti il controllo sulle politiche monetarie finora gestite in maniera arbitraria ed irresponsabile dal sistema bancario e dalla BCE.

PRESIDENTE. Dà annunzio degli atti di indirizzo e di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno delle sedute del 6 luglio.

La seduta termina alle ore 13,20.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza della vice presidente MAURO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,32*).
Si dia lettura del processo verbale.

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

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

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

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

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 9,35*).

Discussione delle mozioni nn. 286 (testo 2), 415, 444 e 448 sul trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza (ore 9,35)

**Approvazione delle mozioni nn. 286 (testo 3), 415 (testo 2) e 448.
Reiezione della mozione n. 444**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00286 (testo 2), presentata dal senatore Musso e da altri senatori,

1-00415, presentata dal senatore Filippi Marco e da altri senatori, 1-00444, presentata dal senatore De Toni e da altri senatori, e 1-00448, presentata dal senatore Grillo e da altri senatori, sul trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza.

Ha facoltà di parlare il senatore Musso per illustrare la mozione n. 286 (testo 2).

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signora Presidente, colleghi, oggi esaminiamo alcune mozioni che riguardano il trasporto ferroviario sotto diversi profili. La mia, in particolare, si concentra sul trasporto ferroviario di merci, che certamente oggi in Italia non è all'altezza delle esigenze del mercato e dell'interesse generale a una più equilibrata ripartizione del traffico merci fra i modi di trasporto e alle positive conseguenze che questo potrebbe avere sull'inquinamento e sull'incidentalità. Sappiamo che a livello europeo, dove pure il livello del trasporto merci via ferro non è particolarmente elevato, ci attestiamo fra il 12 e il 14 per cento del traffico merci.

A livello italiano, purtroppo, il dato si ferma all'incirca al 6 per cento e, quello che è più grave, è in una fase di riduzione abbastanza marcata da diversi anni. Questo, malgrado si sia avviato e sia in atto, in seguito all'applicazione, sia pure parziale e incompleta, di alcune direttive europee, un processo di liberalizzazione nel quale alcuni operatori privati hanno comunque dato luogo a una importante espansione del loro mercato. Da questo punto di vista, essi operano oggi circa 8 milioni di treni-chilometro in Italia (un 25 per cento del totale del traffico merci), in una rete che è collegata con i maggiori centri logistici d'Europa, e hanno dato lavoro a circa un migliaio di nuovi addetti, con ulteriori potenzialità. Purtroppo l'operatore nazionale ha teso invece a ridurre il suo perimetro d'azione: esso ha ridotto fortemente i volumi movimentati, con una generale motivazione – non voglio dire giustificazione – di antieconomicità del traffico merci via ferro, che peraltro sembra contraddetta dall'espansione del mercato privato, e sembra non tener conto dell'interesse pubblico rappresentato da una più efficace ripartizione modale.

Le imprese private per contro, malgrado l'espansione di cui abbiamo detto, sono oggi tuttora frenate da molti vincoli, costi e difficoltà di accesso all'infrastruttura causati da eccessive procedure burocratiche. Un esempio fra tutti: il prospetto informativo di rete non è concordato con le imprese stesse e viene messo a loro conoscenza all'ultimo momento (questo rende molto difficile per loro la programmazione).

La liberalizzazione si è un po' fermata (l'ha detto anche il presidente dell'Antitrust): la circostanza che Trenitalia e RFI appartengano di fatto entrambe al Governo, e comunque facciano parte della stessa *holding* e il fatto che ci sia il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 7 luglio 2009 che autorizza il passaggio di terminali ferroviari da RFI a Trenitalia, in pieno contrasto con quella che dovrebbe essere la separazione fra rete e servizi; contribuiscono a limitare la libera concorrenza.

Abbiamo un quadro normativo che tuttora non è omogeneo con l'Europa; alcune regole sono presenti solo in Italia: per esempio, quella sul divieto dell'agente unico a bordo, nonostante gli enormi investimenti in sistemi di sicurezza, che sono stati realizzati anche sulla rete italiana.

Poi c'è un sistematico e voluto squilibrio degli incentivi rispetto all'autotrasporto, diversamente da quanto avviene in Europa.

C'è pertanto un insieme di vincoli all'accesso all'infrastruttura e c'è la mancanza di serie e continuative politiche di incentivo, quali ci sono state invece per l'autotrasporto e quali per la verità si erano stabilite, con normative del 2002 e del 2003, anche a vantaggio del trasporto ferroviario, in particolare del trasporto combinato e del trasporto di merci pericolose, ma non solo. I finanziamenti allora stanziati prevedevano una forcella – se ricordo bene – fra il 30 e il 75 per cento di quegli aiuti destinati al trasporto combinato e alle merci pericolose, mentre il resto era destinato al trasporto ferroviario di merci in generale.

Sarebbe allora necessario dare attuazione a queste linee guida, a queste previsioni di legge, e monitorare l'intero processo al di là di quanto disposto dalle leggi, per evitare appunto dei vincoli di accesso all'infrastruttura come quelli che si diceva, istituendo anche gli opportuni organismi a ciò utili.

È indubitabile che uno scorporo definitivo, non solo contabile ma funzionale e proprietario, fra la rete e il servizio ferroviario nazionale sarebbe particolarmente auspicabile anche a questi fini.

È indubbio che l'introduzione dell'agente unico anche in Italia, come già quasi in tutta Europa, contribuirebbe a rendere più competitivo il trasporto su ferro: anche se sindacalmente sarebbe o sarà un passaggio certamente molto difficile, servirà a ridurre i vari vincoli burocratici cui si faceva cenno prima.

È poi indispensabile armonizzare il quadro regolatorio con le indicazioni europee. In particolare, servirà un organismo di regolazione indipendente, non un ufficio del Ministero dei trasporti che, come dicevamo un attimo fa, è anche proprietario di Rete ferroviaria italiana e di Trenitalia: questa situazione è in evidente contrasto con quanto l'Europa ci chiede.

La mozione che ho presentato insieme a diversi altri colleghi di vari Gruppi tende sostanzialmente ad esporre quanto ho testé riassunto e, nella parte dispositiva, a chiedere al Governo fondamentalmente quattro impegni: rafforzare il ruolo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di indirizzo e programmazione di tutti gli interventi che concernono il trasporto ferroviario (quindi anche merci); perfezionare, nel senso che abbiamo appena detto, il processo di liberalizzazione sia nel comparto merci che in quello passeggeri, garantendo in particolare l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e offrendo opportunità a tutti gli attori del sistema allo scopo di ottenere il miglioramento complessivo dei servizi e l'espansione del settore, anche, come si diceva, nell'interesse pubblico di rendere più equilibrata la ripartizione modale; armonizzare il quadro normativo nazionale con quello europeo, in particolare per quanto riguarda l'assetto della regolazione (quindi con lo stabilimento di un regolatore realmente

indipendente, diversamente da come è oggi); infine, ridurre tutti i vincoli burocratici nelle procedure operative, di cui ho fatto qualche esempio nel mio intervento ma di cui, a livello di dettaglio, sono ben note ulteriori situazioni di reale freno (alle quali si potrebbe, tra l'altro, ovviare anche con un maggiore ricorso ai supporti informatici e telematici).

Si tratta di un insieme di indirizzi nell'ambito dei quali il Governo crediamo possa giocare un ruolo di primo piano, e il senso di questa mozione è proprio quello di rinnovare un impegno del Governo nell'alveo delle liberalizzazioni, che nel campo dei trasporti e ferroviario si sono oggettivamente un po' arrestate in Italia in questi anni, e quindi cercare di dare nuovo slancio a questo mercato. Non dimentichiamo che gli incidenti stradali in Italia sono la prima causa di morte non naturale, con più di 3.000 morti ogni anno e decine di migliaia di feriti, e che una parte significativa di questi incidenti, tra il 15 e il 20 per cento, vede coinvolti veicoli di trasporto merci. Quindi, la ripartizione modale non è solo un fatto ambientale ma anche un fatto che riguarda la sicurezza e la vita dei cittadini. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Fosson. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Filippi Marco per illustrare la mozione n. 415.

FILIPPI Marco (PD). Signora Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, il senso e lo scopo della mozione che abbiamo presentato è quello di consentire al Parlamento di salvaguardare lo svolgimento delle proprie prerogative costituzionali nell'ambito delle funzioni di programmazione, di indirizzo e di controllo di un servizio pubblico come è quello costituito dal trasporto ferroviario dei treni di media e lunga percorrenza. Come risulta evidente dal testo della mozione, il Parlamento, per poter svolgere il proprio ruolo, deve essere però messo nelle condizioni di conoscere i parametri essenziali con cui vanno a comporsi costi e remunerazioni dei servizi in questione e, in trasparenza, i criteri delle priorità e delle conseguenti selezioni rispetto a eventuali eccedenze di offerta.

Ciò che invece come consuetudine da diversi anni a questa parte avviene (lo abbiamo apprezzato direttamente anche noi, colleghi, in più di una circostanza) è che l'utenza in corrispondenza del cambio del calendario orario stagionale viene a scoprire la cancellazione di treni o la loro diradazione oraria, informati al massimo dai media e senza poter capire quale sia stata la motivazione della scelta e chi ha rappresentato i loro interessi.

Uno stillicidio che ha finito per caratterizzare anche il dibattito politico di questi anni, talvolta senza capo né coda, in quanto, come è evidente, ogni esponente politico (lo dimostrano le numerose interpellanze e interrogazioni presentate in questa e nella precedente legislatura) ha teso inevitabilmente a rappresentare la situazione che lo riguarda più direttamente, quella in cui impatta o che gli viene segnalata, rivendicandone la

rimessa in pristino, curando gli interessi di determinati territori piuttosto che altri, ma senza l'ombra di una visione d'insieme che assicuri uniformità e capillarità del servizio svolto, che dovrebbe essere invece caratteristica specifica di chi governa e sovrintende alla politica dei trasporti nel nostro Paese.

Da tempo il nostro partito chiede al riguardo chiarezza e trasparenza nelle sedi opportune. Se interventi di razionalizzazione devono essere fatti, lo si faccia in trasparenza, con le mani sul tavolo e assumendosene fino in fondo le responsabilità conseguenti. È talmente vero questo proposito che non a caso, nella scorsa legislatura, fu disposta, con il comma 253 dell'articolo 2 della finanziaria 2008, un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza, volta a determinare la possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi, ma soprattutto volta a individuare le azioni di miglioramento di efficienza di tali servizi. Ed è proprio su questo aspetto che la nostra mozione intende concentrarsi per evitare che eventuali ristrutturazioni in seno ai trasporti ferroviari siano determinate da semplici operazioni algebriche tra costi e ricavi, senza assumere invece anche il carattere dell'efficientamento del servizio, proprio di una politica industriale che voglia essere seria e rigorosa.

Tra le altre cose, questa mozione ha assunto anche un certo carattere di urgenza (e ringrazio il Presidente del Senato e la Conferenza dei Capi-gruppo per averne disposto la calendarizzazione) a seguito di due circostanze. La prima è costituita dalla deliberazione del CIPE del dicembre 2009, pubblicata soltanto nel dicembre 2010 (ripeto: il deliberato del CIPE è del dicembre 2009, la pubblicazione del dicembre 2010), che ha, bontà sua, definito il perimetro dei servizi universali, quelli cioè ritenuti di utilità sociale, per i quali lo Stato, in ragione di tale riconoscimento, dispone con apposito contratto di servizio, come previsto dal comma 2 dell'articolo 38 della legge n. 166 del 2002, l'integrale copertura dei costi.

La seconda circostanza è rappresentata dal fatto che sistematicamente è stata reiterata l'approvazione del contratto di servizio in questione, l'ultima volta in ordine di tempo con il provvedimento di proroga termini di decorrenza. Oggi il Vice Ministro ci dice che il contratto di servizio è stato recentemente approvato: ne prendiamo atto, ma lo impegniamo personalmente a trasmettercene una copia.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non ho ancora parlato!

FILIPPI Marco (*PD*). Lo anticipo, tanto ce lo siamo già detti.

Come dicevo, lo impegniamo personalmente a trasmettercene una copia, visto che in questi mesi non ci è stato fornito neppure lo schema.

Il contratto di servizio deve dare certezza giuridica a quei servizi di trasporto ferroviario che, indipendentemente dal loro equilibrio finanziario, vengono ritenuti essenziali servizi di utilità sociale, a garanzia della

continuità territoriale o, più in generale, come si richiama nel testo della mozione, a tutela e salvaguardia dei diritti di mobilità riconosciuti dalla Carta costituzionale.

I numeri in gioco, e richiamati nella mozione, riguardano circa 600 treni di media-lunga percorrenza, di cui solo 220 sono riconosciuti come servizi di utilità sociale, mentre per altrettanti circa, nell'attuale regime di mercato, la tariffa consente l'integrale remunerazione dei costi. Per il resto, circa 150 treni, il risultato è in perdita e l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato si è già espresso al riguardo: in mancanza di adeguati trasferimenti, la logica non può non essere quella di una conseguente soppressione.

Noi riteniamo invece che il ruolo di un amministratore pubblico non possa limitarsi alla presa d'atto di quello che viene ricompreso nel perimetro di copertura integrale dello Stato, ma che esso, nel rigore dei conti, debba anche consentire di far comprendere, al decisore e al legislatore, le possibili e realistiche azioni di efficientamento del servizio. Ed è altresì diritto e dovere del decisore e del legislatore tutelare il dettato della Costituzione e quindi chiedere che vengano perseguiti degli obiettivi di efficientamento del servizio, senza limitarsi a pagare i servizi solo in base alle risorse disponibili, come se questa fosse l'unica modalità di tutelare la mobilità dei cittadini.

Di ciò purtroppo non si avverte traccia. Ma ciò che è peggio (ed è la ragione principale della nostra mozione, che, lo ripeto, reclama un ruolo proprio del Parlamento) è che non si capisce quale sia (e se esiste) la politica del trasporto ferroviario nel nostro Paese, perché a noi non è dato di scorgerla!

All'apparenza si ha la sensazione di un Ministro che si nasconde dietro il piglio deterministico di un amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, che per certi versi sembra vicariarne il ruolo, il cui *mantra* però sembra essere solo quello di far tornare i conti.

Allora, capiamoci bene: se l'obiettivo affidato all'amministratore delegato è solo questo, abbiamo avuto modo di vedere i risultati di risanamento raggiunti; ma credo dobbiamo guardare oltre e abbiamo il dovere di farlo.

Il risanamento necessario deve coniugarsi con una politica di sviluppo di tutti i settori di traffico, trovando le giuste soluzioni per assicurare una mobilità di qualità in grado di servire tutti i territori.

Per carità, la nostra forza politica non discute sulla tenuta dei conti in termini di equilibrio di bilancio o di rigore finanziario; però, se è consentito, vorremmo anche capire quale sono i criteri su cui si fondano le scelte conseguenti per far tornare i conti che, converrete, non possono essere, come di certo non lo saranno, frutto della discrezione o dell'arbitrio di una o di poche persone!

Ecco! A questo gioco, per certi versi stucchevole, di specchi e di immagini riflesse, di sotterfugi e nascondini, riteniamo che il Parlamento, per la dignità che ancora la Costituzione gli assegna, debba sottrarsi e avere la forza di porre fine; a partire dalla piena disponibilità, con formale trasmis-

sione, della delibera CIPE che definisce il perimetro dei servizi universali di trasporto ferroviario, e delle risultanze dell'indagine conoscitiva su cui tale delibera si determina (indagine che, ribadisco, il Parlamento ha disposto con la finanziaria 2008) e, per finire, con lo schema di contratto di servizio per il quale ho testé impegnato il vice ministro Castelli. Tutti documenti che reiteratamente sono stati richiesti per conto della competente Commissione, e che non sono stati fatti ancora pervenire.

Constatiamo, purtroppo, che anche in questa circostanza il Parlamento non è neppure spettatore silente, ma soggetto ignaro e assente.

Questa mozione vuole però andare oltre la semplice richiesta di messa a disposizione di documenti e, sulla base delle loro risultanze, impegnare conseguentemente il Governo. È una mozione che intende richiamare il Governo ad esercitare in trasparenza il proprio ruolo ed impegnarlo nella corretta lealtà istituzionale ad un sistematico confronto con i territori regionali e con il Parlamento per determinare scelte massimamente condivise.

Questo è, a nostro modo di vedere, il maggior criterio di buonsenso che dovrebbe essere applicato per trovare le migliori soluzioni, tenendo d'occhio anche la quadratura delle risorse, quindi collegando il traffico a media-lunga percorrenza al corrispondente trasporto regionale e interregionale, stipulando un contratto di servizio che comprenda obiettivi di sviluppo del servizio ferroviario, affrontando il problema dei treni che attualmente sono al di fuori del contratto di servizio e trovando le necessarie risorse nel mercato profittevole liberalizzato.

È una mozione che, come dicevo in apertura, reclama anche per il Parlamento l'esercizio pieno e consapevole del proprio ruolo e che delinea sinteticamente alcune azioni di miglioramento e di sviluppo del servizio ferroviario universale.

Forse, dopo il dibattito di oggi, almeno non potremo dire, ancorché prima lo potessimo, di non sapere. Gli strumenti per capire quale sia lo stato effettivo della situazione ci sono. vengano reperiti e, cortesemente, messi a disposizione (sia ben inteso: poi chi vuole se li legga), perché è finito il tempo in cui il possesso dell'informazione, la conoscenza dei dati, può consentire l'esercizio di un ruolo improprio e non proprio! (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore De Toni per illustrare la mozione n. 444.

DE TONI (*IdV*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, signor vice ministro Castelli, finalmente, anche se per lo spazio di una mozione, la politica dei trasporti torna all'attenzione di quest'Aula. È un segnale importante. La necessità di affrontare la questione dei servizi per la mobilità nel Paese non è più rinviabile, soprattutto in un momento segnato da una grave crisi per il sistema dei trasporti.

C'è bisogno di un nuovo approccio: partire dagli interessi degli utenti per modellare le scelte politiche da adottare nel futuro, per dare attuazione

al diritto alla mobilità, un diritto irrinunciabile per i cittadini e per le esigenze produttive delle imprese.

In questa fase il criterio guida deve essere l'integrazione: un'integrazione tra reti nazionali e internazionali, tra reti di media-lunga percorrenza e quelle destinate al trasporto pubblico locale, e ovviamente tra le diverse modalità di trasporto. Parlare di integrazione significa sviluppare innanzitutto il trasporto ferroviario, in quanto è fuori dubbio che le ferrovie costituiscano un grande strumento per l'ammodernamento e il rilancio del nostro Paese. Occorre concentrare l'azione di governo a tutti i livelli, nazionale, regionale e locale. Il trasporto ferroviario vanta, infatti, il miglior bilancio ambientale rispetto non solo alla gomma, ma anche al trasporto aereo.

Da anni la politica dell'Unione europea sostiene che un sistema di trasporti ferroviari efficiente e di qualità sia da considerare un elemento cardine per rafforzare le libertà fondamentali del mercato unico. Basti pensare che l'Unione europea non fa rientrare negli aiuti di Stato il finanziamento per il completamento, la realizzazione e la manutenzione di infrastrutture ferroviarie.

Il 28 marzo 2011 la Commissione europea ha adottato il nuovo Libro bianco sui trasporti, con una strategia di ampio respiro e dal lungo orizzonte temporale fino al 2050, nel tentativo, davvero complesso, di coniugare l'incremento della mobilità e la riduzione delle emissioni. Il documento prevede, tra gli obiettivi da raggiungere, che la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri debba avvenire mediante ferrovia, e che occorrerà collegare tra di loro le reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali.

Raggiungere tali obiettivi nel nostro Paese sarà veramente arduo, considerata l'inadeguatezza delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto. L'Italia è l'unico Paese in Europa che finanzia strade e autostrade con risorse pubbliche che sono doppie rispetto a quelle previste per le ferrovie nazionali e regionali. Ed è questa la ragione per cui il servizio ferroviario pendolare ha degli standard così distanti dal resto dei Paesi europei.

Nel perseguimento della liberalizzazione non si può dimenticare un tema quanto mai delicato che riguarda la sopravvivenza del servizio universale nel nostro Paese, ossia quello che non si ripaga con i biglietti, ma che permette di avere treni che collegano anche città e direttrici fondamentali che non hanno molto traffico, come gli assi adriatico e tirrenico o i collegamenti trasversali del nostro Paese. Fino ad oggi il costo di queste tratte finiva nel grande bilancio delle Ferrovie dello Stato, insieme alle voci derivanti da tratte ricche (leggi: Alta velocità) e ad altre in perdita. Ma nel futuro, con la concorrenza sulle tratte competitive, queste risorse si ridurranno e la situazione rischia di diventare davvero seria.

Di fronte a tali problemi, la strategia delle Ferrovie dello Stato è questa: tagliare le tratte in perdita (si parla di 154 treni), concentrare attenzioni e investimenti su quelle redditizie, partecipare a gare all'estero. Sta progressivamente abbandonando la qualità dei servizi offerti, opera

nell'assenza di investimenti e di una concreta programmazione. Tutto questo a danno dell'interesse pubblico.

I cittadini che ogni giorno si muovono in treno dovrebbero essere l'interlocutore fondamentale di una strategia di potenziamento del servizio. Migliorare la qualità non dipende solo dalle risorse a disposizione, sicuramente scarse, ma anche dall'attenzione ai problemi riscontrati su ogni singola linea, dalla disponibilità ad ascoltare e a trovare soluzioni operative che migliorino la qualità dei servizi. Non mi pare che vi sia qualcosa di tutto questo.

Venendo poi alle problematiche del trasporto merci, la situazione non migliora. Occorrerebbe adoperarsi affinché lo sviluppo del trasporto ferroviario merci sia inserito in una strategia di crescita del sistema dei trasporti e della logistica più complessiva. Il radicale mutamento del contesto economico mondiale ha dato l'avvio già da anni all'apertura di immensi mercati. La competizione economica in un ambito così ampio non può essere lasciata alle iniziative delle singole imprese. C'è bisogno – lo sottolineo – di un sistema e, in esso, il sistema dei trasporti deve essere una leva e non un freno alla crescita dell'economia. Ma finora a tale apertura si è fatto corrispondere un modello di trasporto dominato dal mezzo privato su gomma. Avete continuato a sostenere l'autotrasporto invece di promuovere in maniera significativa la convenienza per imprenditori e clienti a trasportare su ferrovia. Non avete voluto affrontare le questioni relative alla congestione del traffico dei nodi ferroviari e all'inadeguatezza o mancanza di itinerari specificamente dedicati al trasporto merci. Il risultato è che le Ferrovie dello Stato hanno rinunciato, quasi del tutto, a trasportare merci in Sardegna e in Sicilia e deciso di trasportare poco nel resto d'Italia e, nel frattempo, risultano ancora troppo pochi gli operatori del settore diversi da Trenitalia Cargo. Su questo molto incide la questione della separazione proprietaria di RFI rispetto a Trenitalia.

Mi preme poi evidenziare una problematica particolare: il confronto tra i collegamenti su ferro tra gli aeroporti e le principali città europee. Anche questo elemento rientra tra gli obiettivi del Libro bianco. Secondo quanto emerge da uno studio realizzato nella seconda metà del 2010 relativo allo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale, nonostante il 60 per cento degli scali italiani sia ad una distanza inferiore di 10 chilometri dal centro urbano di riferimento, in molti casi i tempi di accessibilità risultano rallentati dal traffico locale o da una viabilità inadeguata. Stupisce che il collegamento tra le due principali città italiane e l'aeroporto risulti il più «costoso» e al tempo stesso tra i più lenti se rapportato al panorama europeo. A Londra e Madrid il collegamento con l'aeroporto è garantito tramite una linea metropolitana. La differenza principale tra Roma, Milano e le altre città europee è che il prezzo dei biglietti è superiore persino a quello di Londra.

È evidente, quindi, che con queste mozioni stiamo parlando di un obiettivo che, di per sé, riveste un interesse generale. Per raggiungere tale obiettivo, crediamo che servano una strategia politica ed una volontà

programmatica: non solo una condivisione a parole e di principio, ma scelte di Governo e di politica economica chiare ed inequivocabili.

Per queste ragioni e per la necessità di venire incontro alle esigenze dei cittadini chiediamo al Governo di definire innanzitutto un assetto regolatore del mercato ferroviario più adeguato per promuovere la competitività e per conseguire i seguenti obiettivi: garantire la promozione della concorrenza attraverso il perseguimento di una reale indipendenza tra regolatore e regolato, considerato che allo stato attuale lo Stato, proprietario al 100 per cento del gruppo Ferrovie dello Stato, si trova a ricoprire un triplice ruolo: quello di regolatore, quello di soggetto politico chiamato a stimolare la qualità del servizio e quello di azionista interessato a perseguire, dopo anni di dissesti, l'equilibrio finanziario della società; stimolare il conseguimento dell'efficienza degli operatori; armonizzare gli obiettivi economico-finanziari dell'impresa di trasporto con la prerogativa sociale.

Altri obiettivi che chiediamo al Governo sono di procedere, d'intesa con le Regioni e le amministrazioni locali e con il coinvolgimento dei principali attori del settore, ad adottare una strategia di sostegno e sviluppo del sistema dei trasporti ferroviari di persone e di merci; avviare un ciclo di controlli e verifiche al fine di monitorare l'effettiva rispondenza dei servizi offerti; intervenire concretamente sul gestore del servizio di trasporto affinché ampie fasce della popolazione del Mezzogiorno e delle isole, tuttora impossibilitate ad accedere al trasporto ferroviario per la totale assenza del servizio, possano vedere garantito il diritto alla mobilità e alla circolazione tutelato dalla Costituzione; garantire condizioni di parità per tutti i soggetti in esso operanti; provvedere alla realizzazione di collegamenti tramite linee metropolitane tra le principali città italiane e l'aeroporto; favorire il coinvolgimento dell'utenza anche attraverso la creazione di strutture di confronto istituite presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; considerare la possibilità concreta del commissariamento del gruppo Ferrovie dello Stato, nel caso vengano disattese le sollecitazioni del Parlamento. *(Applausi dal Gruppo IdV e della senatrice Negri).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Grillo per illustrare la mozione n. 448.

GRILLO *(PdL)*. Signor Presidente, la discussione di questa mattina sulle mozioni in titolo pare anche a me molto utile e tempestiva. Riguarda il trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza, ed è l'occasione per fare una riflessione sulla gestione delle ferrovie.

Intanto voglio fare alcune premesse doverose, a partire dal fatto che le Ferrovie dello Stato negli ultimi anni hanno avviato un processo di modernizzazione che ci ha consentito di raggiungere risultati ragguardevoli. Il primo risultato più importante è stato questo risanamento finanziario molto significativo, completato in maniera soddisfacente.

Voglio ricordare un fatto storico. Nel 2006, in Italia, avevamo tre aziende che apparivano decotte: Tirrenia, Alitalia e Ferrovie dello Stato. La Tirrenia – stiamo registrando quanto sta accadendo – è fallita; l'Alitalia è fallita, e secondo me ha fatto bene il Governo ad intervenire come ha fatto; per quanto attiene alle Ferrovie, dobbiamo dare atto, storicamente parlando, che hanno avviato un processo di risanamento mirato soprattutto al controllo dei costi, se è vero, com'è vero, che dal 2006 al 2010 nell'ultimo bilancio approvato i costi di gestione si sono ridotti di oltre 1,1 miliardi, con una diminuzione media di quattro punti percentuali sui costi costanti.

Quindi, il contenimento dei costi e il miglioramento attraverso un processo di razionalizzazione della gestione hanno consentito alle Ferrovie: di uscire dal tunnel, e oggi, obiettivamente – la discussione di questa mattina è funzionale a questo obiettivo – possiamo parlare di una fase nuova delle Ferrovie; una fase nella quale si punta, più di quanto non si è fatto finora, allo sviluppo e alla creazione di valore.

Ciò detto, un altro elemento di grande soddisfazione è stata la realizzazione dell'Alta velocità: quell'Alta velocità tanto vituperata, pensata nei primi anni '90. Dice l'amministratore delegato di non avere dubbi a dover ammettere che il nostro sistema di Alta velocità è il più avanzato in Europa e che nel rapporto qualità-prezzo siamo invidiati in ambito europeo; un aspetto, anche questo, da mettere in conto.

Qualcuno insiste sul fatto che l'Alta velocità in Italia sia costata troppo: in effetti, i dati statistici consentono di dire che è costata di più rispetto a quella realizzata in Francia e in Spagna. Occorre tuttavia, correttamente e obiettivamente, dare conto anche del perché sia costata di più. In primo luogo, quando fu pensata alla fine degli anni '80, gli allora decisori ritenevano che l'Alta velocità in Italia, diversamente da quella francese e spagnola, dovesse trasportare oltre alle persone anche le merci. Quindi, la nostra è un'Alta velocità pesante; non così l'hanno realizzata i francesi e gli spagnoli. In secondo luogo, l'orografia del territorio italiano è assai più complessa di quella dei territori spagnolo e francese.

Nel provvedimento che la prossima settimana sarà al nostro esame, il decreto sullo sviluppo, si prevede una norma moralizzatrice che pone un tetto alle cosiddette misure compensative. Ebbene, tali misure, che le Ferrovie hanno dovuto pagare agli enti locali sparsi sul territorio, le cosiddetti tangenti bianche, sono state pesantissime e hanno contribuito a rendere più costosa la tratta dell'Alta velocità.

Ci sono poi sulla rete i treni di media e lunga percorrenza che svolgono il servizio di collegamento tra il Sud (Sicilia, Calabria e Puglia) e il Nord. Questa linea di treni perde mediamente 100 milioni all'anno, e sono comunque normati da un contratto di servizio che recentemente è stato aggiornato per il periodo 2011-2014. Ancora, c'è un'altra qualità di treni, che corrono sulla linea, che per semplicità potremmo definire né carne né pesce, perché il mercato in questo settore non copre i costi; quindi, anche in questo caso sono treni che presentano un deficit, e lo Stato non dà contributi in quanto non sono normati da contratti di servizio. Si tratta di

treni che corrono lungo l'arco tirrenico e l'arco adriatico, quelli che realizzano le tratte trasversali: per questa tipologia di treni, secondo la mia opinione, dovremmo razionalizzare il servizio e attingere al fondo che dovrà essere costituito, se passa la norma inserita nel decreto sullo sviluppo; fondo che attingerà ai contributi per la gestione dell'Alta velocità.

Con riferimento poi ai treni merci, nasce l'aspetto più critico dell'intero sistema ferroviario. Purtroppo, dobbiamo ammettere che oggi, nel settore del trasporto merci, le ferrovie trasportano tante merci quante ne trasportavano negli anni '60. Su questo aspetto dobbiamo veramente puntare un fascio di luce, perché le motivazioni finora ascoltate da parte dei vertici delle Ferrovie non possono considerarsi soddisfacenti. Non si riesce a capire perché non si ricerchino sinergie con gli operatori privati in questo settore, né per quale motivo non si sia operato un adeguamento tariffario che forse avrebbe potuto metterci nelle condizioni di registrare un minore deficit nella gestione del comparto.

Comunque, non è più tollerabile che nel nostro Paese si registri il numero percentualmente maggiore in Europa di camion che trafficano su strade e autostrade e che, invece, il settore del cargo nelle ferrovie sia rimasto – come ricordavo poco fa – in una misura percentuale identica a quella degli anni '60.

Nella mozione che abbiamo presentato, signora Presidente, poniamo molto rilievo e diamo molta importanza a due aspetti che intendiamo proporre con forza all'attenzione del Governo. Il primo riguarda la garanzia di una certezza e di una conferma in termini di stabilità del finanziamento del servizio universale, in modo da consentire una programmazione degli impegni relativi ai servizi necessari. Per troppo tempo questa certezza non vi è stata, e quindi ritengo che il Governo dovrebbe mettersi nelle condizioni di offrirla, per una seria programmazione nel settore.

Con riguardo al secondo aspetto quando abbiamo scritto la nostra mozione, per la verità, non conoscevo ancora il contenuto del decreto sullo sviluppo in esame né della manovra che il Governo adotterà quest'oggi in Consiglio dei ministri. Nella nostra mozione, chiediamo l'adozione di una norma che preveda l'imposizione di diritti alle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a mercato (quindi, l'Alta velocità), al fine di contribuire al finanziamento degli obblighi del servizio pubblico oggetto di contratto di servizio. Tutto questo, che è previsto da una direttiva europea, apprendiamo con soddisfazione che, a quanto pare, è stato inserito nella manovra che quest'oggi approverà il Consiglio dei ministri.

Al di là di questo, signora Presidente, ci accingiamo ad esaminare con spirito costruttivo anche le mozioni degli altri colleghi, avendo registrato punti di concordanza non privi di significato. Quello che vorrei dire è che nel sistema ferroviario del nostro Paese probabilmente dovrebbero affermarsi certe logiche che aiuterebbero a renderlo più efficiente, come mettere a disposizione, per gli enti locali, treni che abbiano una capacità di fermata ogni 10 chilometri, e poi gli Intercity, ogni 30 chilometri, l'Alta velocità e la Frecciabianca, ogni 100 chilometri, e immaginare di

realizzare una migliore integrazione tra il trasporto su ferro e quello su gomma, nonché tra le ferrovie e gli aeroporti, specie quelli di rilievo nazionale e internazionale.

Insomma, ritengo in buona sostanza che il dibattito su questa mozione possa costituire l'avvio di una riflessione più organica e completa sul tema. La prossima settimana ascolteremo in audizione l'amministratore delegato ed il presidente delle Ferrovie: certamente non mancherà l'occasione per chiedere con forza che le Ferrovie, dopo quanto è stato fatto finora in termini positivi, compiano uno sforzo ulteriore per realizzare una politica di sviluppo che riguarda l'intera rete. (*Applausi del senatore Gallo. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

È iscritta a parlare la senatrice Incostante. Ne ha facoltà.

INCOSTANTE (PD). Signora Presidente, onorevoli colleghi, quello che doveva essere il tema dei trasporti in questo Paese è diventato il problema dei trasporti. Pensiamo che una Nazione che voglia competere a livello mondiale debba poter contare su un moderno ed efficiente sistema della mobilità delle merci e delle persone.

Oggi, signor Ministro, il sistema dei trasporti in Italia è al collasso, ed è venuto meno a uno dei principi stabiliti dal Regolamento comunitario CE 1370/2007, il quale sancisce che ogni Stato membro deve: «garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie ad una concorrenza regolamentata che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza del trasporto pubblico passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale».

La strategia del Governo è la dimostrazione che non soltanto non si ha a cuore la volontà di migliorare la vita di chi ogni giorno si serve del trasporto pubblico, ma soprattutto che non si comprende la potenzialità strategica che può avere in chiave di modernizzazione del Paese il fatto di investire sui trasporti.

Eppure, nonostante in Italia abbiamo problemi di inquinamento, di congestione da traffico, il trasporto pubblico, soprattutto quello su rotaia dei pendolari, è il più penalizzato, con pochissime risorse, ostacoli incredibili, promesse mancate.

La prova è data dal fatto che da molto tempo i comitati dei pendolari denunciano il protrarsi di uno stato di degrado del servizio ferroviario, evidenziando come i treni viaggino con molto ritardo, con un numero di carrozze inferiore a quello previsto, con impianti di riscaldamento e illuminazione talvolta guasti e con mancanza di sicurezza in molti convogli. Inoltre, altre criticità riguardano il confort e il vecchiume dei materiali connessi alla manutenzione.

A dimostrazione di quanto il quadro generale dei trasporti sia in gravi condizioni, lo rivela una dichiarazione dello stesso amministratore delegato di Ferrovie dello Stato che, appellandosi alla predominante logica del libero mercato, ha dichiarato che Trenitalia non potrà più far viaggiare

154 treni, a media e lunga percorrenza, considerati in perdita per problemi di bilancio.

A tal proposito bisognerebbe far chiarezza, signor Ministro, in merito alle caratteristiche del servizio universale del trasporto ferroviario e all'affidamento dei conseguenti oneri di servizio perché, così come segnalato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, coesiste attualmente un gruppo di servizi non regolati, né esplicitamente sussidiati, con un gruppo di servizi inseriti in un contratto di servizio pubblico con lo Stato, pur non essendo disponibili informazioni in merito all'ampiezza dei servizi di media e lunga percorrenza.

È necessario, quindi, esplicitare la definizione degli obblighi di servizio pubblico, affinché non venga compromesso l'incentivo a garantire e migliorare la qualità del servizio universale, con la conseguente richiesta di maggiori sussidi da parte dello Stato. Sarebbe comunque opportuno che il Governo intervenisse su Trenitalia, affinché quest'ultima delinei la propria strategia aziendale in coerenza con gli obblighi sottoscritti e nel rispetto dei principi comunitari di liberalizzazione e concorrenza.

Altro tema che il Governo sembra trascurare, come è stato detto anche da molti colleghi nelle mozioni – a cominciare da quelle aventi come primi firmatari i colleghi Musso e Marco Filippi – è quello del trasporto merci, in particolare su ferro. Incentivare strategie volte al trasferimento del trasporto merci da gomma a ferro, come è stato evidenziato anche nella mozione presentata dai colleghi dell'Italia dei Valori, porterebbe enormi benefici economici e sociali su diversi piani

Signor Ministro, vorrei poi sottolineare come attraverso il rilancio della mobilità passi anche l'unità complessiva del Paese e quanto sia dunque prioritario ridurre il *gap* infrastrutturale tra Nord, Centro e Sud. Si potrà raggiungere il completo rilancio dell'economia nazionale solo quando anche il Mezzogiorno sarà messo nelle condizioni di avere un adeguato e moderno sistema della mobilità, soprattutto ferroviaria, la cui inadeguatezza è un fattore importante di diversificazione dello sviluppo del Paese e una delle diseconomie che maggiormente pesano sul Mezzogiorno.

Per concludere, alla luce delle criticità che ho esposto, unitamente a quelle riportate, in particolare nella mozione illustrata dal senatore Marco Filippi, bisogna fare chiarezza ed ottenere immediatamente l'indagine conoscitiva già disposta sul sistema ferroviario e che la stessa sia volta tra l'altro – si tratta di un aspetto importante – a determinare la possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi, nonché le azioni di miglioramento dell'efficienza. Inoltre, chiediamo al Governo di compiere un atto di responsabilità, e cioè di invertire la rotta ed investire sul sistema dei trasporti, adottando provvedimenti coraggiosi, utili per lo sviluppo sociale ed economico del Paese. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

Signora Presidente, chiedo di poter allegare ai Resoconti il testo integrale del mio intervento.

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza in tal senso.

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

MENARDI (*CN-Io Sud*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, le infrastrutture di trasporto sono parte del cosiddetto capitale sociale di un Paese e costituiscono un potente fattore di crescita della produttività e di sviluppo di ogni altro settore dell'economia, ovvero di competitività complessiva di una Nazione.

Nel corso degli ultimi decenni, l'intervento comunitario ha avuto un impatto assai rilevante sulla regolamentazione dei servizi di trasporto e delle attività ad essi correlate. Attraverso un numero assai ampio di regolamenti, direttive, documenti programmatici e decisioni, la Comunità ha determinato, o quanto meno ha concorso a determinare, profondi cambiamenti negli assetti dei mercati del trasporto nell'area europea.

Il settore dei trasporti è stato interessato, in particolare, da un radicale processo di liberalizzazione e privatizzazione, volto a razionalizzare il mercato e a introdurre elementi di concorrenza in un settore tradizionalmente caratterizzato da assetti monopolistici e da una forte presenza dell'operatore pubblico. Fino a pochi anni fa, infatti, la regola era la presenza nei diversi settori modali di un unico operatore di servizi di trasporto, prevalentemente a capitale pubblico e in grado di operare in condizioni di monopolio.

Questa tipologia di assetto di mercato era maggiormente evidente nel settore ferroviario e in quello aereo, sia in relazione alla fornitura del servizio di trasporto in senso stretto, sia per quanto riguarda la gestione delle infrastrutture di supporto.

Come altri settori economici (telecomunicazioni ed energia) anche il mercato dei trasporti è stato sottoposto alle dinamiche concorrenziali ed ha visto progressivamente l'ingresso di nuovi operatori privati soprattutto in quei settori contraddistinti, come detto, dalla presenza dell'operatore pubblico.

Il settore aereo è stato tra i primi ad essere interessato dalle politiche di liberalizzazione e le tradizionali compagnie di bandiera si sono dovute confrontare con nuovi *competitor* europei spesso molto aggressivi sotto il profilo commerciale (ad esempio, le compagnie *low cost*).

Il settore ferroviario, tradizionalmente caratterizzato da un unico grande operatore pubblico nazionale, è stato a sua volta teatro di un importante processo di trasformazione che ha permesso di separare la gestione dell'infrastruttura dalla gestione del servizio: quest'ultima è stata formalmente aperta all'ingresso di operatori privati, sia per il trasporto passeggeri, sia per quello merci, anche se con tempistiche diverse.

Anche in Italia il panorama dei trasporti è oggi in continua evoluzione, grazie certamente alla spinta del legislatore comunitario e al progressivo costituirsi di un mercato unico europeo, che ha imposto una maggiore apertura alla concorrenza tra i vettori comunitari e la conseguente caduta delle barriere protezionistiche nazionali.

Sotto il profilo formale del recepimento dell'*acquis communautaire*, si può comunque affermare che l'Italia è uno dei primi Paesi in Europa ad aver completato il processo di liberalizzazione, attraverso l'adozione di una serie di misure normative ed organizzative attuative dei principi

e delle linee guida poste dal legislatore comunitario in tema di liberalizzazione del mercato dei servizi di trasporto ferroviario.

A tale dato formale non è corrisposta tuttavia un'apertura reale del mercato del trasporto ferroviario, che ha visto sì l'ingresso in questi ultimi anni di nuovi operatori (limitatamente al segmento del trasporto merci), ma che presenta ancora alcune barriere all'ingresso, di natura tecnica ed economica, che non lo rendono pienamente contendibile. Un'adeguata regolamentazione di tale settore rappresenta dunque uno strumento indispensabile per raggiungere l'obiettivo dell'apertura del mercato, che non sia solo formale ma anche sostanziale.

L'obiettivo del miglioramento dei servizi di trasporto ferroviario assume straordinaria rilevanza rispetto alle potenzialità di crescita del Paese e, in particolare, alla crescente esigenza di orientare la politica dei trasporti ad un progressivo trasferimento sulla infrastruttura ferroviaria di quote del traffico che attualmente transita su strade ed autostrade. In questa prospettiva, la realizzazione e l'attivazione della rete ad Alta velocità e Alta capacità rappresenta un risultato fondamentale per il potenziamento della dotazione infrastrutturale del Paese e il miglioramento del sistema dei trasporti.

Al tempo stesso, occorre dedicare particolare attenzione al servizio universale, e in particolare al trasporto di pendolari; le ragioni di lavoro e di studio che motivano il traffico pendolare e l'entità della popolazione coinvolta, nonché la crescita del fenomeno del pendolarismo richiedono infatti uno specifico impegno per assicurare servizi adeguati, sia per quanto riguarda i collegamenti che vengono effettuati, sia per quanto riguarda la qualità dei servizi, la puntualità, le condizioni dei treni. Sarebbero in proposito auspicabili, compatibilmente con il quadro delle risorse finanziarie disponibili, misure di agevolazione fiscale a favore degli utenti.

La mozione n. 286 (testo 2), che porta la mia firma, è datata, ed è stata accorpata a questa discussione secondo le dinamiche della redazione dell'ordine del giorno dei lavori che non è mia competenza sindacare, soprattutto in questa fase della discussione.

Tuttavia queste ragioni mi inducono a dire che sarebbe utile definire con chiarezza l'area di separazione tra i servizi remunerativi e non, valutando la possibilità di favorire l'individuazione di un corretto e trasparente meccanismo di compartecipazione al finanziamento del servizio universale da parte delle imprese ferroviarie autorizzate a operare nei servizi a più elevata redditività, con un effetto positivo in termini di finanza pubblica. Ciò, nel rispetto delle indagini previste dall'articolo 2, comma 253, della legge n. 244 del 2007.

A tal fine, appare opportuno riassumere gli interventi necessari per definire una vera liberalizzazione del servizio a beneficio degli utenti e coerente con gli indirizzi dell'Unione europea. Occorre in primo luogo definire e separare le reti commerciali, da una parte, e quelle del trasporto universale, dall'altra; su entrambe, definire le tracce; fare sì che quelle del trasporto commerciale siano essere offerte al mercato in regime di concorrenza, e che le tracce del trasporto universale siano oggetto di

una gara a evidenza pubblica fra soggetti diversi ed eventualmente assistiti dal contributo pubblico, cioè siano oggetto di un contratto di servizio da espletare sempre con gara ad evidenza pubblica. In questo modo si razionalizza il mercato e si liberalizza l'offerta, e si pongono altresì i presupposti affinché, dopo la liberalizzazione del traffico internazionale passeggeri, avvenuta il 1° gennaio 2010, si possa avere un mercato unico del trasporto ad Alta velocità in Europa, un mercato del trasporto universale europeo e specifici contratti di servizio per il trasporto pubblico locale.

Questo pacchetto di proposte potrà essere realizzato soltanto se il regolatore del mercato, in prima istanza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, saprà imporre e far rispettare le regole da tutti, ex monopolista compreso, avvalendosi di un'autorità terza che vigili sulla concorrenza e sul mercato e che certifichi innanzitutto l'offerta delle tracce messe in gara e la trasparenza nei contratti di servizio. Solo così avremo un sistema moderno in grado di rispondere ai bisogni dei nostri cittadini, come peraltro già previsto dall'articolo 2, comma 253, della legge n. 244 del 2007, disatteso da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. *(Applausi dai Gruppi CN-Io Sud e PdL).*

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Amati. Ne ha facoltà.

AMATI (PD). Signora Presidente, illustri colleghi, quando abbiamo depositato la mozione che oggi si discute, l'abbiamo fatto sapendo di interpretare il disagio di molte comunità locali, di singoli cittadini e di gran parte delle amministrazioni locali. Se volessi dare un titolo a questo mio intervento, sceglierei «Non c'è solo l'Alta velocità in questo Paese». Non che non si debba pensare e operare per l'Alta velocità (anzi, bisognerebbe qualificare ancora di più i percorsi, i tempi e i servizi) solo che non penso che tutto debba essere sacrificato su quell'altare.

La conformazione geografica del nostro Paese, con migliaia di chilometri di costa, una catena montuosa che divide i due mari e il confine con gli altri Paesi europei, chiede una differenziazione di interventi e una pluralità di offerte che rispondano alle esigenze dei nostri cittadini.

La mozione chiede attenzione alla media e lunga percorrenza. Abbiamo intere zone del Paese non collegate con i servizi ad Alta velocità (penso al tratto Bologna-Bari). Il fatto che l'Alta velocità non percorra la costa adriatica è gravissimo, perché se Alta velocità significa sviluppo, allora è stato scelto di escludere dallo sviluppo una parte importante del nostro territorio, e ciò è gravissimo.

Penso anche alla difficoltà del collegamento Ancona-Roma, che attraversa l'Appennino con le stesse carrozze di 30 o 40 anni fa. Solo la settimana scorsa, su nove carrozze dell'Eurostar, almeno cinque avevano l'aria condizionata rotta. È da decenni che si parla del raddoppio della Orte-Falconara, come fosse la mitica fenice, che però non rinasce mai. Vorrei ricordare anche che quando qualche anno fa c'è stato un gravissimo incidente, con vittime, alla raffineria dell'Api di Falconara Marittima, si progettò che la ferrovia non attraversasse più la centrale, ma la evitasse con

una bretella. Quel progetto ancora non ha visto la luce. Speriamo non si attendano altri incidenti per fare promesse a vuoto.

Nelle Regioni meridionali il servizio di trasporto su ferro è ancora più difficile: tempi di percorrenza esagerati, treni vecchi e malfunzionanti, linee di collegamento superate. Si pensi – una per tutte – alle difficoltà che ha la Basilicata di collegarsi con le Regioni limitrofe, ma credo che l'esempio più emblematico resti quello della Sicilia, dove ci vogliono ore per percorrere tratti brevissimi.

Da una parte, l'Alta velocità; dall'altra, il servizio pubblico universale. Per questo il Partito Democratico ha presentato la mozione: per avviare una discussione sui servizi a media e lunga percorrenza c'è bisogno di conoscere dati, bisogni, richieste, obiettivi, scelte politiche.

Non tutto può essere guidato dal principio dell'utile. Cerchiamo di non passare dai due estremi opposti. Prima lo Stato copriva tutto, in ogni luogo, a prescindere da qualsiasi riferimento di tipo economico, sulla base evidentemente di altri criteri – mi auguro – sociali, se non clientelari e politici. Ora, all'opposto, qualsiasi servizio deve ripagarsi da sé, a prescindere da differenti condizioni o valutazioni sociali. Riusciremo a trovare una via di equilibrio che garantisca l'universalità dei servizi e al tempo stesso riesca a garantire una gestione economica oculata?

È dall'approvazione della legge finanziaria per il 2008, approvata nel dicembre 2007, che si è in attesa che il Ministero dei trasporti proceda con «una indagine conoscitiva del trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza» – leggo testualmente – «volta a determinare la possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi, nonché le eventuali azioni di miglioramento dell'efficienza». Da allora solo proroghe!

Ad oggi non risulta essere stato sottoscritto il contratto di servizio di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale per il periodo 2009-2014, così come non è stato sottoscritto il contratto di servizio per il trasporto merci. Quanto meno non è stato ancora perfezionato l'*iter* di questo percorso. In questa situazione di attesa, però, non si rinvia la soppressione dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza. Invece oggi, ogni sei mesi, a ogni cambio di orario (estivo o invernale che sia) gli enti locali si trovano davanti a soppressioni unilaterali e a penalizzanti condizioni. Voglio riferire della situazione che conosco delle Marche, non so se anche di altre Regioni, che si sta verificando in questi giorni ed è gravissima. Si tratta della soppressione continua di treni per la sperimentazione di orari definiti dal cervellone, che evidentemente non è intelligente, come succede alle bombe, e che evidentemente quindi colpisce in modo indiscriminato il servizio locale, tanto che abbiamo soppressioni continue, senza avviso agli utenti. E tutto questo avviene senza un'analisi, senza un accordo.

Gli oltre 20 atti di sindacato ispettivo presentati in Parlamento, come è scritto nella mozione, fotografano il disagio crescente che viene dalle nostre Regioni e dai nostri territori. L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, con la sua solita e ormai stancante protervia, ci ha anticipato che 154 treni su 600 viaggiano in perdita. Nella mozione a prima firma

del senatore Grillo e da lui illustrata si dice «Trenitalia, che opera in regime di impresa e non può quindi operare servizi strutturalmente in perdita, sarà costretta a tagliare 154 treni», dando per scontato che i treni che non si pagano vengano soppressi.

Per questi motivi, insistiamo perché il Governo proceda ad effettuare l'indagine conoscitiva cui ho fatto prima riferimento, perché vi sia un dialogo vero con i territori regionali, che peraltro pagano cifre cospicue per il mantenimento di servizi, e perché si operi con criteri di trasparenza, non solo nei rapporti contrattuali, ma in genere per l'efficientamento del servizio. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

MURA (*LNP*). Signora Presidente, signor Sottosegretario, colleghi senatori, il fatto che il servizio di trasporto ferroviario rappresenti una garanzia di mobilità all'interno del nostro territorio che deve essere salvaguardata e assolutamente garantita è un assunto che non può essere contraddetto da nessuno. Infatti, sono milioni gli italiani che ogni giorno utilizzano il treno per motivi di studio, di lavoro o di vacanza. E, francamente, speriamo tutti che siano sempre di più le persone che in futuro siano disponibili a lasciare a casa le loro auto e affidarsi al treno.

Perché questo sia possibile, è necessario offrire un servizio di qualità ai cittadini. Troppo spesso però vediamo che le stazioni sono in condizioni disastrose: le obliterate sono guaste, i tabelloni luminosi sono distrutti, i servizi igienici inutilizzabili. Questo sicuramente mette in discussione la sicurezza stessa di tutti i passeggeri che transitano nelle stazioni.

Io vengo sollecitato, come membro dell'8^a Commissione del Senato, da molti colleghi. Tali situazioni fanno parte della realtà di molti territori, non soltanto della provincia di Pavia, da dove ricevo lamentele sulla situazione della linea Mortara-Vigevano-Milano, ma anche della provincia di Lecco, della provincia di Como, della provincia di Mantova, e di tanti altri territori: sono molte le situazioni che vengono denunciate. Vi sono stazioni diventate prede abituali di atti vandalici, di barbonaggio o di dimora per extracomunitari clandestini, che danno una sensazione reale di abbandono. Sono tanti i pendolari, soprattutto nella nostra realtà del Nord, che dai territori si muovono verso Milano, viaggiando in condizioni oserei dire estreme, con soppressioni di treni, ritardi, impianti di riscaldamento e di refrigerazione non funzionanti, carrozze troppo piccole per contenere tutti i passeggeri.

L'importanza economica e culturale delle città di media grandezza del nostro territorio, soprattutto nel Nord, deve essere sicuramente rivalutata, anche attraverso collegamenti ferroviari che rispondano alle esigenze del territorio. La vita dei pendolari non può essere assolutamente pregiudicata da servizi ferroviari poco efficienti.

Oggi interveniamo quindi sul lavoro che sicuramente in questi anni il Governo ha svolto, con una razionalizzazione e una generale riorganizzazione del trasporto ferroviario, che vada nella direzione di non pregiudi-

care la qualità del servizio pubblico e garantisca il diritto alla mobilità e alla sicurezza in viaggio per tutti i cittadini, soprattutto per i pendolari.

Le scelte aziendali che tendono a limitare le perdite finanziarie non possono assolutamente essere anteposte alle esigenze dei milioni di lavoratori che pretendono di vedere garantito il loro diritto ad una mobilità di qualità.

Esiste un contratto di servizio, ne abbiamo parlato molto oggi in quest'Aula, che impone alla società Trenitalia degli obblighi per l'espletamento del servizio pubblico. Laddove le scelte aziendali non risultino essere appetibili a livello commerciale, è qui che subentra lo Stato, che deve assicurare l'esercizio di quei collegamenti e, quindi, la continuità territoriale.

Ecco perché, nella mozione che abbiamo sottoscritto, e che vede come primo firmatario il presidente Grillo, chiediamo certezza di risorse pubbliche, perché possa essere garantita un'adeguata programmazione dei servizi e degli investimenti. Guardando le bozze che circolano della prossima manovra finanziaria, si vede come il Governo destini delle risorse anche a questo settore. Ai lavoratori e agli studenti che ogni giorno utilizzano il treno deve essere garantito in maniera assoluta il diritto di poter usufruire di un servizio pubblico di qualità. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

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

VIMERCATI (PD). Signora Presidente, colleghi, la nostra mozione, ben illustrata poco fa dal collega Filippi, intende porre all'attenzione dell'Aula e soprattutto del Governo l'annosa questione del trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza; annosa perché irrisolta da tempo, con gravi disagi per tanti, troppi cittadini italiani.

Diciamo la verità: oggi funziona a dovere solo l'Alta velocità. Per il resto, non ci rimane che piangere. Non capisco, per la verità, cosa dovrebbe invidiarci l'Europa, sulla base del discorso del collega presidente Grillo. Il trasporto dei pendolari non è migliorato né al Sud né al Nord, neppure nella ricca Lombardia (dove è stata realizzata la fusione con le Ferrovie Nord della Regione), afflitto com'è da tagli di linee, carrozze sovraffollate, ritardi cronici, bagni fuori uso e via enumerando i mali pluridecennali delle nostre ferrovie locali.

Non se la passano meglio neanche i cosiddetti servizi VIP: penso al treno per l'aeroporto di Fiumicino, forse uno dei collegamenti più vergognosi, anche perché pagato a carissimo prezzo (ben 15 euro a tratta: è considerato una *superfirst*, neanche una prima all'italiana). È un treno vergognoso, sporco, in ritardo, con aria condizionata spesso fuori uso, tant'è che la nostra Alitalia sta predisponendo servizi alternativi per poter raggiungere da Roma l'aeroporto di Fiumicino. Non parliamo del collegamento con Malpensa; addirittura hanno aperto un collegamento con autobus dalla stazione centrale e rimane quello ferroviario da Milano Cadorna,

ma non funzionano, né l'uno, né l'altro, tant'è che sono in perdita tutti e due.

Il trasporto sulle dorsali tirrenica e adriatica è quello di un tempo. Qualche Frecciabianca in più non ha cambiato la sostanza di un servizio universale carente, e che certamente non sta in cima ai pensieri dell'amministratore delegato delle Ferrovie, e neppure del Ministro competente. Anzi, oggi le minacce di sopprimere altri 154 treni, come hanno già detto altri colleghi, stanno facendo crescere la preoccupazione degli utenti, soprattutto nel pieno della stagione turistica. Questa decisione è un'idea miope del servizio universale, che è tale solo se si fa carico dei problemi del territorio indipendentemente dalla profittabilità delle linee. Sono linee da difendere perché necessarie a far vivere le economie locali.

Proprio per questo, credo ci sia bisogno, signor vice ministro Castelli, di discutere rapidamente in merito a quale sia la vera politica dei trasporti nel nostro Paese, in particolare dei trasporti ferroviari. Oggi è un'occasione importante, ma credo sia meglio dedicare a questo tema una sessione di lavoro nelle prossime settimane e mesi.

Il nesso tra la dote delle infrastrutture, la loro efficienza e la competitività economica è stato di recente ribadito da Mario Draghi nell'ultima relazione in qualità di Governatore della Banca d'Italia: «L'Italia» – ha detto Draghi – «è indietro nella dotazione di infrastrutture rispetto agli altri Paesi europei». Ora, se non si vuole investire in linee più efficienti, si difenda almeno l'esistente.

Per concludere, gli impegni che chiediamo sono sostanzialmente tre.

In primo luogo, come già detto, il riesame dello schema di contratto di servizio per il periodo 2011-2014, deliberato dal CIPE tempo fa e che ci si dice sia stato sottoscritto di recente, per chiedere l'inclusione dei treni soppressi, con l'obiettivo di dare certezza all'intero trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposto a regime di obbligo di servizio pubblico.

In secondo luogo, alla vigilia della manovra triennale che domani sarà varata dal Governo, chiediamo un impegno chiaro e forte a non tagliare i fondi per il trasporto ferroviario, così da evitare che i sacrifici ricadano sempre sui soliti noti: pendolari e passeggeri del servizio universale.

Infine, crediamo sia importante, ed è un impegno che voglio chiedere al vice ministro Castelli, utilizzare parte dei lauti profitti dell'Alta velocità, come previsto anche dalle proposte di manovra che abbiamo letto sui giornali, per dare ristoro alle linee del servizio universale. Qui però dobbiamo essere chiari: se si chiede un sovrapprezzo non va bene. I prezzi dell'Alta velocità sono già sovradimensionati e sproporzionati rispetto al costo effettivo dei servizi: ricordiamoci che sono stati messi in relazione con i costi del trasporto aereo e magari con la tratta aerea Milano-Roma, che non è a mercato perché, com'è noto, è ancora monopolio di Alitalia. Per un volo Milano-Roma si pagano ormai, in media, 350 euro a tratta per una tariffa *open*, e quindi è evidente che non può essere quello il *benchmark* e che occorre averne uno di altra natura, legato alle modalità

similari di trasposto in Europa. Quindi, è giusto trasferire profitti dall'Alta velocità per il servizio universale, ma chiediamo che non vengano aumentati i biglietti di quest'ultimo servizio.

Queste sono le ragioni per sostenere la nostra mozione. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

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

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signora Presidente, prima di esprimere il parere sulle mozioni, mi consenta alcune considerazioni, che saranno brevi, attese anche le esigenze televisive dell'Aula. Intanto vorrei ringraziare il Senato per avere voluto affrontare questo tema, che ci consente un confronto al massimo livello istituzionale. Ho sentito in tutti gli interventi lamentare molte criticità che oggi attraversano il nostro sistema ferroviario. Devo dire che in larga parte sono condivisibili: siamo ancora ben lontani dall'aver un sistema ottimale. Ma vorrei altresì ricordare che siamo nel mezzo di un cammino, di un percorso molto lungo, che tra l'altro è stato condiviso da tutti i Governi che in questi ultimi anni si sono succeduti. Governi di varia tendenza e di diversa estrazione politica hanno tutti affrontato nella stessa logica la questione delle ferrovie.

Mi sembra che di ciò che è accaduto non si sia presa del tutto coscienza. Eravamo abituati a considerare le famose Ferrovie dello Stato come una sorta di Grande Madre che a tutto provvedeva, che arrivava dappertutto, di cui dovunque c'era presenza. Un servizio che, per certi versi, può essere considerato auspicabile, ma che aveva un grandissimo difetto: c'erano 200.000 ferrovieri, un corpo enorme che costava cifre ragguardevoli allo Stato e quindi ai cittadini. Da allora è stato iniziato un percorso molto lungo e difficile, che non è soltanto italiano, ma europeo, che è quello di trasformare questi enti pachidermici in efficienti aziende che operano nel campo ferroviario, aperte alla concorrenza. È chiaro che si tratta di un percorso che non può essere concluso in poco tempo, ma grandi passi in avanti sono stati compiuti. Certo, ciò comporta dei costi anche in termini di approccio al servizio stesso.

Questa *mission* è stata chiesta alle Ferrovie – lo ripeto – non dal Governo attuale, ma da tutti i Governi. Oggi FS holding Spa ha una *mission* ben precisa: operare come un'azienda su un mercato aperto e concorrenziale. Questo è il punto sul quale dobbiamo ragionare: se non abbiamo ben presente tale situazione, non riusciremo a capire il quadro d'insieme. Tutto ciò comporta un dato fondamentale: l'obiettivo principale è quello di avere degli utili o, quanto meno, non delle perdite.

Vedo che vengono messe in capo alle Ferrovie spesso delle responsabilità che non hanno. Le Ferrovie, oggi, agendo secondo la logica aziendale, non fanno altro che vendere un servizio. Alcuni servizi li vendono sul libero mercato: sostanzialmente, l'Alta velocità, in questo momento,

per quanto riguarda i passeggeri, e le merci. A tale riguardo, l'Italia è all'avanguardia, perché non esiste altro Paese europeo in cui stia per entrare un secondo operatore sul mercato dell'Alta velocità; non c'è nessun Paese europeo in cui questo avvenga. L'Italia quindi è assolutamente avanti in tutto il panorama europeo, e anche mondiale. Ciò porterà sicuramente dei benefici agli utenti, come veniva auspicato, probabilmente in termini sia di qualità del servizio che di costi.

È bene ricordare un altro punto. Ho sentito lamentare spesso che ci sono alti costi: ma le tariffe italiane sono le più basse in Europa. Sono drammaticamente basse. Questo non consente di avere una remunerazione del servizio erogato.

Naturalmente poi Ferrovie Spa deve prestare anche un servizio di natura sociale, che viene erogato attraverso i contratti di servizio. Confermo dunque che esiste un contratto di servizio per i treni a lunga percorrenza firmato dal Ministero dell'economia e delle finanze il 9 giugno scorso (quindi, ad oggi c'è) e che l'indagine conoscitiva è stata conclusa già da tempo.

Quanto ai documenti di potestà del Ministero, è ovvio che sono a disposizione dei senatori. Diversa la considerazione riguardo quelli interni a Ferrovie Spa che, agendo in un mercato concorrenziale secondo logiche, per certi versi, di natura privatistica, non possono essere richiesti, poiché ciò potrebbe rivelarsi di nocimento nel confronto con la concorrenza.

Ricordo poi che, per quanto riguarda le merci, sono state erogate a soggetti diversi 49 licenze, dunque un numero veramente ampio. Ma sulla questione delle merci torneremo poi.

Dal punto di vista della liberalizzazione, l'Italia è molto avanti; per la verità, anche troppo, perché ricordo che in questo momento non ci sono condizioni di reciprocità sul resto del mercato europeo. Noi siamo impegnati, e lo sono soprattutto le Ferrovie, a diventare un'azienda che possa competere con i colossi europei. Oggi ci confrontiamo con due enormi colossi quali la società francese e la Bundesbahn che – voglio ricordarlo – ha chiuso il bilancio 2009 con un utile pari a 2,5 miliardi di euro. Ripeto, non di fatturato, ma di utile. Pensate cosa possa significare misurarsi con colossi di questa natura, con simili capacità d'investimento e di intervento sul mercato.

Il nostro obiettivo (vedremo se riusciremo a raggiungerlo) è quello di costruire un'azienda italiana in grado di competere con questi giganti che oggi operano a tutto campo persino fuori dal settore ferroviario, ossia in quello del trasporto e della logistica (soprattutto con riguardo al trasporto merci).

Condivido quasi tutte le critiche che sono state portate avanti perché è evidente che oggi vi è un sistema che funziona molto bene (quello dell'Alta velocità), mentre il resto versa in condizioni critiche. Sicuramente il settore su cui bisogna intervenire più urgentemente e rapidamente possibile è quello del trasporto pubblico locale. Oggi i pendolari italiani, in generale, vivono una situazione che sicuramente non raggiunge neppure il livello della sufficienza.

Voglio però ricordare che, anche sotto questo punto di vista, la qualità del servizio è garantita soprattutto dai contratti di servizio regionali. Riconosco che siamo in una situazione in cui il cane si morde la coda, perché le Regioni oggi ci avvertono che, poiché i trasferimenti dello Stato stanno diminuendo, non sono in grado di pagare le Ferrovie per garantire trasporti adeguati alle richieste dei cittadini. A questo punto però si torna al problema delle tariffe. In proposito, ricordo che, poiché noi italiani siamo da sempre abituati a considerare il treno una sorta di servizio dovuto, le relative tariffe sono estremamente basse rispetto a quelle praticate in altri Paesi come Francia, Inghilterra e Germania. Questo è un elemento da considerare, sia pure con tutte le questioni e le problematiche sociali correlate.

Credo che tutta la classe dirigente debba compiere uno sforzo per cercare di far riflettere il popolo italiano su questi elementi. Io stesso sto provando a farlo con riguardo ai pedaggi autostradali, con i risultati che sono sotto gli occhi di tutti. Tuttavia, credo sia uno sforzo su cui tutti dobbiamo concentrarci.

Infine, a testimonianza di quanto il Governo consideri fondamentale il trasporto ferroviario, voglio ricordare che praticamente la quasi totalità dei fondi della legge obiettivo è dedicata ad investimenti per le ferrovie: poi si dirà se sono pochi o sono tanti. Auspico (non spetta a me, ovviamente, anticipare in questa sede i contenuti sulla manovra che verrà presentata oggi in Consiglio dei ministri) che si vada avanti sulla strada che è stata intrapresa in questi anni in cui, a fronte di numerosi tagli, che sono assolutamente dovuti per la situazione finanziaria che tutti conosciamo, non abbiamo mai lasciato la capienza della legge obiettivo vuota. Quindi, spero che anche in questa manovra si possa andare avanti su tale tema, perché abbiamo anche impegni internazionali. Abbiamo visto tutti quello che è successo la settimana scorsa al traforo del Frejus, ma noi vogliamo andare su questa strada.

La quasi totalità dei fondi della legge obiettivo è quindi dedicata alle ferrovie. Questa credo sia la testimonianza più concreta di quanto noi vogliamo perseguire uno sviluppo su questo tema. Ripeto, con luci ed ombre: abbiamo già parlato dell'ombra del trasporto pubblico locale, e sicuramente un'altra ombra è il trasporto merci. Questa purtroppo è una tendenza europea. Sono almeno vent'anni che, anche a livello europeo, si dice che bisogna trasportare le merci via ferrovia, che sappiamo tutti essere un sistema che, dal punto di vista energetico e dell'inquinamento, è estremamente più efficace della gomma; poi nelle statistiche europee vediamo che la gomma guadagna terreno. Questo, perché la gomma è sicuramente il mezzo più efficiente dal punto di vista della consegna delle merci: questo è un dato incontrovertibile. Allora bisogna intervenire con politiche che invece incentivino la possibilità di andare sulle merci, politiche che spesso non sono immediatamente praticabili.

Abbiamo assistito alla vicenda dell'Eurovignette proprio in questi ultimi giorni in sede europea, dove – a parere del Governo italiano – è stato fatto un passo indietro, ma abbiamo dovuto prendere atto della volontà

della maggioranza del Parlamento europeo. Però questo è un tema in cui la via, almeno a parere del Governo, è quella della liberalizzazione.

È evidente che le ferrovie, così come sono strutturate oggi, soffrono per vari motivi per quel che riguarda l'offerta delle merci; ad oggi abbiamo erogato, lo ripeto, 49 licenze che danno la possibilità di portare merci nel nostro Paese.

È stato evocato il tema del conduttore unico; questo è un tema fondamentale perché, conti alla mano, se teniamo due conduttori su un treno merci, esso diventa non concorrenziale con la strada. È un tema sindacale molto sentito; è un tema legato anche alla sicurezza. Ricordiamoci che ci sono anche queste rilevanti problematiche di sicurezza, come purtroppo la tragedia di Viareggio ci ha insegnato.

Insomma è un cammino complesso, lungo e complicato, che però noi stiamo portando avanti, nella falsariga – ribadisco, e questo credo sia un bene – di tutti i Governi che si sono succeduti in questi anni.

Per quanto riguarda la questione del PIR (Prospetto informativo della rete), senatore Musso, è chiaro che viene costruito secondo determinati criteri; le Ferrovie cercano di renderlo noto tempestivamente, però credo che doverlo discutere con 50 società, ciascuna delle quali potrebbe dire la sua, diventerebbe complicato.

Recepisco con grande interesse quanto è stato proposto dal senatore Menardi, dicendo però che, siccome pone delle questioni molto innovative, e per certi versi anche rivoluzionarie, non posso accettarle adesso impegnando il Governo. Però, le teniamo sicuramente in considerazione: sono raccomandazioni che hanno grande valore.

Con riferimento alle mozioni, il Governo esprime parere favorevole sulla mozione presentata dal senatore Grillo e da altri senatori, così come è stata formulata. Esprime altresì parere favorevole sulle mozioni presentate dal senatore Musso e da altri senatori e dal senatore Filippi Marco e da altri senatori con alcune modifiche e integrazioni che sono state concordate con i presentatori e consegnate agli Uffici.

Con riferimento invece alla mozione presentata dal senatore De Toni e da altri senatori – e non me ne voglia, senatore, ma considerato che essa è estremamente critica nei confronti del Governo, cosa legittima e di cui prendiamo atto, non è possibile neanche proporre modifiche che non ne stravolgano il significato – la invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione delle mozioni.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MENARDI (*CN-Io Sud*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, l'obiettivo delle mozioni è quello di liberalizzare il mercato ferroviario, au-

mentare l'offerta e l'efficienza del servizio, integrare la rete italiana nel sistema di trasporto europeo, arrivare a un servizio ad Alta velocità europea e ad un trasporto universale capace di non trascurare alcuna parte del territorio e, infine, affidare il trasporto pubblico locale ad operatori che abbiano capacità e risorse per un servizio che merita di essere considerato almeno civile.

In tale ottica, i contratti di servizio devono essere affidati con gare ad evidenza pubblica dopo la separazione della rete e delle tracce. Ne approfitto per ringraziare il vice ministro Castelli per aver accolto il suggerimento come raccomandazione. I ruoli devono essere chiari e non può essere l'ex monopolista il *dominus* del servizio ferroviario. È il Ministero che deve assicurare la correttezza dei servizi, la disponibilità delle reti e l'efficienza dell'offerta ed avere sotto questo profilo, come testé ricordato dal viceministro Castelli, interlocutori che siano aziende private che non perdono denaro e, se possibile, facciano utili. Poiché, come si dice, nel più ci sta il meno, e dunque tutte le considerazioni che ho fatto a vario titolo sono rappresentate in tutte le mozioni, il Gruppo Coesione Nazionale esprimerà un voto favorevole su tutte le mozioni al nostro esame. *(Applausi dal Gruppo CN-Io Sud)*.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signora Presidente, le mozioni di cui si è discusso oggi riguardano argomenti in parte diversi, ma comunque collegati dalla situazione un po' anomala e talora patologica che affligge il trasporto ferroviario italiano in contrasto con le tendenze economiche mondiali e, in qualche caso, con le direttive europee.

Credo che da molti anni nel nostro Paese, come ha giustamente ricordato il vice ministro Castelli, siamo di fronte al mancato riconoscimento di quella che è a tutti gli effetti una nuova centralità del trasporto su ferro. Questo riconoscimento viene dato al nostro Paese con riferimento all'Alta velocità, così come nella maggior parte dei Paesi europei e di quelli più avanzati a livello mondiale, mentre è del tutto assente in altri importanti settori, in particolare nel settore del trasporto merci, al quale era dedicata la mia mozione, del trasporto pendolare suburbano e metropolitano, che riguarda spesso fasce utilizzate da classi lavoratrici a reddito medio-basso, e del trasporto a media e lunga percorrenza. Quest'ultimo assicura gran parte dei collegamenti essenziali tra le grandi città ed è molto utilizzato tanto dagli italiani quanto dai turisti stranieri, in questo rappresentando purtroppo un pessimo biglietto da visita del nostro Paese.

Credo che a livello europeo e mondiale in questi anni ci siano state due grandi linee guida nelle politiche del trasporto ferroviario: il riequilibrio tra i modi di trasporto e il processo di liberalizzazione rispetto ad un

settore che storicamente – e non solo in Italia – era essenzialmente pubblico.

Ebbene, in Italia queste due linee guida non vengono perseguite. Infatti, quanto al riequilibrio modale, esso è di fatto negato dalle statistiche stesse che denotano come, al di là di una certa espansione del traffico privato di merci, permanga, in particolare nel trasporto merci, il predominio assoluto dell'autotrasporto. Ha detto bene il vice ministro Castelli quando ha ricordato che questo è dovuto ad una maggiore efficienza sul mercato del servizio reso da questo settore, ma non dimentichiamo che c'è anche un problema di incentivi non omogenei tra i diversi modi di trasporto nonché di costi esterni che invece renderebbe un dovere di questo Governo, così come di qualunque Governo, quello di puntare su un riequilibrio rispetto al trasporto ferroviario.

Per quanto riguarda invece il processo di liberalizzazione, come si è detto prima, ci troviamo ancora di fronte ad alcune gravi anomalie: anzitutto, la mancata separazione tra rete e operatore principale del servizio (non possono essere tutti e due nella stessa *holding* e di proprietà del Ministero dell'economia, o del Governo); in secondo luogo, la coincidenza di fatto del regolatore con il regolato. Un ufficio del Ministero delle infrastrutture dei trasporti nel ruolo di regolatore non basta e non è coerente con quanto l'Europa ci chiede, ragion per cui si configura una situazione alla quale in prospettiva dovremo porre rimedio. Una scarsa concorrenza implica di fatto la conseguenza, come tutti sanno, di un'altrettanto scarsa qualità del servizio, come molte indagini – che non richiederò per questioni di tempo – ogni giorno si incaricano di certificare, sia a livello giornalistico sia a livello scientifico.

Concludo dicendo che tutte le mozioni, a mio avviso, possono essere accolte perché presentano tutte contenuti quasi integralmente condivisibili, talora con qualche tono o qualche sfumatura che non ci soddisfa pienamente, ma nella sostanza vanno tutte in questa direzione. Credo che la conclusione che il dibattito odierno debba suggerire sia quella di completare l'armonizzazione normativa comunitaria attraverso il compimento del processo di liberalizzazione e di regolazione indipendente del mercato e generalizzando, come ha detto bene il senatore Menardi, un sistema di gare e procedure ad evidenza pubblica. (*Applausi dal Gruppo UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MURA (*LNP*). Signora Presidente, non ho nulla da aggiungere rispetto a quanto ho già dichiarato, a nome del Gruppo Lega Nord, nel corso della discussione generale. Vorrei ringraziare il vice ministro Castelli per la sua ampia relazione su quello che il Governo ha fatto finora per il trasporto ferroviario, che ha dimostrato una grande attenzione del-

l'Esecutivo, e personale del Vice Ministro, rispetto alle questioni sollevate da tutte le mozioni oggi all'esame dell'Assemblea del Senato.

Vorrei quindi soltanto dichiarare il voto favorevole del Gruppo Lega Nord a tutte le mozioni presentate, ad eccezione, seppure a malincuore, della mozione che vede come primo firmatario il collega De Toni. Ritengo infatti, come ha giustamente sottolineato il Vice Ministro, che quest'ultima mozione sia eccessivamente critica e non tenga conto di quanto indubbiamente è stato fatto dal Governo finora per il trasporto ferroviario. *(Applausi dal Gruppo LNP).*

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIRCANA (PD). Signora Presidente, colleghi, signor Vice Ministro, un nostro illustre collega era solito dire tanti anni fa che esistono due categorie di matti: quelli che si credono Napoleone e quelli che vogliono far funzionare le Ferrovie dello Stato. Mi fa piacere constatare, stando alla quantità di firme che accompagna ciascuna delle quattro mozioni all'esame, che siamo in molti ad iscriverci alla seconda categoria.

Comunque, a parte gli scherzi, le mozioni che stiamo discutendo mostrano con evidenza che il lungo percorso che le Ferrovie dello Stato hanno intrapreso da alcuni anni verso il risanamento finanziario, la liberalizzazione del mercato, la concorrenza e soprattutto l'efficienza del servizio non è ancora compiuto. All'indiscutibile e meritorio successo dell'Alta velocità, che ha dimostrato – come già si era visto in Francia e in Giappone – che il treno può competere e vincere la competizione con l'aereo sulle medie distanze e che ha contribuito in un certo senso ad accorciare l'Italia a tutto beneficio dei consumatori, infatti, non ha corrisposto un altrettanto necessario sviluppo degli altri tre settori di attività delle Ferrovie dello Stato: parlo dei servizi sulla media e lunga percorrenza, del trasporto locale ad uso dei pendolari e del trasporto delle merci.

Al contrario, si ha la sensazione che il concentrarsi delle risorse economiche e della stessa attenzione del *management* sulla messa in opera dell'Alta velocità abbia reso questi altri settori di attività figli di un Dio minore, o meglio figliastri a cui si bada poco e si concede pochissimo. Eppure, sono anni che nei convegni, nelle Commissioni e nelle Aule parlamentari ci diciamo che l'Italia – per conformazione, per orografia o per diminuire i fattori inquinanti – ha bisogno di treni come pochi altri Paesi al mondo. Sono anni che condividiamo la preoccupazione per l'eccessivo ricorso al trasporto delle merci su gomma, che inquina e intasa le nostre autostrade; sono anni che riceviamo delegazioni di pendolari che ci segnalano i disagi e le inefficienze di quella parte di trasporto ferroviario a loro dedicata; sono anni che discutiamo sul fatto che i treni a lunga percorrenza in quasi mezzo secolo hanno migliorato le loro *performance* talmente poco da risultare troppo poco o niente affatto migliorati.

Per questo, le mozioni che discutiamo oggi sono importanti, perché impegnano il Governo e noi tutti ad assumere le iniziative necessarie affinché la forbice che si sta determinando in termini di efficienza e volumi di investimenti nel servizio ferroviario tra Alta velocità e servizi tradizionali torni ad un livello di divaricazione più fisiologico o semplicemente più tollerabile.

Il valore di queste mozioni è accresciuto dal timore che l'imminente ingresso sul mercato dell'Alta velocità della concorrenza possa indurre o addirittura costringere le Ferrovie a concentrare ancora di più risorse finanziarie e gestionali su questo segmento di *business*. E i segnali non mancano, se è vero, com'è vero – secondo quanto è stato ampiamente ricordato – che l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato ha dichiarato pubblicamente nei mesi scorsi che i servizi relativi ai treni a media e lunga percorrenza effettuati da Trenitalia sono circa 600, 220 dei quali sussidiati dallo Stato, e che Trenitalia, operando in regime di impresa, in mancanza di soluzioni condivise, rischia di non far più viaggiare 154 treni, dei 600 di cui sopra, che effettuano il loro servizio in perdita.

Ci troviamo quindi di fronte ad un passaggio delicato, in quanto dobbiamo consentire ad un'azienda – seppure di proprietà dello Stato – di seguire criteri di gestione virtuosi di tipo privatistico in un mercato in concorrenza e, allo stesso tempo, dobbiamo metterla nelle condizioni – proprio in quanto proprietà dello Stato – di rendere più efficiente quella parte di servizio pubblico che le viene assegnata.

Per questi motivi, il nostro Gruppo – oltre, naturalmente, a quella che ha presentato – voterà a favore delle mozioni a prima firma del senatore Musso e a prima firma del senatore Grillo. Sulla mozione a prima firma del senatore De Toni, pur condividendone gran parte, ci asterremo, in quanto francamente riteniamo eccessiva la richiesta di commissariamento delle Ferrovie dello Stato che essa reca in conclusione. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE TONI (*IdV*). Signora Presidente, signor Vice Ministro, onorevoli colleghi, ci tengo innanzitutto a dire che è molto interessante il dibattito che si è svolto oggi in quest'Aula.

Il Gruppo dell'Italia dei Valori ha presentato molti atti di sindacato ispettivo sullo stato del trasporto ferroviario, nella convinzione che la modernizzazione del Paese e il miglioramento della qualità della vita di milioni di cittadini passino attraverso il potenziamento del trasporto di persone e di merci su mezzi non inquinanti. Sul potenziamento del trasporto ferroviario deve dunque concentrarsi – e noi lo abbiamo chiesto – l'azione del Governo, a tutti i livelli: nazionale, regionale e locale. Mi sembra che questa sia una priorità qui condivisa.

Il Parlamento e il Governo sono concordi sui principi, anche se occorre individuare ora un cambio di passo: occorre passare dalle parole ai fatti, occorre tener conto dei problemi che hanno i cittadini e le imprese in questo Paese. Per questo abbiamo presentato la nostra mozione, che non è molto gradita, cosa che mi fa peraltro molto piacere, perché forse serve.

Siamo convinti che ogni politica di miglioramento in termini di qualità dei servizi offerti, ha bisogno di essere inquadrata in un'ottica di sistema. Esiste o no un ritardo in questo Paese?

Nonostante il grande successo dell'Alta velocità, che non permette indugi, dobbiamo prendere atto che il problema nella parte restante non è lo stesso. Occorre pervenire ad un equilibrio modale nel più breve tempo possibile: la valenza economico-ambientale del trasporto su ferro è innegabile.

Da questa discussione emerge che nel settore dei trasporti non si può – consentitemi di dirlo – tirare a campare. C'è bisogno di agire, e di farlo subito, e in questo il Governo, e mi rivolgo in particolare a lei, caro Vice Ministro, deve recuperare in maniera decisa il suo ruolo. Deve esserci una macchina statale che garantisca i controlli, che effettui le verifiche, che ascolti i cittadini e le imprese. Anche per quel che riguarda il trasporto regionale, infatti, non si può lasciare tutta la gestione della mobilità alle Regioni. Occorre sostenerle e monitorare il rispetto da parte degli operatori ferroviari degli impegni assunti, nonché che venga assicurato il diritto sancito dalla Carta costituzionale all'articolo 16.

In questo senso, mi pare che lo spirito della mozione del Gruppo dell'Italia dei Valori vada ad interrogare il Governo, più che a condividere semplicemente le valutazioni che in quest'Aula si sta cercando di compiere.

Ringrazio quindi il Vice Ministro per le riflessioni che ha fatto e per gli spunti critici che ha rappresentato, invitandolo però a fare di più e a prendere atto che le sollecitazioni del Gruppo dell'Italia dei Valori sono quelle che di fatto vengono dal Paese e dai cittadini italiani. (*Applausi dal Gruppo IdV. Congratulazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO (*PdL*). Signora Presidente, utilizzerò alcuni minuti del mio intervento in dichiarazione di voto per operare alcuni chiarimenti, soprattutto in ordine alle osservazioni svolte dai colleghi Vimercati e Amati.

Sulla rete abbiamo oggi cinque tipi di treni. Abbiamo innanzitutto l'Alta velocità, che realizza guadagni. Senatore Vimercati – voglio qui ribadirlo – l'Europa invidia l'Alta velocità italiana, che è peraltro anche per noi motivo di orgoglio, perché è stata realizzata con tecnologia interamente italiana. La migliore Alta velocità oggi esistente in Europa è quella italiana, e questo è un dato oggettivo, non un fatto propagandistico. Su questo, mi pare che siamo tutti d'accordo: abbiamo l'Alta velocità più

avanzata d'Europa, nonostante i giornali continuino a dire che è troppo costosa, dimenticando di spiegare però perché è costata di più di quella francese e di quella spagnola.

Abbiamo poi il trasporto pubblico locale e, a questo proposito, mi dispiace molto – lo dico anche al rappresentante del Governo – che non sia stato ricordato un fatto straordinariamente importante: nel 2008 il Governo Berlusconi ha tirato fuori 500 milioni con cui le Regioni hanno poi comprato diverse decine di treni che stanno mettendo in rete, e anche questi saranno treni costruiti in Italia. Nel settore del trasporto pubblico locale, dunque, proprio con l'attuale legislatura, recuperando il ritardo della precedente, è stato compiuto un significativo passo in avanti.

Abbiamo poi gli Intercity, che collegano il Nord con il Sud del Paese, su cui invece si registrano delle perdite per 100 milioni. Oggi questi treni, lo dico alla senatrice Amati, sono coperti dalla Holding, quindi dal contratto di servizio, e dalla stessa logica sono coperti anche i treni che corrono lungo le dorsali (la dorsale tirrenica e la dorsale adriatica) e quelli che garantiscono la trasversalità. Tutti questi treni ci rimettono.

Quando si cita l'affermazione di Moretti secondo la quale bisogna tagliare i treni che perdono, questa è una sua provocazione, che tiene per sé. Moretti fa bene, dal suo punto di vista; ma quando, nel 2006, voi lo avete nominato amministratore delegato e quando subito, qualche anno dopo, noi lo abbiamo coscientemente riconfermato, gli abbiamo affidato la missione di non agire come si agiva nel passato, cioè scaricando sulla fiscalità generale la pessima gestione di un servizio per il quale, essendo pubblico, si immaginava che nessuno pagasse la tariffa e i cui costi non fossero sotto controllo.

Moretti fa bene ad affermare che, se non gli viene garantita una copertura, non può continuare a mandare in rete i treni che perdono. Ma ciò che è stupefacente è che nel dibattito di questa mattina, che peraltro io ho molto apprezzato, anche per il contributo dei colleghi, nessuno abbia fatto riferimento al fatto che il Governo Berlusconi, proprio nella manovra che oggi ufficialmente varerà, ha indicato una soluzione che io, personalmente, apprezzo, anche se sarà poco contento Montezemolo, al quale, peraltro, il Governo Prodi ha regalato una concessione lucrosa e assai profittevole.

La soluzione che il Governo Berlusconi intende adottare è di far pagare un *ticket* ai gestori dell'Alta velocità e di utilizzare questo *ticket* per ripianare i costi del trasporto pubblico locale e degli Intercity. Io ritengo che questa sia una logica condivisibile, e sarebbe stato apprezzabile se, anche da parte dei colleghi della minoranza, fosse stato espresso un giudizio di questo tipo.

La seconda valutazione che vorrei fare riguarda i rapporti tra il *manager* e la politica, perché in tutto il dibattito è aleggiata tale questione. Io ritengo che i *manager* bravi siano quelli che gestiscono al meglio e hanno un po' di sensibilità politica, così come ho sempre pensato che i politici bravi non siano quelli che producono parole e *slogan*, ma quelli che si

sforzano di capire i problemi e di individuare delle soluzioni con le quali affrontare e risolvere i problemi stessi.

Il punto è chiaro: le Ferrovie sono una società dello Stato e, quindi, compete al Governo e al Parlamento definire le linee di indirizzo. Quindi, non tocca all'ingegner Moretti stabilire la politica delle Ferrovie, bensì al Parlamento e al Governo. Cosa succede, però, nella realtà dei fatti? Io lo ricordo, recuperando la storia gloriosa delle partecipazioni statali.

Ai tempi della legge istitutiva del Ministero delle partecipazioni statali, la n. 1589 del 1956, la politica estera era determinata da Enrico Mattei (che proseguiva con le sue scoperte, delle quali ancora oggi godiamo noi, per quanto concerne i rapporti con i Paesi arabi), e non dal Ministro per le partecipazioni statali. Questi, l'onorevole Giorgio Bo, di Sestri Levante, era una gradevolissima persona, ma Mattei era molto più forte di lui e, quindi, anticipava le scelte, così condizionando l'operato del Governo.

Oggi siamo a questo punto? Io spero di no. Certamente, oggi le Ferrovie hanno un *manager* di qualità. Occorre che Governo e Parlamento, quindi, abbiano idee altrettanto chiare e anticipino le scelte che devono far compiere a questi *manager*, in modo che sia chiaro, in termini oggettivi e in termini di trasparenza e di indicazione di quanto si vuol conseguire, cosa decide la politica. E quando la politica decide, i *manager* devono adattarsi e adeguarsi; devono fare quanto la politica detta loro, spendendo meno e incassando di più.

In conclusione, signora Presidente, noi ovviamente voteremo a favore della mozione n. 448, che abbiamo predisposto e di cui è primo firmatario il sottoscritto. Voteremo a favore anche della mozione n. 415 (testo 2), a prima firma del senatore Marco Filippi, perché ci è parsa ragionevole e condivisibile. Voteremo a favore della mozione n. 286 (testo 3), a prima firma del senatore Musso, modificata nel modo in cui è stato indicato, e, come ho già detto al collega De Toni, con il quale in Commissione abbiamo spesso trovato punti comuni, il giudizio eccessivamente negativo da lui espresso all'interno della mozione n. 444, da lui presentata insieme ad altri senatori, nei confronti dell'operato del Governo, ci impedisce di votare a favore o di astenerci e, quindi, voteremo contro.

Il contributo di quest'oggi, signora Presidente, può iscriversi come inizio di una riflessione sulla politica del trasporto ferroviario nel nostro Paese perché, dopo la stagione del risanamento e dopo la constatazione di un successo conseguito in un settore importante come quello dell'Alta velocità, oggi si può chiedere qualcosa di più al *management* delle Ferrovie, in maniera tale da adottare sulla rete un tipo di presenza più qualificata di quella finora attuata. (*Applausi dal Gruppo PdL e del senatore Mura*).

PRESIDENTE. Colleghi, i senatori Musso e Filippi Marco hanno trasmesso alla Presidenza le riformulazioni delle mozioni di cui sono primi firmatari, che recepiscono le indicazioni alle quali il Governo ha condizionato il parere favorevole.

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

Metto ai voti la mozione n. 286 (testo 3), presentata dal senatore Musso e da altri senatori.

È approvata.

Metto ai voti la mozione n. 415 (testo 2), presentata dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

È approvata.

Metto ai voti la mozione n. 444, presentata dal senatore De Toni e da altri senatori.

Non è approvata.

Metto ai voti la mozione n. 448, presentata dal senatore Grillo e da altri senatori.

È approvata.

Colleghi, sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 12 con il *question time* in diretta televisiva.

(La seduta, sospesa alle ore 11,25, è ripresa alle ore 12).

Presidenza del vice presidente NANIA

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, su iniziative per favorire l'occupazione femminile, sullo stanziamento di risorse per le politiche sociali e familiari e sulla gestione finanziaria degli enti previdenziali privati (ore 12)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (*question time*) su iniziative per favorire l'occupazione femminile, sullo stanziamento di risorse per le politiche sociali e familiari e sulla gestione finanziaria degli enti previdenziali privati, cui risponderà il ministro del lavoro e delle politiche sociali, senatore Sacconi.

Informo che è in corso la diretta televisiva con la RAI.

Passiamo alle interrogazioni su iniziative per favorire l'occupazione femminile. I senatori hanno facoltà di rivolgere le loro domande al Ministro, per due minuti ciascuno.

BONFRISCO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONFRISCO (*PdL*). Signor Ministro del lavoro e delle politiche sociali, è dell'altro ieri l'approvazione della legge sulla presenza delle donne nei Cda delle imprese: un segnale importante nella direzione della modernità e della valorizzazione del talento e delle energie femminili nel mondo economico, e non solo in quello. È necessario ora proseguire sulla strada del sostegno all'occupazione femminile, che affronta, stando ai numeri, forse meglio di altri le criticità della crisi. Il documento sulla conciliazione lavoro-famiglia proposto dal Governo e sottoscritto a marzo dalle organizzazioni imprenditoriali e sindacali è secondo noi di grande rilevanza.

Anche questo indica una direzione e disegna un quadro di buone pratiche, affinché possano essere rispettati i diritti e valorizzati i percorsi di vita e di lavoro delle persone. Accanto alle formule organizzative, centrali e forse dirimenti, che consentono alle donne di esprimere nel lavoro e nell'impresa le proprie potenzialità, devono esserne sostenuti i redditi, magari prevedendo interventi fiscali come la detassazione sul salario di produttività, ad esempio.

In che modo il Governo sta promuovendo il dialogo tra le parti sociali, e quali politiche dirette sta conducendo per proseguire sulla strada tracciata nel piano per l'occupazione delle donne del grande tema «Italia 2020»?

FRANCO Vittoria (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCO Vittoria (*PD*). Signor Ministro, oggetto del mio quesito è la mancata adozione da parte del Governo di provvedimenti finalizzati a promuovere l'occupazione femminile nel nostro Paese. Siamo fra gli ultimi in Europa, con un tasso intorno al 46 per cento e con un 30 per cento al Sud; ancora, una donna su tre è costretta a lasciare il lavoro quando nasce il primo figlio.

La bassa partecipazione delle donne al mercato del lavoro costituisce uno degli elementi di arretratezza e di debolezza dell'Italia, come ha detto anche il governatore della Banca d'Italia Draghi, con un grande dispendio, devo dire, della capacità, del sapere e del talento di cui le donne oggi dispongono. Tutti gli analisti, come lei sa, concordano sul fatto che una maggiore partecipazione delle donne al mercato del lavoro produrrebbe crescita e ricchezza, con un aumento del prodotto interno lordo. È un'importante carta di riserva di cui il Governo dispone per lo sviluppo: è proprio una materia da decreto sviluppo (lo sarebbe stata), eppure e, gliene chiedo le ragioni, in tale decreto non abbiamo trovato una sola misura

che andasse nel senso della promozione delle donne nel mercato del lavoro, nell'imprenditoria, nelle professioni.

Nei vostri tre anni di governo, niente a favore delle donne, delle più giovani soprattutto, le più preparate ma anche le più penalizzate dalla precarietà e dai pregiudizi. Anzi, avete varato misure che tendono a ricacciare le donne nel lavoro di cura, oppure a obbligarle a un'opera di conciliazione sempre più difficile da sostenere. Avete deciso di fare della famiglia il più importante ammortizzatore sociale, in sostituzione dei numerosi tagli al *welfare*. Tutto a carico delle donne, spremute come limoni, come ho detto l'altro giorno: è proprio così.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signor Presidente, signor Ministro, è già stato ricordato come l'occupazione femminile nel nostro Paese ci vede tra i Paesi più arretrati e meno disponibili al cambiamento in favore di una piena occupazione delle donne e della loro pari dignità, anche sotto il profilo del diritto al lavoro. Crediamo che questo Governo abbia fatto poco, e soprattutto, in questo momento, quando rilancia con il decreto sviluppo una possibile ripresa dell'economia del nostro Paese, non abbia avuto nessuna sensibilità verso una risposta positiva al diritto delle donne al lavoro, che è sancito dalla nostra Costituzione repubblicana con parità di trattamento tra uomini e donne.

Quali iniziative, signor Ministro, il Governo intende intraprendere, a favore delle donne, visto che nel decreto sviluppo non c'è niente, per favorire soprattutto la conciliazione tra la cura della famiglia e il lavoro nel nostro Paese? Su questa frontiera siamo molto lontani dalla modernità e soprattutto dalla pari opportunità.

GERMONTANI (*Misto-FLI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMONTANI (*Misto-FLI*). Signor Presidente, vorrei rivolgere due domande al Ministro. La prima riguarda la norma introdotta dal Governo volta ad innalzare l'età pensionabile delle donne, che ha rappresentato un passo importante per rompere una forma di discriminazione che ancora sopravvive, quindi non soltanto la risposta ad un obbligo che è stato imposto dalla sentenza della Corte di giustizia europea. Però l'articolo 22, comma 3, del decreto-legge n. 78 del 2009 ha disposto che i risparmi derivanti dall'innalzamento dell'età pensionabile confluissero in un fondo strategico per il Paese a sostegno dell'economia reale, e si tratta di risparmi di entità molto rilevante: si arriva a 3,7 miliardi di euro dal 2010 al 2019. Di ciò

non abbiamo finora trovato traccia, quindi le chiedo le intenzioni del Governo in merito.

L'altro punto riguarda il telelavoro. Anche questa è una misura importante, che molte donne si aspettano e che permetterebbe di procedere sulla strada della coniugazione di lavoro e famiglia, uno dei punti centrali che non permettono di promuovere il lavoro femminile e di avvicinarci a quegli Obiettivi di Lisbona dai quali siamo ancora tanto lontani.

CARLINO (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARLINO (*IdV*). Signor Ministro, su «la Repubblica» di oggi si può leggere la vicenda della Ma-Vib di Inzago, una delle tantissime aziende lombarde provate dalla crisi, i cui vertici hanno deciso di licenziare 13 dipendenti su 30; questi 13 dipendenti sono però solo donne. La spiegazione dei dirigenti dell'azienda in questione è un esempio chiaro della mentalità odierna in tema di lavoro femminile: «Così possono stare a casa a curare i bambini e poi, comunque, quello che portano a casa è il secondo stipendio». Questa vicenda è solo l'ultima di una lunga serie.

Del resto, per le donne la crisi economica sembra un tunnel ancora senza uscita. Rispetto alle lavoratrici di altri Paesi dell'Unione europea, per le italiane le condizioni di lavoro sono peggiori sia per la qualità dell'attività, sia per il salario, in media inferiore del 20 per cento rispetto agli uomini, sia in termini di possibilità di coniugare i tempi di vita con quelli di lavoro. L'ultimo rapporto annuale dell'ISTAT indica come siano proprio le donne, specie se giovani, ad avere prospettive sempre più incerte nel mercato del lavoro, e come si mantenga ampio il divario tra le aspirazioni, testimoniate da un più alto livello di istruzione, e le effettive opportunità.

Il famoso programma «Italia 2020», presentato ormai due anni fa e sbandierato ancora recentemente nel Piano nazionale delle riforme, è rimasto finora sulla carta. Quali azioni concrete il Ministero del lavoro intende porre in essere sul tema dell'occupazione femminile? (*Applausi del senatore Pedica*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere congiuntamente agli interroganti il ministro del lavoro e delle politiche sociali, senatore Sacconi.

SACCONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Signor Presidente, l'occupazione femminile in Italia si è cronicamente caratterizzata per un ritardo strutturale che nella redazione del Libro bianco, insieme al compianto Marco Biagi, avemmo modo di evidenziare, tanto che Marco era solito utilizzare l'espressione della donna come *mainstreaming* del processo di riforma, nel senso che proprio sull'innalzamento del tasso di occupazione femminile si sarebbe dovuta misurare l'efficacia complessiva della riforma. Invero la riforma, combinata con un'altra legge, positiva, la

cosiddetta legge Treu, nel decennio che ha preceduto la grande crisi ha determinato un'impennata dei tassi di occupazione femminili, che in tutto il dopoguerra erano stati, come ho ricordato, cronicamente molto bassi e tra i più bassi dei Paesi industrializzati, con oltre 10 punti di incremento.

Nel contesto della crisi, per ragioni anche comprensibili e non necessariamente virtuose, le donne hanno pagato meno le conseguenze della crisi, e nel momento della ripresa ci sono segnali più positivi rispetto agli uomini, ma in un contesto di *gap* differenziale che rimane purtroppo significativo.

Noi abbiamo lavorato lungo quattro direttrici: la promozione dei servizi di cura all'infanzia, aggiungendo a quelli tradizionali anche quelli aziendali e interaziendali e quelli a carattere domiciliare, mutuando dalle buone pratiche che in alcuni territori si sono prodotte, quelle delle «mamme di giorno», le possibilità di un'offerta aggiuntiva che potrebbe svilupparsi con particolare intensità, soprattutto sulla base di contesti regolatori e incentivanti a carattere locale. La seconda linea è stata quella dello sviluppo della contrattazione collettiva, per la quale abbiamo recentemente realizzato un accordo unanime tra le parti sociali e il Governo per lo sviluppo delle buone pratiche, che già esistono in molti contratti di carattere collettivo o aziendale, utili a favorire la conciliazione tra il tempo di lavoro e quello per la famiglia.

Vi è stata la ripresa dei contratti di inserimento, con una correzione: tale norma è contenuta nel decreto sviluppo, e lo voglio ricordare, perché si è detto che non ci sarebbe nulla, a questo proposito. I contratti di inserimento sono rivolti a favorire e a incentivare l'occupazione femminile nei territori nei quali vi è un divario tra occupazione femminile e maschile superiore al 20 per cento, sulla base di un prerequisito, quello di donne disoccupate da almeno sei mesi. Le scelte sono state compiute in relazione anche ai criteri di carattere comunitario. Infine, la riforma di tutta la disciplina relativa ai congedi, alle aspettative e ai permessi.

Abbiamo dunque lavorato lungo queste direttrici. Per quanto riguarda la prima, quella degli asili nido e degli asili domiciliari, sono stati adottati nel corso di questi anni numerosi provvedimenti che – lo vorrei ricordare – hanno però avuto tutti un limite, quello derivante da una sentenza della Corte, su ricorso di alcune Regioni, che ha impedito al Governo, come il precedente Governo Berlusconi aveva fatto (istituendo un fondo *ad hoc*, dedicato allo sviluppo degli asili nido), di agire direttamente, in quanto ha stabilito che devono essere solo trasferimenti nei confronti delle Regioni. E qui siamo nel vivo del riordino del rapporto tra Stato e Regioni attraverso il federalismo, che include, secondo me, il superamento dei fondi specifici in una più generale autonomia responsabile delle Regioni e delle municipalità.

Il secondo livello, quello della contrattazione, è stato da noi promosso – lo ricordavo – con l'accordo realizzato alla vigilia dell'ultimo 8 marzo. L'accordo è significativo non soltanto perché indica una serie di buone pratiche e costituisce aggancio per negoziazioni – mi auguro – crescenti, in particolare di carattere aziendale o territoriale (anche l'intesa

dei giorni scorsi aiuterà questa dimensione di prossimità degli accordi), con lo scopo di tarare sulle specifiche condizioni delle donne al lavoro in quel contesto le esigenze politiche di conciliazione che le aziende possono praticare, a partire dall'indicazione prevalente che abbiamo dato, che è stata quella della modulazione dell'orario di lavoro. L'orario non può e non deve essere rigido, tanto più in presenza di forti cambiamenti nei processi produttivi di beni, come di servizi. L'intesa ha infatti un seguito attraverso una forma di monitoraggio delle parti sociali delle buone pratiche, che viene garantita anche da una attività ministeriale dedicata allo stesso monitoraggio, peraltro disponibile a tutti i soggetti interessati. Infine, per quanto riguarda congedi, aspettative e permessi, abbiamo riformulato recentemente, con il decreto delegato, tutta la disciplina, orientandola particolarmente proprio ad obiettivi di conciliazione.

Ma sono ben altre le misure che ulteriormente, tra poco, saranno all'esame del Parlamento. Mi riferisco anche alla legge delega per la riforma del fisco e dell'assistenza. Si è detto di tagli al *welfare*, ma vorrei ricordare che nel corso dei due anni trascorsi abbiamo investito 37,5 miliardi di euro per ammortizzatori sociali, che sono dimensioni straordinariamente consistenti. Per quanto riguarda l'osservazione della senatrice Germontani, il fondo delle politiche sociali è stato alimentato, anche se in maniera contenuta, proprio nel 2010, e ora, con un emendamento al decreto sviluppo, nel 2011, con le risorse, da lei stessa citate, rivenienti dall'innalzamento dell'età di pensione delle donne nel pubblico impiego realizzato sulla base anche di una sentenza della Corte di giustizia europea.

Come dicevo, la stessa legge delega, che sarà presto all'esame del Parlamento sulla base della decisione odierna del Consiglio dei ministri, ipotizza una riforma dell'assistenza in funzione di obiettivi di conciliazione. Penso a tutto il tema della non autosufficienza, che normalmente, purtroppo, si carica sulla responsabilità delle donne e per il quale tema la stessa indennità di accompagnamento, gestita oggi nella dimensione centrale e non vigilata nella concreta utilizzazione, diventerà strumento delle Regioni e, per esse, delle aziende sanitarie locali, in quanto diventerà una indennità sussidiaria proprio per favorire attività di risposta ai bisogni della non autosufficienza. Tali attività vedranno integrate le prestazioni reali con quelle finanziarie, con lo scopo di offrire alle persone in condizioni di non autosufficienza risposte appropriate, ma pure di consentire, anche rispetto a questo impegno familiare, adeguate possibilità di conciliazione tali da non escludere la donna dal mercato del lavoro.

Il percorso per un mercato del lavoro più inclusivo e più aperto continua, ma credo che dovremmo riflettere sull'eccezione italiana, quella di una cronica bassa occupazione regolare in tutto il dopoguerra, anche nei momenti di maggiore sviluppo dell'occupazione, e chiederci se alcune rigidità regolatorie non abbiano ulteriormente incoraggiato processi, se non di esclusione, di forte contenimento dell'occupazione, perché l'intensità occupazionale della crescita italiana sempre, in tutto il dopoguerra, è stata particolarmente bassa, come è dimostrato anche dall'andamento anomalo degli investimenti in tecnologie di processo a risparmio di lavoro, che

solo in Italia hanno avuto questa dimensione, circa tre volte quella nord-americana. Chiediamoci se non aprire ancora di più il mercato del lavoro. Lo faremo oggi anche con la liberalizzazione del collocamento.

PRESIDENTE. Hanno facoltà di replicare gli interroganti, per un minuto ciascuno.

BONFRISCO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONFRISCO (*PdL*). Signor Presidente, sono particolarmente soddisfatta del quadro generale complessivo esposto dal Ministro sulle linee guida dell'attività di governo in tema di occupazione femminile, inserite in un contesto più ampio di intelligente e proficua flessibilità di questo mercato che – come hanno dimostrato i numeri che lui stesso ha citato – ha prodotto i primi importanti risultati in tema di partecipazione femminile al mercato del lavoro.

Ritengo che, oltre ad aver risposto per intero alla mia domanda e alle altre, sia ben chiara dalle sue parole la direzione verso la quale andiamo, cioè l'inclusione delle donne nei processi economici partendo dal mercato del lavoro, fino a quel grande risultato, frutto del lavoro parlamentare di tante colleghe, che abbiamo conseguito qualche giorno fa, del riconoscimento dell'importanza e del valore della presenza delle donne nei consigli d'amministrazione, nei vertici delle nostre imprese.

FRANCO Vittoria (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCO Vittoria (*PD*). Signor Ministro, la sua risposta è molto imbarazzata, e non poteva che essere così.

SACCONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Non me ne sono accorto!

FRANCO Vittoria (*PD*). Io non credo sia il caso di riflettere sul perché: dobbiamo invertire la rotta, e il Governo ha una responsabilità al riguardo, su cosa fare.

Lei ha citato diversi fondi per la famiglia. Nel Fondo per la famiglia nel 2007 c'erano 213 milioni, nel 2011 ce ne sono 25: e questo è un dato. Non c'è niente sull'autosufficienza, a parte la buona volontà di fare qualcosa in futuro; voglio citare la riduzione del tempo pieno nelle scuole; sono stati ridotti i servizi alla persona per i tagli agli enti locali. Insomma, signor Ministro, l'occupazione femminile non è un problema vero per il Governo, non è un problema che attenga allo sviluppo del Paese.

Poi vi è questo dato che ormai è insostenibile, questa disparità che aumenta sempre di più fra ciò che le donne oggi sono in termini di sapere, di competenze e di talenti, soprattutto le giovani, e le opportunità che vengono loro offerte, che sono molto scarse. In altri Paesi europei ciò non accade; anche per questo siamo gli ultimi in Europa, e questo ci dispiace, perché sulle donne occorre investire per invertire la rotta dello sviluppo nel nostro Paese. (*Applausi dal Gruppo PD*).

GERMONTANI (*Misto-FLI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMONTANI (*Misto-FLI*). La ringrazio, signor Ministro, per la sua risposta, anche perché in realtà nella legge finanziaria per il 2010 e nella legge di stabilità 2011 le risorse destinate al Fondo sono state utilizzate come generica copertura per alcuni interventi previsti, cioè a copertura di interventi per il settore sanitario, per il rimborso ai Comuni per il minor gettito derivante dall'abolizione dell'ICI sull'abitazione principale e così via. Anche il Piano nazionale di riforma, pur richiamando la modifica del regime previdenziale delle donne che lavorano nella pubblica amministrazione, sottolinea che la misura dovrebbe favorire la partecipazione al mercato del lavoro attraverso l'allungamento delle loro carriere nel settore pubblico, senza però fare esplicito riferimento al Fondo. Questo era quanto mi risultava dai documenti che avevamo visto, senza contare che dovremmo fare un ulteriore passo avanti verso la detassazione selettiva dei redditi da lavoro femminile, per produrre aumento dell'occupazione.

Per quanto riguarda il telelavoro, non è mai stata approvata, anche se annunciata dalla legge delega, una disciplina organica e incentivante su tale modalità di espletamento delle prestazioni lavorative nel settore privato. Allora, credo che occorra intervenire per introdurre il telelavoro anche in forma mista.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signor Ministro, io non ritengo la sua risposta imbarazzata: la ritengo invece molto decisa e sicura, forse fin troppo. In realtà, per buona parte posso anche convenire con lei sulle cose che lei ha detto sono state fatte o si dovranno fare, ma certo il fatto che una percentuale del 46 per cento di donne siano disoccupate nel nostro Paese (rispetto alle potenzialità delle donne italiane in termini di cultura, di disponibilità, anche di capacità di fare ricerca e di intraprendere) è veramente una grande vergogna sulla quale bisogna intervenire in modo più radicale ed incisivo.

Voglio fare ora riferimento a due questioni. In precedenza lei ha parlato di asili nido privati e di «mamme di giorno». Qual è la regolamentazione? Lei ha parlato anche di un contesto regolatore e di un'incentivazione a livello locale. Con il taglio fatto agli enti locali, quali sono le misure che secondo lei dovrebbero essere intraprese? Vorrei che lei ci desse una spiegazione più concreta.

In secondo luogo, vista la rigidità del mercato del lavoro alla quale lei ha fatto riferimento, che risale negli anni, è profonda ed è legata a tante questioni, forse anche sindacali, perché non concedere il *part-time*? È un'occasione; eppure, anche se il *part-time* per le donne è essenziale, non lo concede nessuno.

SACCONI. È cresciuto.

SBARBATI. Inoltre, con riferimento alle donne che si sono ammalate o hanno un *handicap*, rilevo che non solo vengono licenziate, ma nessuno le riassume più. Queste deroghe rispetto alla legge sull'invalidità le vogliamo discutere, o no?

CARLINO (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARLINO (*IdV*). Signor Presidente, ringrazio il signor Ministro per le risposte fornite, ma le ritengo insufficienti rispetto alla domanda che gli avevo posto. I provvedimenti da lei illustrati, signor ministro, per garantire l'aumento delle donne nel mercato del lavoro, eccetto l'ultimo accordo di cui lei ha parlato dell'8 marzo scorso, sono gli stessi da due anni a questa parte e sono contenuti nel cosiddetto Piano Italia 2020. Sinceramente, fino ad oggi applicazioni concrete non ne abbiamo ancora viste. Le condizioni del lavoro femminile rimangono peggiori di quelle dell'uomo. Le donne più facilmente escono dal mercato del lavoro e più difficilmente riescono a rientrarvi. Per superare questo gravissimo divario tra donna e uomo occorrono politiche certe e risorse adeguate per porle in essere e purtroppo la dotazione che il Governo ha stanziato in questi anni è veramente bassa, insufficiente per le esigenze del nostro Paese.

PRESIDENTE. Passiamo ora alle interrogazioni sullo stanziamento di risorse per le politiche sociali e familiari.

I senatori hanno facoltà di rivolgere le loro domande al Ministro, per due minuti ciascuno.

CASTRO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTRO (*PdL*). Signor Presidente, torniamo dunque su un tema che sotto un'altra prospettiva è stato sollevato dalla collega Germontani, ma si tratta di un tema cruciale, signor Ministro. È evidente che nel momento in cui, accogliendo di necessità una cogente indicazione dell'Unione europea, abbiamo proceduto ad aumentare l'età del pensionamento femminile nel settore del pubblico impiego a 65 anni, abbiamo generato la disponibilità di risorse, ma insieme abbiamo molto opportunamente stabilito il principio che vi debba essere una coerenza tra la fonte che genera la liberazione di risorse e il perimetro in cui quelle risorse vanno spese in direzione sociale.

Dunque, per effetto dell'incremento dell'età di pensionamento, si devono liberare risorse la cui destinazione è la dimensione sociale della donna nella famiglia e nella comunità. Lei prima ha citato un accordo importante sul tema della conciliazione vita-lavoro, ed è stato anche citato il tema della non autosufficienza. Le chiedo, dunque, signor Ministro, quali sono le compiute, concrete destinazioni e determinazioni rispetto alle risorse generate dal provvedimento di incremento dell'età pensionabile, anche perché credo questa possa essere una direttrice generale per futuri provvedimenti di razionalizzazione degli assetti previdenziali nel nostro Paese.

GHEDINI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GHEDINI (*PD*). Signor Presidente, contrariamente a ciò che il Ministro ha affermato poco fa, e richiamandomi anche all'osservazione del collega Castro, ritengo invece che le donne abbiano pagato troppo in questi tre anni e ricevuto troppo poco.

Hanno pagato troppo le 800.000 madri che nel corso della vita – è un dato ISTAT – hanno dovuto lasciare il lavoro dopo la maternità, licenziate o perché non potevano conciliare la cura e il lavoro. Hanno pagato la crisi, certo, in termini assoluti meno degli uomini, ma relativamente assai di più: il tasso di occupazione, che era già bassissimo, è calato di oltre un punto. Pagano di più la precarietà: sono il 70 per cento dei precari (e non credo che questo rifletta una rigidità del mercato del lavoro: al contrario).

Hanno pagato i tagli dei trasferimenti ai Comuni: 4,5 miliardi in meno, soprattutto tagliati ai servizi di *welfare*. Hanno pagato il taglio del 90 per cento del fondo della famiglia, destinato peraltro a finanziare le parti da finanziarsi dell'accordo con le parti sociali del 7 marzo, che lei, signor Ministro, ha citato. Infine, con l'incremento dell'età pensionabile delle donne della pubblica amministrazione, hanno pagato nel 2010 la restituzione ai Comuni del minor gettito dell'ICI, alcuni oneri del settore sanitario, e pagheranno, salvo variazioni che intervengano, e di cui non abbiamo trovato traccia fino ad ora nemmeno nel decreto sviluppo, altre riduzioni di spesa della pubblica amministrazione, che non vanno in favore delle donne.

Ricordo che, al termine dei 10 anni, i risparmi derivanti dall'aumento dell'età pensionabile ammonteranno a 4 miliardi, 100 volte quanto è destinato alle donne dal piano «l'Italia 2020»: 100 volte tanto. Devono essere restituiti alle donne.

ADERENTI (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ADERENTI (*LNP*). Signor Ministro, l'introduzione del federalismo fiscale rappresenta un cambiamento epocale che segna finalmente una netta inversione di rotta in merito alle politiche per la tutela della famiglia. Sappiamo che l'autonomia impositiva regionale e locale, disegnata dalla nuova legge delega sul federalismo fiscale, apre una nuova stagione anche per le politiche fiscali a tutela della famiglia.

La nuova autonomia regionale e locale sarà infatti guidata in base ai principi di coordinamento elencati nella legge delega; tra questi, il *favor familiae*, l'individuazione di strumenti idonei a favorire la piena attuazione degli articoli 29, 30 e 31 della Costituzione, con riguardo ai diritti e alla formazione della famiglia e all'adempimento dei relativi compiti. Noi riteniamo che per l'ordinamento italiano sia necessario quindi rivisitare dentro un quadro complessivo il *favor familiae* previsto dalla Costituzione. Le formule da questo punto di vista possono essere diverse. L'imposizione al livello familiare può essere realizzata con diverse metodologie: lo *splitting*, il quoziente familiare o il più recente sistema denominato fattore famiglia.

In linea con l'azione riformatrice portata avanti dal Governo, noi chiediamo quali interventi nel breve e medio periodo il Ministro intenda adottare al fine di contrastare il fenomeno della denatalità nel nostro Paese e di incentivare le politiche a sostegno della famiglia, come previsto dalla Costituzione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signor Presidente, signor Ministro, si è calcolato che dall'aumento dell'età pensionabile delle donne possano derivare risparmi per 4 miliardi l'anno per 10 anni, che dovrebbero essere reinvestiti in favore di un miglioramento complessivo della vita delle donne, che riguarda la loro situazione familiare e quindi la conciliazione tra vita familiare e soprattutto vita lavorativa. Di questi quattrini sembra essersi persa ogni traccia, ragion per cui le chiedo come il Governo è intenzionato e reintegrarli, e soprattutto a impiegarli.

Signor Ministro, io sono tra coloro che sono favorevoli anche all'innalzamento dell'età pensionabile femminile, però allo stesso tempo biso-

gnerebbe – e su questo vorrei una risposta – che i moltiplicatori, che per le donne sono più bassi a causa della loro più alta aspettativa di vita, fossero ugualmente messi a confronto con quelli degli uomini e resi uguali. È d'accordo?

CARLINO (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARLINO (*IdV*). Signor Ministro, proprio ieri ho voluto ribadire in quest'Aula come l'approvazione di una buona normativa non sia sufficiente, se non si provvede anche a fornire gli strumenti adeguati perché essa possa effettivamente trovare applicazione.

Per quanto riguarda le politiche sociali, in questi anni abbiamo assistito ad un gran parlare della famiglia e dei servizi alla persona, ma di fatto, attraverso la dozzina di provvedimenti economici susseguitisi in questa legislatura, sono stati operati drastici interventi di taglio lineare, che hanno colpito duramente tutti i principali stanziamenti per le politiche sociali. Il Fondo nazionale per le politiche sociali, già penalizzato per i tagli alla finanza regionale del 2010, ha prima subito una decurtazione di 55 milioni di euro e poi è stato ulteriormente decurtato del 47 per cento rispetto a quanto erogato nel 2010.

Sono stati tagliati il Fondo per le politiche della famiglia (da 186 milioni nel 2009 a 51 milioni nel 2011), quello per le pari opportunità (dai 40 milioni del 2009 ai 17 per quest'anno) e quello per le politiche giovanili (da 79 a 12 milioni di euro per il 2011). Sono poi scomparsi i 4 miliardi derivanti dall'aumento dell'età pensionabile delle dipendenti pubbliche. Stiamo per affrontare l'ennesima, durissima manovra economica: come pensa il Ministero di recuperare le risorse che per legge gli spettano?

CASTIGLIONE (*CN-Io Sud*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTIGLIONE (*CN-Io Sud*). Signor Ministro, il triennio 2008-2011 ha visto una decurtazione del Fondo per le politiche sociali di ben il 70 per cento. Vorrei che questo Fondo non venisse considerato un mero costo per lo Stato, ma piuttosto uno strumento per garantire il diritto alla salute di tutti i cittadini, soprattutto di quelli affetti da disabilità.

Pur riconoscendo che ultimamente è stato migliorato il servizio di validazione telematica delle domande di riconoscimento dell'invalidità civile, bisogna rilevare alcune incongruenze e difficoltà tuttora esistenti, che riguardano in particolare i tempi di attesa tra la presentazione della domanda di riconoscimento dell'invalidità civile e la convocazione per la visita medica. Esistono addirittura tempi medi di attesa, da due mesi a due anni, all'interno della stessa Provincia.

Vengono programmate dallo Stato continue verifiche dello stato invalidante (l'anno scorso sono state ben 100.000), che creano soltanto tagli indiscriminati rispetto alle patologie croniche da cui sono affetti i pazienti che presentano la domanda. Se consideriamo pure le differenze di valutazione e di criteri delle commissioni ASL e INPS, alla fine ci rendiamo conto che la maggior parte dei pazienti fa ricorso e che ben il 50 per cento di questi ricorsi alla fine viene accolto, quindi il taglio diventa indiscriminato e relativo, con un ulteriore aggravio dei costi. Ci sono poi continue revisioni delle patologie croniche, che sicuramente vanno verso un peggioramento progressivo, e non certo verso un miglioramento o la guarigione, revisioni che creano soltanto un ingolfamento delle commissioni stesse.

Le chiedo quindi, signor Ministro, se a questo punto non sia opportuno rimodulare le commissioni ASL e INPS, accorciando anche i tempi di attesa, soprattutto per le patologie tumorali, e aumentare il personale INPS all'interno delle commissioni, perché rispetto a quelle precedenti del Ministero del tesoro si è ridotto del 50 per cento. Perché non prevedere infine anche un aumento degli importi per l'invalidità civile soprattutto a livello di indennità di accompagnamento, magari fissando un tetto di reddito (pari a 30.000 euro l'anno, per esempio), in maniera tale da differenziare la situazione delle famiglie a reddito bassissimo, che con quei 400 euro al mese non possono garantire nemmeno il pagamento delle rette presso gli istituti di ricovero?

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere congiuntamente agli interroganti il ministro del lavoro e delle politiche sociali.

SACCONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Signor Presidente, innanzitutto riprenderò il tema della condizione femminile nel lavoro: non c'è dubbio che in modo particolare in Italia, anche in ragione di alcune caratteristiche del nostro modello sociale, l'occupazione femminile – come dicevo prima – lungo tutto il dopoguerra sia stata particolarmente esclusa dal mercato del lavoro o da percorsi continui nel mercato del lavoro. Per questa ragione, in più occasioni, il Ministro del lavoro si è pronunciato in senso contrario rispetto a ipotesi di immediata omologazione dell'età di pensione di vecchiaia per uomini e donne, permanendo nel nostro mercato del lavoro condizioni oggettivamente diverse per gli uomini e le donne e non potendosi quindi applicare, nelle condizioni date, la stessa regolazione alle donne e agli uomini, inclusa quella relativa alla crescita dell'età di pensione in relazione all'aspettativa di vita.

Anche nelle prossime ore, come sapete, discuteremo di questo tema, e lo faremo, mi auguro, anche giungendo a determinazioni, ma in termini tali da consentire un congruo tempo di fronte a noi e, soprattutto, di fronte alle donne italiane, affinché possano organizzare esse stesse il loro tempo di vita e – ce lo auguriamo – di lavoro, e in modo tale che le funzioni pubbliche possano, soprattutto, organizzare le proprie competenze in funzione di obiettivi di maggiore inclusione fondati sul superamento di alcune rigidità nel mercato del lavoro.

A questo proposito, dal momento che mi è stato chiesto espressamente a quali rigidità si faccia riferimento, vorrei fare un esempio. Il discorso riguarda innanzitutto la rigidità dell'orario di lavoro, che penalizza in particolare la donna, anche se l'esigenza di conciliazione non riguarda solo la donna. (*Commenti della senatrice Adamo*). L'orario di lavoro, comunque, è materia contrattuale, e non a caso abbiamo esercitato un'azione di sollecitazione nei confronti delle parti sociali, inducendole ad un accordo che, dopo un anno dall'insediamento di quel tavolo, non era stato ancora realizzato, sulla base di una nostra proposta che ha condotto le parti all'intesa del 7 marzo scorso.

Sapete bene poi quali sono le altre rigidità regolatorie tali da scoraggiare l'assunzione, in un tempo di aspettative incerte, nel nostro mercato del lavoro.

La stessa crescita del lavoro a tempo parziale, quale si è determinata grazie alla «legge Biagi», è stata provvidenziale per uomini e donne, ma soprattutto, per ragioni oggettive, per quanto riguarda le donne, perché il rapporto di lavoro a tempo parziale non prevede un lavoro a metà tempo, ma consente piuttosto di modulare il tempo di lavoro, in modo tale da agevolare la conciliazione: anche una mezz'ora può essere determinante per realizzare questa conciliazione.

Sempre per parlare del tema della flessibilità e della modulazione del tempo di lavoro, che non c'entra nulla con la precarietà, vorrei ricordare come si pongano problemi anche per quanto riguarda i rapporti di lavoro nei servizi pubblici, che non possono essere tarati solo su coloro che svolgono la loro attività in quel settore, ma su quanti invece di quei servizi in modo particolare beneficiano.

Si invoca poi la spesa pubblica in un tempo che possiamo chiamare «del dopo-debito», in un tempo nel quale è finita l'illusione di poter agire a debito, con spesa in disavanzo, di fronte a mercati finanziari diffidenti nei confronti del debito sovrano.

Ho guardato ai grandi aggregati di spesa. Avevo prima un appunto per quanto riguarda gli investimenti negli asili nido domiciliari, con una serie di interventi previsti anche dallo Stato centrale in favore dei servizi di cura ai minori; ma i grandi volumi sono altri, e a questi vorrei sollecitare il Parlamento a prestare attenzione.

Si è parlato di taglio della spesa sociale, ma non si guardi ai 20, 30 o 50 milioni di un fondo laterale, e neanche ai 400 milioni del Fondo per la non autosufficienza, perché la stima è che in Italia si spendano per la non autosufficienza circa 30 miliardi: altro che 400 milioni di un «fondino» aggiuntivo che viene spalmato su tutte le Regioni, a prescindere dal modello di gestione dei servizi socio-sanitari e assistenziali integrati, o non, che nelle diverse Regioni ci sono! Nella Regione di cui stiamo parlando, infatti, e in tutto il Mezzogiorno, si bruciano risorse nell'ospedalità, sottraendole ai servizi territoriali, che invece, nelle buone Regioni, quelle efficienti, sono privilegiati, secondo un rapporto tra questi servizi territoriali e quelli ospedalieri che è rispettivamente intorno al 55 e al 45 per cento. Questi sono i grandi aggregati di spesa che determinano la diversa dimen-

sione di servizio, di cura per la non autosufficienza, che si registra nelle diverse Regioni.

Il federalismo oggi costituisce una svolta radicale, e una consegna nelle mani delle Regioni e delle autonomie di spazi di responsabilità: sta ai Comuni la scelta di aggregarsi. Nel mio territorio, i Comuni delegano la spesa sociale all'ASL: la spesa sociale è gestita dall'ASL e integrata con quella sanitaria e con quella assistenziale. È una scelta diversa rispetto a quella di gestire ciascuno piccoli fondi e di disperderli con pochissimo impatto e con pochissima efficienza. Sono scelte autonome dei diversi enti locali e delle diverse Regioni che, nella loro responsabilità, devono poterle svolgere.

Io vedo nel futuro il superamento di questi «fondini» aggiuntivi e, invece, un conferimento. Vorrei ricordare che il piano della salute ha consegnato alle Regioni quasi 5 miliardi in più nel triennio di sua vigenza. Ho detto prima dei 37 miliardi e mezzo per ammortizzatori sociali consegnati nel biennio della crisi, e ricordo appunto che, nel triennio del piano della salute, sono stati consegnati quasi 5 miliardi in più.

Queste sono le cifre vere. Questi sono gli aggregati. Altrimenti, non capiremmo da dove provengono le difficoltà di finanza pubblica. Infatti, anche se l'abuso di auto blu può essere disdicevole, non è dalle auto blu che nascono le difficoltà. Queste, invece, originano dai grandi aggregati di spesa, che è stato giusto mantenere, soprattutto nelle direzioni prioritarie della coesione sociale, secondo obiettivi fondamentali, e non per piccoli rivoli di aiuto su singoli obiettivi.

In ogni caso, vi sono delle risorse rivenienti dalla parificazione dell'età di pensionamento nel pubblico impiego, ove il posto di lavoro è garantito. È questo fatto che ci ha consentito di aderire immediatamente alla decisione della Corte di giustizia europea. E non è un piccolo concetto, né cosa da poco, nel tempo che viviamo, che il posto di lavoro sia sicuro e garantito, rispetto a chi il posto sicuro non lo ha o, tanto meno, non ha percorsi sicuri e continui.

Ho colto bene la considerazione della senatrice Carlino a proposito di quell'azienda che ha licenziato soltanto donne. Lei ha ragione, senatrice, perché troppo spesso sono le donne le prime a pagare le conseguenze di accordi sindacali. Io ho visto nel mio territorio, recentemente, un accordo molto frettoloso per una società quotata che chiudeva uno stabilimento, avendo il bilancio in attivo e trasferendo i relativi impianti in Vietnam, come fanno coloro che si sono occupati di tale vicenda, e come sa il senatore Castro in modo particolare. Io e lui abbiamo polemizzato anche verso quell'accordo frettoloso per consentire un'operazione di questo genere, pagata anche da donne, in quel contesto.

In conclusione, esprimo senz'altro opinione positiva verso il principio del *favor familiae*. La riforma fiscale ha uno specifico parametro nel *favor familiae*, e soprattutto verso il nucleo familiare numeroso; noi spendiamo 65 miliardi di euro per la famiglia, ma non abbiamo a sufficienza premiato il nucleo familiare più numeroso.

Il sostegno alla natalità è la conseguenza, certo, di una politica fiscale centrale, ma sulle politiche fiscali ora e sulle politiche di servizi nel territorio l'Italia, purtroppo, è divisa in due dal punto di vista della qualità di questi servizi, per le ragioni che anche prima indicavo.

Concludo con una riflessione sui criteri di invalidità. È la collaborazione tra ASL e INPS che è ancora insufficiente, soprattutto in una parte del Paese. Quando, infatti, l'INPS chiama a verifica, dovrebbe avere dall'ASL la notizia delle situazioni irreversibili, purtroppo, o limitatamente reversibili, e per le quali non ha senso un accertamento, come talora purtroppo è accaduto. È questa più stretta collaborazione fra l'INPS e le ASL ad essere insufficiente e, lo sottolineo, per colpa delle ASL, perché dovrebbero esse, richieste, dare le informazioni che spesso non danno. Ma vedrete come anche la delega in materia di riforma dell'assistenza tenda a integrare in uno, attorno alla rete (mi sia consentito di dirlo) «prefettizia» dell'INPS, cioè centrale, un sistema di governo, di monitoraggio per ogni persona fisica e per ogni nucleo familiare, con l'idea che il fascicolo elettronico della persona fisica e del nucleo familiare consenta di monitorare, e anche, se volete, di prendere in carico complessivamente, i servizi necessari all'*empowerment*, all'autosufficienza della persona e del nucleo familiare.

PRESIDENTE. Hanno facoltà di replicare gli interroganti, per un minuto ciascuno.

CASTRO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTRO (*PdL*). Signor Presidente, ho trovato assolutamente persuasive le risposte del ministro Sacconi, soprattutto quando ha ricordato come la costituzione di rachitici salvadanai da utilizzare per microelargizioni assistenziali non sia la strada giusta, che è invece quella di rimuovere i fattori inibitori e ostativi rispetto al dispiegamento dell'autonomia delle parti sociali, e quando ha posto nel ruolo delle parti sociali il vero fulcro della modernizzazione del Paese.

Signor Ministro, lei non ha fatto il nome di quella multinazionale bolognese. Io non farò il nome dell'organizzazione sindacale monocoloro che ha firmato quell'intesa indecente.

PORETTI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PORETTI (*PD*). Signor Presidente, ho solo un minuto, quindi interverrò per *slogan*.

Signor Ministro, la ringrazio, ma non ho trovato soddisfacente in alcun modo la sua risposta, tantomeno questa confusione tra le politiche per

l'occupazione femminile, le politiche per la famiglia e le politiche per la non autosufficienza. Distinguiamole e distinguiamo anche le risorse.

Flessibilità. Nella pubblica amministrazione c'è il massimo dell'occupazione femminile. In realtà, siete voi che avete tolto l'automatismo per il rilascio del *part-time*. Quindi, parliamo in concreto.

Il Fondo strategico, argomento che è stato sollecitato da tutte le parti: quei 4 miliardi erano destinati, in base a una legge che ha voluto e ha scritto il Governo, non certo l'opposizione, a politiche sociali, familiari e per l'occupazione femminile. Ecco, quei 4 miliardi sono stati letteralmente sottratti.

SACCONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. No, sono sul Fondo sociale.

PORETTI (PD). Sono stati sottratti...

SACCONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. No, confermo che sono sul Fondo sociale.

PORETTI (PD). ...tant'è che nella manovra si preannuncia un articolo 6 in cui si dice che fino al 2020 i 4 miliardi saranno destinati alla riduzione complessiva della spesa dello Stato.

Preannunciate anche interventi sulla previdenza e sull'età pensionabile per il privato. Che fine faranno i soldi che si risparmiarono? Dove li investirete, visto che le vostre leggi...

PRESIDENTE. Deve concludere, senatrice Poretti.

PORETTI (PD). ...non le rispettate? È un autentico scippo... (*Il microfono si disattiva automaticamente*)

PRESIDENTE. Grazie, senatrice Poretti. (*La senatrice Poretti si alza e pone sul banco del Governo, vicino al Ministro, una borsa*).

PORETTI (PD). Avete scippato quei 4 miliardi: questa borsa è mia ed è vuota. Sicuramente troverà altre donne con la borsa in queste condizioni!

ADERENTI (LNP). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ADERENTI (LNP). Signor Presidente, mi ritengo soddisfatta della risposta che il Ministro ha dato poc'anzi rispetto alla possibilità concreta di considerare il *favor familiae* nell'ambito della defiscalizzazione in aiuto e supporto alle famiglie.

Concordiamo anche con le argomentazioni che il Ministro ha portato rispetto al quadro generale entro il quale ha dato la risposta alla nostra interrogazione.

SANCIU (*PdL*). (*Rivolto alla senatrice Poretti*). Dimettiti, così capisci i bisogni di tutti! (*Commenti della senatrice Poretti*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANCIU (*PdL*). (*Ancora rivolto alla senatrice Poretti*). Prova a dimetterti, poi capirai cosa vuol dire.

PRESIDENTE. Collegli, siamo in diretta televisiva, e occorre un po' di rispetto per coloro che hanno presentato le interrogazioni. Pregherei quindi di non interrompere e di non fare sceneggiate.

Prego, senatrice Sbarbati.

SANCIU (*PdL*). Signor Presidente, si rivolge a noi?

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Rispetto dei tempi, per favore!

Signor Ministro, mi sento parzialmente soddisfatta dalla sua replica. Ha detto delle cose interessanti, sulle quali saremo molto vigili, per quanto riguarda il futuro.

Ritengo comunque che, al di là di quello che lei ha asserito, ci sia un problema di fondo nel nostro Paese: non è stato definitivamente risolto il problema della diversificazione, anche concettuale, oltre che politica, tra assistenza e previdenza. Di conseguenza c'è parecchia confusione, ci sono ancora delle lacune e quei grandi aggregati di spesa, cui lei ha fatto riferimento, spesso non vengono ben orientati.

Mi auguro che il calore con cui lei ha dato la risposta trovi un riscontro effettivo nella sua volontà di intervenire nel merito e di risolvere a fondo queste questioni che riguardano soprattutto il mondo femminile.

CARLINO (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARLINO (*IdV*). Signor Ministro, la ringrazio per la sua risposta, ma non sono assolutamente soddisfatta.

È di oggi la notizia – l'avrà letta anche lei – della tragedia dei due coniugi di Collegno che, per indigenza e per la difficoltà a pagare le bollette delle utenze, hanno deciso di farla finita. Non possiamo e non dob-

biamo rimanere indifferenti di fronte a questi casi penosi che abbiamo in Italia.

Occorre affrontare seriamente il problema delle numerose famiglie in difficoltà e riflettere su quali siano le vere priorità. Credo che le famiglie con disabilità, con giovani senza lavoro e con precari senza futuro meritino l'attenzione nostra e delle istituzioni e attendano risposte certe.

Lei oggi ha parlato più volte di responsabilità: ma di cosa stiamo parlando? Qui chi ha pagato in questi anni è sempre il ceto basso ed è stato favorito il ceto alto. Nell'ennesima, prossima manovra io mi auguro che il Governo ne tenga conto. Basta davvero ai tagli lineari sulle politiche sociali, e si elimini l'inefficiente, gli sprechi; si facciano tagli sulla politica; si attui una vera lotta all'evasione fiscale, che è ancora alta in Italia, perché capisco il debito pubblico ma dobbiamo recuperare le risorse necessarie per il sociale, che davvero è un'emergenza del Paese.

CASTIGLIONE (*CN-Io Sud*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTIGLIONE (*CN-Io Sud*). Signor Ministro, avrei voluto dirle che sono molto soddisfatta, ma lo sono solo moderatamente a fronte della considerazione, che non avrei voluto sentire, che il Sud continua a spendere di più, il Sud non ha i servizi come il Nord, l'Italia è divisa in due.

Dovremmo superare questa definizione, perché non sono disposta, da meridionale e siciliana quale sono, a sentire ancora parlare della colpevolezza del Sud che non riesce a organizzarsi, a fare come il Nord. Le intelligenze sono uguali. Probabilmente abbiamo bisogno di più risorse, e se ci sono più malati è giusto garantire i veri malati.

E sono d'accordo sul fatto di farlo le verifiche, signor Ministro; ma la colpa non è delle ASL, bensì di chi casualmente, a campione, manda gli elenchi da Roma. Allora, una maggiore attenzione da parte delle commissioni romane nello scegliere la casualità delle diagnosi, eliminando quelle croniche, quelle realmente non migliorative, che non hanno motivo di essere richiamate a visita. E dobbiamo eliminare i falsi invalidi, così certamente recuperiamo fondi; ma dobbiamo garantire, sicuramente, i veri malati. (*Applausi del senatore Viespoli*).

PRESIDENTE. Passiamo ora alle interrogazioni sulla gestione finanziaria degli enti previdenziali privati.

I senatori hanno facoltà di rivolgere le loro domande al Ministro per due minuti ciascuno.

CASTRO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTRO (*PdL*). Signor Presidente, non utilizzerò gesti retorici nonostante magari la dazione della borsa fosse più adatta a questo *item* che non a quello precedente.

Signor Ministro, lungo la traiettoria della sussidiarietà, è cruciale il ruolo degli enti della previdenza privata, i quali tuttavia non sempre hanno saputo gestire la loro attività di raccolta e di destinazione dei contributi a buon supporto delle categorie professionali di cui sono espressione, per effetto di una gestione qualche volta un po' gracile, qualche volta un po' turbolenta, qualche volta francamente inappropriata.

So che è all'attenzione del suo Ministero un'azione per rassodare la capacità di adempimento alla propria funzione istituzionale di questi enti. Se lei ne scandisse i contenuti principali, non io ma tutta l'Assemblea le sarebbe grata.

Anticipatamente la ringrazio.

NEROZZI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NEROZZI (*PD*). Gli enti previdenziali privati vivono una situazione economica e una prospettiva assai preoccupante; e noi non vorremmo che come al solito i lavoratori dipendenti dell'INPS dovessero farsi carico anche di questi problemi, come in passato si sono fatti carico dei dirigenti di altre categorie.

Ciò è dovuto sia a fatti oggettivi – il calo demografico di una parte di queste professioni – sia a difficoltà di unificazione, che sarebbe necessaria (ma le varie sottocorporazioni si oppongono), sia – e questo è il succo della domanda – per un uso delle risorse un po' garibaldino, diciamo così. Ci sono titoli spazzatura che sono stati presi; ci sono consulenze «caimane», non nel senso dei caimani animali, ma di società che stanno alle isole Cayman; ci sono aumenti di retribuzione eccessivi, che gridano vendetta in questo momento di crisi, per i consigli di amministrazione; c'è un uso delle risorse – penso alla Cassa dei medici – assai dubbio e la parola «dubbia» è un eufemismo.

Tutto questo va a carico delle pensioni dei giovani professionisti, dei ragazzi e delle ragazze, che già fanno fatica ad entrare nelle professioni, con i lacci e i laccioli, e che non avranno neanche la previdenza. Che cosa fa il Ministero per controllare queste cose?

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signor Presidente, signor Ministro, la bolla pensionistica delle Casse private, che è figlia di un'ingordigia finanziaria e, soprattutto, del tracollo di Lehman Bro-

thers, vede oggi le Casse di previdenza ENPAM, Enasarco, Inarcassa, EPAP, ENPAF e ENPAV che stanno per scoppiare, così come denuncia il sito dell'associazione forense, con dati alla mano. Queste Casse sarebbero sull'orlo del fallimento, con il rischio di non poter erogare le pensioni, soprattutto ai giovani iscritti, anche con i conti in attivo e, soprattutto, al di là di un patrimonio immobiliare che è stato svalorizzato e abbandonato per troppo tempo.

Ben cinque presidenti dell'Ordine dei medici hanno presentato un esposto alla procura della Repubblica di Roma e alla Corte dei conti, denunciando che la Cassa ha subito un danno patrimoniale che si aggira intorno a un miliardo di euro. Cinque milioni di euro di contributi previdenziali versati dagli iscritti sono finiti alle Cayman, in cambio di consulenze per investimenti in quelli che vengono definiti oggi titoli tossici ad altissimo rischio.

La Commissione bicamerale di controllo sugli enti previdenziali ha già sollevato un primo velo sulla fittissima rete di investimenti in derivati fatta da queste Casse, senza però approfondire niente sul controllo dei bilanci. Tutte le operazioni sono state coperte da una cappa di opacità che riguarda anche, e soprattutto, i famosi consulenti e gli *advisor*.

Risultano però anche altri intrecci e scambi con la politica; risultano bilanci abbelliti e forse anche truccati. Sembra alquanto strano, signor Ministro, che un ente pensionistico, per quanto privato, affidi l'incarico di portafoglio a *manager* o a società di uno dei Paesi della cosiddetta *black list*.

Per quale motivo i versamenti degli iscritti sono andati in prodotti finanziari così pericolosi, visto che le Casse non devono cercare di battere il mercato, signor Ministro, bensì garantire le pensioni? Chi doveva controllare? Quali conseguenze ci possono essere sulle future pensioni dei giovani? Infine, signor Ministro, non ritiene che ci sia un colpevole vuoto normativo che dà alle Casse private una libertà di movimento che altri non hanno e che occorra intervenire con urgenza in questo settore? Mi sembra che lei abbia già cominciato a fare qualcosa: vorrei sapere di cosa si tratta.

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signor Presidente, signor Ministro, la questione del risparmio previdenziale e delle Casse di previdenza privatizzate assume sempre più importanza, specie in una fase di gravissima crisi economica come l'attuale: una crisi sistemica iniziata il 7 luglio 2007 con lo scoppio della bolla dei mutui *subprime*. Questa crisi è stata generata dall'avidità dei banchieri, i cosiddetti *bankster*, che hanno creato dal nulla delle piramidi finanziarie, quei prodotti derivati pari a 600.000 miliardi di dollari, contro un PIL mondiale, che misura la fatica degli uomini, di

55.000 miliardi. Questa crisi, signor Ministro, ha generato anche la distruzione di 30 milioni di posti di lavoro dal 7 luglio 2007 nel mondo.

Signor Ministro, quasi tutte le Casse privatizzate, da Enasarco all'ENPAM (come risulta da un'indagine della Commissione bicamerale enti gestori e come hanno già ricordato i miei colleghi), sono state infettate da prodotti tossici venduti principalmente da un *broker* delle isole Cayman. Non crede, signor Ministro, che tali operazioni spericolate possano mettere a rischio il risparmio previdenziale, soprattutto quello dei giovani, e la futura sostenibilità nel pagamento delle pensioni? So che le Casse adesso stanno anche vendendo il patrimonio immobiliare, per sopperire a questa mancanza di liquidità.

Dello scandalo ENPAM, un buco di 1 miliardo di euro denunciato da cinque presidenti dell'ordine dei medici, ha già parlato la senatrice Sbarbati. Noi, che insieme alla collega Bonfrisco e al collega Nerozzi facciamo parte della Commissione enti gestori, confidiamo in lei affinché questa smisurata tendenza ad investire a rischio sia in qualche modo calmierata. Ci auguriamo quindi che il suo Ministero possa porre fine a manovre che non sono per i giovani, soprattutto, né per il futuro del risparmio previdenziale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere congiuntamente agli interroganti il ministro del lavoro e delle politiche sociali.

SACCONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Signor Presidente, penso che sia improprio parlare di Casse sull'orlo del fallimento, quantomeno allo stato delle informazioni di cui disponiamo in questo momento; può essere più proprio parlare di prospettive preoccupanti, come diceva il senatore Nerozzi, nella misura in cui il sistema appare particolarmente frammentato. Innanzitutto, la ragione strategica di medio-lungo termine che deve far preoccupare è quella dell'andamento tra attivi e pensionati.

C'è una categoria professionale, di cui non faccio il nome ma che conoscete, che in particolare vive una stagione ad esaurimento, ed è evidente che nel tempo e nel lungo termine, in cui dobbiamo apprezzare la stabilità di queste Casse, si possono determinare processi sociali con andamenti differenziati nelle diverse categorie tali da doversi assorbire anche con strumenti di gestione della loro previdenza di carattere intercategoriale. Penso cioè – e lo abbiamo detto ripetutamente – che, nella loro libertà e autonomia, fino ad un certo punto, essi debbano pensare anche a processi di fusione.

Le capacità della struttura di vigilanza nel corso di questi anni sono state rafforzate, ma all'interno di un assetto della vigilanza stesso di tipo tradizionale: cioè, il Ministero del lavoro, insieme al Ministero dell'economia per alcuni aspetti e, al più, il nucleo di valutazione sulla spesa previdenziale. Abbiamo condotto una riflessione, anche alla luce, ma non solo, di alcune recenti segnalazioni, che stiamo cercando ora di verificare, nel limite dei poteri di cui disponiamo.

Vorrei ricordare che, se per le attività immobiliari abbiamo emanato una direttiva puntuale, insieme al Ministero dell'economia, stiamo lavorando ad un'analogia direttiva interministeriale con lo stesso Ministero, che dispone evidentemente dell'*expertise* necessario, relativamente agli investimenti mobiliari. Nelle more, proprio in relazione ai processi di gestione di quegli investimenti rischiosi realizzati nel periodo 2006-2007, cioè prima dell'esplosione della bolla mobiliare e dell'instabilità dei mercati mobiliari, abbiamo chiesto tutta una serie di informazioni sulla composizione delle riserve patrimoniali, finalizzate alla garanzia dell'erogazione delle prestazioni, con riferimento ai dati del triennio 2008-2010; e nella comunicazione dei dati abbiamo richiesto un dettaglio sulle eventuali perdite derivanti da investimenti mobiliari, sulla consistenza degli accantonamenti di bilancio a copertura dei rischi, nonché sulla tipologia di operazioni poste in essere ai fini del rientro dall'esposizione (ristrutturazione dei titoli, allungamento delle scadenze, rinegoziazione) e, infine, sull'attività degli *advisor* (modalità di selezione, spese per compensi, analisi da rischio svolte).

Abbiamo quindi chiesto queste informazioni puntuali secondo tuttavia lo schema di vigilanza del Ministero del lavoro, che è essenzialmente, per definizione legislativa e istituzionale, di carattere cartolare e successivo. Di qui è nata una decisione in merito al sistema delle Casse private e privatizzate che sarà inclusa nella manovra odierna, che vi anticipo, e che mi auguro, trattandosi di una scelta istituzionale, possa registrare in Parlamento un largo consenso (ve la annuncio e auspico che il Consiglio dei ministri confermi la proposta mia e del Ministro dell'economia). Relativamente a tali Casse, la Corte dei conti, anche recentemente, ci ha invitati a non essere troppo invasivi nella indicazione di ciò che esse possono, o non possono, fare, trattandosi di gestioni responsabili, poi monitorate successivamente anche con valenza trentennale. Sapete che stiamo monitorando i cosiddetti bilanci tecnici nell'arco temporale di trent'anni: abbiamo cioè già svolto il nostro lavoro, abbiamo chiesto al Ministero dell'economia di completare il suo, e insieme daremo presto i responsi di queste valutazioni a trent'anni. Ma insisto, proporremo al Parlamento di andare oltre, di aggiungere a questa vigilanza cartolare e successiva, finalmente, una vigilanza quale solo un'autorità può realizzare, ossia invasiva e contestuale anche agli atti adottati.

La riflessione che rivolgo al Parlamento – tra l'altro, incontrerò nei prossimi giorni formalmente l'Associazione che riunisce le Casse – è che se noi abbiamo una regolazione sia sull'allocazione degli investimenti sia sulla vigilanza per la previdenza (che è complementare e su base volontaria), a maggiore ragione dobbiamo averla con le stesse caratteristiche sull'allocazione degli investimenti, prevedendo regole di carattere prudenziale sostanzialmente analoghe, nonché su una previdenza che non è complementare, ma è addirittura primaria e, come ho detto prima, obbligatoria (la raccolta è su base obbligatoria). Consideriamo infatti le Casse nell'elenco ISTAT sì private, sì privatizzate nella gestione, ma ce ne occupiamo dal punto di vista dei saldi di finanza pubblica. In questa chiave abbiamo

verificato, dall'ultimo provvedimento che ha introdotto tale capacità, l'impatto degli investimenti sull'intero sistema finanziario nazionale, perché esse amministrano risorse raccolte obbligatoriamente, e non facoltativamente, come è il caso della previdenza complementare. Questa è dunque la scelta che propongo al Parlamento.

Mi auguro che tale materia venga intesa come assolutamente coerente con il decreto di manovra, perché attiene alla stabilità di finanza pubblica. Certo, abbiamo nella testa innanzitutto la garanzia per i professionisti di poter disporre della loro prestazione previdenziale, ma la *ratio* per cui si giustifica la collocazione di una simile misura, a questo punto anche urgente nell'ambito del decreto di manovra, sta nel fatto che attiene alla stabilità più complessiva di finanza pubblica, in quanto quella massa di risorse appartiene al settore pubblico allargato nel suo insieme.

Allo stesso modo, offriremo un contesto di garanzia non solo agli amministrati, ma anche agli amministratori, perché i due parametri che ad essi vengono richiesti dagli amministrati sono quello di stabilità e quello di adeguatezza. Questo secondo parametro, in nome anche del consenso che si realizza nei momenti elettorali periodici, può avere indotto in passato anche alla ricerca di investimenti a maggiore rendimento e, corrispondentemente, come sappiamo meglio oggi, a maggiore rischio. Noi dobbiamo quindi introdurre una regolazione, modellata su quella dei fondi della previdenza complementare, che preveda criteri di carattere prudenziale. Quindi nessun assistito, nessun professionista potrà pretendere dai suoi amministratori una maggiore adeguatezza, perché questa dovrà essere perseguita nell'ambito di un corsetto legislativo che dovrà introdurre criteri di carattere prudenziale.

Questa è la scelta che abbiamo compiuto dopo questi anni di esperienza, in cui abbiamo visto che, pur rafforzando la vigilanza cartolare e successiva, questa aveva un limite oggettivo. In fondo, ed è questa la considerazione fondamentale che ho fatto, si tratta dell'unico segmento del mercato finanziario che non ha una vigilanza propria da parte di un'autorità: ce l'ha il sistema assicurativo, ce l'ha il sistema della previdenza complementare, ce l'hanno le banche e la Borsa, non ce l'aveva questo segmento. Credo che la soluzione della COVIP sia quella più contigua, ossia abbia, debitamente rafforzata, come dovrà esserlo, quella cultura della gestione previdenziale, tanto che già avevamo aperto un dialogo per omologare, ad esempio, i criteri relativi al tasso di rivalutazione degli immobili, perché non ci fosse differenza tra il modo con cui si apprezzano nella previdenza complementare e nella previdenza obbligatoria delle Casse professionali. Sono percorsi quindi che procedono insieme: valutazione dei bilanci tecnici trentennali per leggere la stabilità, indicazioni conseguenti alle Casse di riforme, di cambiamenti e, in certa misura, anche di concentrazioni, e, dall'altra parte, vigilanza, che mi auguro dai prossimi giorni possa rapidamente partire, in capo ad un soggetto istituzionalmente più adeguato. (*Applausi della senatrice Bonfrisco*).

PRESIDENTE. Hanno facoltà di replicare gli interroganti, per un minuto ciascuno.

CASTRO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTRO (*PdL*). Signor Presidente, ho trovato rassicurante la sua risposta, che dimostra come il Governo, e mi auguro presto l'intera area parlamentare, abbia un bel *grip*, nonostante il terreno accidentato e scivoloso delle Casse professionali.

Ho trovato particolarmente persuasivo un punto. Va bene il fatto che la sussidiarietà vuol dire autonomia, che l'autonomia ha senso quando modula la risposta e la promozione della specificità, ma c'è un limite: quando essere piccini, cioè molto specifici, vuol dire diventare incompetenti, e comunque, dotati di una massa critica di gestione insufficiente ad affrontare adeguatamente le contrattazioni. La vera risposta sarà anche – e la ringrazio di averlo detto – l'integrazione tra le Casse.

NEROZZI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NEROZZI (*PD*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro; ovviamente le cose che ha detto sono apprezzabili, se verranno fatte.

La invito però a farne un'altra che lei ha accennato all'inizio. La libertà di queste Casse va aiutata in direzione della loro fusione, perché la demografia, la fine di professioni e anche la ristrettezza di altre portano in prospettiva ad una non gestibilità. Quindi, esse saranno pur libere, ma la battaglia tra gli uni e gli altri perché non si vogliono unificare, francamente, va ai danni, da un lato, dei più giovani e, dall'altro, del lavoro dipendente, se a un certo punto non saranno in grado di proseguire. Facciamo allora qualcosa, non domani ma in prospettiva, per aiutarli a fondersi, perché così non va.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SBARBATI (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI*). Signor Presidente, signor Ministro, le intenzioni che lei ha qui oggi voluto esporre sono certamente condivisibili. Voglio però sottolineare che il professore di matematica finanziaria alla LUISS Antonio Annibali, rispetto all'ultimo bilancio tecnico fatto per la Cassa che riguarda i commercialisti, sostiene che gli assegni erogati supereranno i contributi nel 2033: ci saranno quindi

più pensionati che commercialisti attivi. Queste sono le questioni vere e importanti sulle quali bisogna intervenire.

Mi fa piacere allora che lei abbia parlato di vigilanza più invasiva e, soprattutto, che abbia detto che bisogna andare oltre la vigilanza cartolare. Anch'io concordo che, oggettivamente, una migliore capacità di controllo e di asseccamento di un processo più trasparente e, soprattutto, più sicuro – anche perché, come lei diceva e tutti abbiamo sostenuto, sono obbligati a versare, e quindi giustamente hanno bisogno di avere delle sicurezze e delle certezze come tutti gli altri – vada avanti attraverso una riorganizzazione di tutto il settore: quindi, un accorpamento e una riunificazione, che favoriscano una migliore trasparenza, i famosi controlli più invasivi e anche le attività che consentano a questo discorso delle Casse private di essere all'altezza delle sfide dei prossimi anni. È su questo che stiamo ragionando, e questa è la partita: cosa spetterà ai giovani, rispetto a coloro che già godono dei proventi che hanno investito.

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signor Presidente, signor Ministro, la ringrazio, anche a nome del Gruppo dell'Italia dei Valori, per la notizia che ci ha dato oggi: una notizia importante, perché queste Casse, così come sono, non potevano andare, non potevano reggere, soprattutto perché la demografia, come già detto dal senatore Nerozzi, non consente di sostenere nel lungo tempo.

Tuttavia, invito il Governo a volare più alto. Infatti, signor Ministro, la crisi – come ho ripetuto più volte in quest'Aula – è stata generata dai banchieri e dai Governi che hanno delegato ad oligarchi irresponsabili funzioni che sono dei Governi democratici, eletti democraticamente dal popolo. La BCE è un mostro giuridico.

Allora, occorre lavorare insieme per invertire la tendenza e restituire ai Governi democraticamente eletti funzioni e ruolo di controllo; le politiche monetarie non possono essere gestite in modo così arbitrario e irresponsabile, tale da arricchire pochi «eletti» e impoverire milioni di cittadini.

Comunque, signor Ministro, la ringrazio per le sue intenzioni.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata (*question time*) all'ordine del giorno è così esaurito.

Ringrazio i senatori interroganti per la serietà dei quesiti posti. Ringrazio il ministro del lavoro e delle politiche sociali, senatore Sacconi, per la passione manifestata nelle risposte. Ringrazio tutti per la disponibilità dimostrata nello svolgimento delle interrogazioni.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

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

Ordine del giorno per le sedute di mercoledì 6 luglio 2011

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi mercoledì 6 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

- I. votazione per l'elezione di un senatore Questore (*Scrutinio segreto, mediante schede, con il sistema delle urne aperte*) (alle ore 9.30).
- II. votazione sulle dimissioni presentate dal senatore Nicola Rossi (*Scrutinio segreto con procedimento elettronico*) (alle ore 11).
- III. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, concernente Semestre Europeo – Prime disposizioni urgenti per l'economia (2791) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (*ore 13,20*).

Allegato A**MOZIONI****Mozioni sul servizio di trasporto ferroviario
a media e lunga percorrenza**

(1-00286) (testo 2) (28 giugno 2011)

V. testo 3

MUSSO, MENARDI, BALDINI, GALLO, CAMBER, GALLONE, GIORDANO, BORNACIN, ZANETTA, FISTAROL, BUTTI. – Il Senato, premesso che:

il settore del trasporto ferroviario, sia merci che passeggeri, ha visto negli ultimi 20 anni un'importante produzione di norme;

la disciplina vigente, proveniente da fonti europee e nazionali, presenta una *ratio* chiara ed inequivocabile orientata alla liberalizzazione del mercato; in particolare, sono stati due i principali momenti della riforma in questo settore, con una prima fase rappresentata dalle direttive 440/91/CEE, 18/CE e 19/95/CE, dai decreti del Presidente della Repubblica n. 277 del 1998 e n. 146 del 1999 di attuazione e dal decreto ministeriale 43T del 2000; e da una seconda fase rappresentata dalle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE, 2004/49/CE e 2004/51/CE, dai decreti legislativi n. 188 del 2003 e n. 162 del 2007 e dalla legge n. 99 del 2009;

in particolare nel trasporto di merci, all'inizio della prima fase di liberalizzazione seguiva un interessante sviluppo del settore con importanti investimenti da parte di operatori privati, italiani e stranieri;

l'apertura del mercato registrava un interessante incremento di traffico ferroviario lungo le direttrici (Nord-Sud), diffuso parzialmente anche su una buona parte del territorio nazionale fuori da questo asse;

dal 2004 al 2007 si produceva un aumento costante della quota di tonnellate trasportate e tonnellate per chilometro effettuate, sia nel settore internazionale, sia in quello nazionale (dati Istat 30 marzo 2010, fonte Rete ferroviaria italiana – RFI); incremento sia sul totale dei volumi, sia con riferimento all'ex monopolista e alle nuove imprese;

nel periodo considerato la crescita ha interessato tutti gli attori e gli effetti positivi del processo di liberalizzazione in fase di avvio sono stati immediatamente visibili ed hanno provocato un beneficio per tutto il sistema;

il settore del trasporto ferroviario delle merci in Italia, tuttavia, non è ancora oggi all'altezza delle potenzialità e delle esigenze che il mercato richiede; la difficile congiuntura economica ha marcato ulteriormente il

gap modale, che caratterizza ormai da anni il nostro Paese rispetto alla media europea (dati recenti attribuiscono all'Italia una quota di traffico di circa il 6 per cento delle merci trasportate, il resto viaggia prevalentemente su gomma, mentre la media europea ancora resiste su cifre superiori al 12 per cento);

nel comparto, nonostante la presenza di evidenti e ormai storiche difficoltà, lo stimolo e l'operato delle nuove imprese ferroviarie è riuscito a creare ed offrire: un servizio fornito a nuovi ed importanti clienti, in quanto è in grado di garantire l'accesso al trasporto ferroviario offrendo efficienza, flessibilità e qualità; un importante volume di produzione, che ha portato al raggiungimento di 8 milioni circa di treni-chilometro nell'anno 2009 sul territorio italiano, pari a circa il 25 per cento del totale nazionale, inseriti in una rete in grado di raggiungere le principali aree logistiche d'Europa; l'occupazione di circa 1.000 addetti, realizzata in meno di un decennio, con importanti e concrete potenzialità di ulteriore sviluppo e crescita; una maggiore offerta di una modalità di trasporto sicura, in grado di sottrarre alla strada numerose tonnellate di merce, favorendo la riduzione della congestione stradale e la riduzione dell'incidentalità; una maggiore offerta di una modalità di trasporto ecologica, in grado di ridurre sensibilmente la produzione di anidride carbonica e di polveri sottili, salvaguardando l'ambiente;

considerato che:

può esistere oggi una valida alternativa all'estinzione del traffico ferroviario delle merci, una modalità di trasporto che si trova ad affrontare in Italia una crisi profonda, dovuta soprattutto alle scelte dell'operatore nazionale ferroviario, che ha progressivamente ridotto il proprio perimetro d'azione chiudendo numerose relazioni di servizio, riducendo consistentemente i volumi e lasciando intere aree del Paese sprovviste di collegamenti ferroviari merci;

le imprese ferroviarie private, tuttavia, non riescono ad esprimere pienamente le proprie potenzialità in quanto si trovano a dover affrontare quotidianamente una serie di duri ostacoli che ne mettono fortemente in discussione la crescita e lo sviluppo, tra cui:

1) vincoli, alti costi e difficoltà di accesso all'infrastruttura causati da eccessive procedure burocratiche e da una gestione della rete stessa secondo una logica aziendale e non di sistema; soprattutto il prospetto informativo della rete (PIR) viene creato ed emesso senza tener conto delle esigenze delle imprese, che ne sono messe a conoscenza all'ultimo momento e non riescono mai ad incidere sullo stesso, né del mercato;

2) il processo di liberalizzazione ha subito negli ultimi tempi una forte battuta d'arresto, amplificata dal fatto che ancora oggi il gestore dell'infrastruttura è nella stessa *holding* e proprietà del principale gestore del servizio, ex monopolista; anche la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 luglio 2009 – che autorizza il passaggio della proprietà e della gestione di una consistente parte della rete dei *terminal* ferroviari da RFI a Trenitalia – contribuisce a limitare la libera concorrenza;

3) il quadro normativo che regola il settore, non omogeneo con il resto d'Europa, in quanto diverse regole sono presenti solo in Italia, come la permanente impossibilità dell'adozione dell'agente solo, nonostante gli enormi investimenti in sistemi di sicurezza effettuati sulla rete negli ultimi anni;

4) il quadro della disciplina e della contrattazione sindacale, frammentato e non omogeneo, lontano dalla *ratio* europea, dalle esigenze che il comparto presenta, dalle logiche industriali degli investitori, dallo sviluppo e crescita del sistema, e tuttavia legato a modelli non competitivi;

5) lo squilibrio nelle politiche degli incentivi con altri settori del trasporto abbondantemente sostenuti, come l'autotrasporto, diversamente da quanto avviene a livello europeo,

impegna il Governo a promuovere l'adozione, nell'ambito delle proprie competenze e nel rispetto delle competenze attribuite alle Regioni ed agli enti preposti dalla legislazione vigente, di provvedimenti – anche di natura economica – finalizzati a:

a) rafforzare il ruolo del Ministero delle infrastrutture e trasporti in tema di attività di indirizzo e programmazione degli interventi concernenti il trasporto ferroviario di merci e di passeggeri – tenendo in considerazione le esigenze di sviluppo di entrambe le tipologie di traffico e le esigenze di coordinamento dell'offerta complessiva, in particolare per le tratte caratterizzate da una capacità infrastrutturale insufficiente rispetto alla domanda potenziale complessiva di trasporto merci e passeggeri – anche attraverso la stipula del contratto di programma con RFI e in rapporto diretto con Ferrovie dello Stato e le altre ferrovie concesse, garantendo un maggiore sviluppo del sistema;

b) perfezionare il processo di liberalizzazione sia nel comparto merci che in quello passeggeri, garantendo un ampio accesso all'infrastruttura ferroviaria e offrendo opportunità agli attori del sistema allo scopo di ottenere un miglioramento dei servizi e dell'offerta di entrambi i comparti;

c) meglio armonizzare il quadro normativo e regolatorio del settore ferroviario nazionale con quello europeo;

d) ridurre i vincoli burocratici nelle procedure operative, utilizzando criteri innovativi con il supporto dell'informatizzazione.

(1-00286) (testo 3) (30 giugno 2011)

Approvata

MUSSO, MENARDI, BALDINI, GALLO, CAMBER, GALLONE, GIORDANO, BORNACIN, ZANETTA, FISTAROL, BUTTI. – Il Senato, premesso che:

il settore del trasporto ferroviario, sia merci che passeggeri, ha visto negli ultimi 20 anni un'importante produzione di norme;

la disciplina vigente, proveniente da fonti europee e nazionali, presenta una *ratio* chiara ed inequivocabile orientata alla liberalizzazione del mercato; in particolare, sono stati due i principali momenti della riforma in questo settore, con una prima fase rappresentata dalle direttive 440/

91/CEE, 18/CE e 19/95/CE, dai decreti del Presidente della Repubblica n. 277 del 1998 e n. 146 del 1999 di attuazione e dal decreto ministeriale 43T del 2000; e da una seconda fase rappresentata dalle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE, 2004/49/CE e 2004/51/CE, dai decreti legislativi n. 188 del 2003 e n. 162 del 2007 e dalla legge n. 99 del 2009;

in particolare nel trasporto di merci, all'inizio della prima fase di liberalizzazione seguiva un interessante sviluppo del settore con importanti investimenti da parte di operatori privati, italiani e stranieri;

l'apertura del mercato registrava un interessante incremento di traffico ferroviario lungo le direttrici (Nord-Sud), diffuso parzialmente anche su una buona parte del territorio nazionale fuori da questo asse;

dal 2004 al 2007 si produceva un aumento costante della quota di tonnellate trasportate e tonnellate per chilometro effettuate, sia nel settore internazionale, sia in quello nazionale (dati Istat 30 marzo 2010, fonte Rete ferroviaria italiana - RFI); incremento sia sul totale dei volumi, sia con riferimento all'ex monopolista e alle nuove imprese;

nel periodo considerato la crescita ha interessato tutti gli attori e gli effetti positivi del processo di liberalizzazione in fase di avvio sono stati immediatamente visibili ed hanno provocato un beneficio per tutto il sistema;

il settore del trasporto ferroviario delle merci in Italia, tuttavia, non è ancora oggi all'altezza delle potenzialità e delle esigenze che il mercato richiede; la difficile congiuntura economica ha marcato ulteriormente il *gap* modale, che caratterizza ormai da anni il nostro Paese rispetto alla media europea (dati recenti attribuiscono all'Italia una quota di traffico di circa il 6 per cento delle merci trasportate, il resto viaggia prevalentemente su gomma, mentre la media europea ancora resiste su cifre superiori al 12 per cento);

nel comparto, nonostante la presenza di evidenti e ormai storiche difficoltà, lo stimolo e l'operato delle nuove imprese ferroviarie è riuscito a creare ed offrire: un servizio fornito a nuovi ed importanti clienti, in quanto è in grado di garantire l'accesso al trasporto ferroviario offrendo efficienza, flessibilità e qualità; un importante volume di produzione, che ha portato al raggiungimento di 8 milioni circa di treni-chilometro nell'anno 2009 sul territorio italiano, pari a circa il 25 per cento del totale nazionale, inseriti in una rete in grado di raggiungere le principali aree logistiche d'Europa; l'occupazione di circa 1.000 addetti, realizzata in meno di un decennio, con importanti e concrete potenzialità di ulteriore sviluppo e crescita; una maggiore offerta di una modalità di trasporto sicura, in grado di sottrarre alla strada numerose tonnellate di merce, favorendo la riduzione della congestione stradale e la riduzione dell'incidentalità; una maggiore offerta di una modalità di trasporto ecologica, in grado di ridurre sensibilmente la produzione di anidride carbonica e di polveri sottili, salvaguardando l'ambiente;

considerato che:

può esistere oggi una valida alternativa all'estinzione del traffico ferroviario delle merci, una modalità di trasporto che si trova ad affrontare

in Italia una crisi profonda, dovuta soprattutto alle scelte dell'operatore nazionale ferroviario, che ha progressivamente ridotto il proprio perimetro d'azione chiudendo numerose relazioni di servizio, riducendo consistentemente i volumi e lasciando intere aree del Paese sprovviste di collegamenti ferroviari merci;

le imprese ferroviarie private, tuttavia, non riescono ad esprimere pienamente le proprie potenzialità in quanto si trovano a dover affrontare quotidianamente una serie di duri ostacoli che ne mettono fortemente in discussione la crescita e lo sviluppo, tra cui:

1) il processo di liberalizzazione ha subito negli ultimi tempi una forte battuta d'arresto, amplificata dal fatto che ancora oggi il gestore dell'infrastruttura è nella stessa *holding* e proprietà del principale gestore del servizio, ex monopolista; anche la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 luglio 2009 – che autorizza il passaggio della proprietà e della gestione di una consistente parte della rete dei *terminal* ferroviari da RFI a Trenitalia – contribuisce a limitare la libera concorrenza;

2) il quadro normativo che regola il settore, non omogeneo con il resto d'Europa, in quanto diverse regole sono presenti solo in Italia, come la permanente impossibilità dell'adozione dell'agente solo, nonostante gli enormi investimenti in sistemi di sicurezza effettuati sulla rete negli ultimi anni;

3) il quadro della disciplina e della contrattazione sindacale, frammentato e non omogeneo, lontano dalla *ratio* europea, dalle esigenze che il comparto presenta, dalle logiche industriali degli investitori, dallo sviluppo e crescita del sistema, e tuttavia legato a modelli non competitivi;

4) lo squilibrio nelle politiche degli incentivi con altri settori del trasporto abbondantemente sostenuti, come l'autotrasporto, diversamente da quanto avviene a livello europeo,

impegna il Governo a promuovere l'adozione, nell'ambito delle proprie competenze e nel rispetto delle competenze attribuite alle Regioni ed agli enti preposti dalla legislazione vigente, di provvedimenti – anche di natura economica – finalizzati a:

a) rafforzare il ruolo del Ministero delle infrastrutture e trasporti in tema di attività di indirizzo e programmazione degli interventi concernenti il trasporto ferroviario di merci e di passeggeri;

b) perfezionare il processo di liberalizzazione sia nel comparto merci che in quello passeggeri, garantendo un ampio accesso all'infrastruttura ferroviaria e offrendo opportunità agli attori del sistema allo scopo di ottenere un miglioramento dei servizi e dell'offerta di entrambi i comparti;

c) meglio armonizzare il quadro normativo e regolatorio del settore ferroviario nazionale con quello europeo;

d) ridurre i vincoli burocratici nelle procedure operative, utilizzando criteri innovativi con il supporto dell'informatizzazione.

(1-00415) (03 maggio 2011)

V. testo 2

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

premessi che:

la Costituzione italiana, all'articolo 16, riconosce il diritto alla libertà di circolazione, così come la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, all'articolo 45, garantisce la libertà di circolazione nel territorio degli Stati membri;

il Documento di programmazione economica e finanziaria per gli anni 2008-2011 (DPEF), Allegato infrastrutture, attribuiva al settore della mobilità un ruolo strategico nella messa a punto di un modello di crescita sostenibile sotto il profilo ambientale, sociale e finanziario;

lo Stato ha l'obbligo di creare e mantenere in essere le condizioni necessarie affinché a tutti i cittadini, in ogni parte del territorio italiano, sia garantito l'esercizio del riconosciuto diritto alla mobilità, quale strumento per la coesione sociale e lo sviluppo economico del Paese;

il servizio ferroviario di media-lunga percorrenza (MLP), proprio a causa della specificità geografica, morfologica e orografica del territorio italiano, svolge un ruolo di vitale importanza per garantire ai cittadini italiani la mobilità tra i diversi territori, in particolare quella Nord-Sud, lungo le dorsali tirrenica, adriatica e centrale;

il servizio ferroviario MLP, servendo e raccordando tra loro diverse regioni e centri urbani medio-grandi, non serviti dall'Alta Velocità, rappresenta un modello di servizio essenziale per la mobilità sostenibile per fini di studio, di lavoro e turistici;

il Regolamento (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007, del Parlamento e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, nei «Considerando» n. 4 e n. 5 definisce come obiettivo principale per gli Stati membri quello di «garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie a una concorrenza regolamentata, che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, o nell'offrire condizioni tariffarie specifiche a talune categorie di viaggiatori» e mette in evidenza che «molti servizi di trasporto terrestre di passeggeri che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale. Occorre che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi. Tra i meccanismi a disposizione delle autorità competenti per far sì che vengano forniti servizi di trasporto pubblico di passeggeri vi sono: l'attribuzione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva, la concessione agli operatori del servizio pubblico di compensazioni finanziarie e la determinazione di regole generali, valide per tutti gli operatori, per l'esercizio dei trasporti pubblici»;

considerato che:

ai sensi dell'articolo 38, comma 2, della legge 1° agosto 2002, n. 166, i contratti di servizio di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, «di durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali» devono essere sottoscritti «almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore»;

ai sensi dell'articolo 2, comma 253, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria per il 2008), il Ministero dei trasporti era tenuto a concludere, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della medesima legge, «un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza, volta a determinare la possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi, nonché le eventuali azioni di miglioramento dell'efficienza»;

la conclusione di tale indagine, e le conseguenti e relative sottoscrizioni dei contratti di servizio pubblico, sono state oggetto di ripetute proroghe attraverso apposite disposizioni contenute in vari provvedimenti legislativi, succedutisi nel tempo;

lo stesso articolo 2, comma 253, della legge n. 244 del 2007 stabiliva l'affidamento tramite contratti di servizio pubblico, nei limiti delle risorse disponibili, dei «servizi di utilità sociale, in termini di frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione», nell'ambito delle relazioni per le quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico;

il medesimo articolo 2, comma 253, definiva il servizio ferroviario da svolgere in regime di liberalizzazione come quel «servizio sulle relazioni che presentano o sono in grado di raggiungere l'equilibrio economico»;

l'articolo 2, comma 4-*quaterdecies* del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2011, n. 10, ha da ultimo prorogato al 31 marzo 2011 il termine per la sottoscrizione dei contratti relativi ai servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale soggetti agli obblighi di servizio pubblico, e stabilito che – nelle more della stipula dei nuovi contratti di servizio pubblico – il Ministero dell'economia e delle finanze fosse autorizzato a corrispondere alla società Trenitalia SpA, che ha continuato a svolgere il servizio anche in mancanza del rinnovo del contratto, le somme previste per gli anni 2009 e 2010 in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario;

il CIPE, con delibera 17 dicembre 2009, n. 122/2009, prendendo atto delle risultanze dell'indagine conoscitiva predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha approvato la proposta di perimetro dei servizi di utilità sociale relativi al trasporto ferroviario passeggeri sulla media e lunga percorrenza per i quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico ed ha espresso parere favorevole in ordine allo schema di contratto di servizio per il periodo 2009-2014 relativo al trasporto fer-

roviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico;

tuttavia, a tutt'oggi non risulta essere stato sottoscritto il contratto di servizio di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale per il periodo 2009-2014, così come non risulta essere stato sottoscritto il contratto di servizio relativo al trasporto merci;

inoltre, non sono stati resi pubblici né le risultanze dell'indagine conoscitiva prevista dall'articolo 2, comma 253, della legge n. 244 del 2007, né tantomeno lo schema di contratto di servizio per il periodo 2009-2014, sui quali il CIPE si è pronunciato;

tenuto conto che:

a ridosso di ogni cambio di orario, sia invernale che estivo, risultano sempre più numerosi i servizi ferroviari soppressi, in particolare quelli relativi alla media-lunga percorrenza, senza che venga svolta in alcun modo un'azione preventiva concordata con i territori su cui si svolgono i servizi stessi, e senza che vengano valutate e messe a disposizione analisi e prospettive di miglioramento per gli stessi servizi;

in Parlamento, solo negli ultimi 4 mesi sono stati presentati oltre venti atti di sindacato ispettivo in materia di media-lunga percorrenza ferroviaria, nei quali sono state richieste iniziative specifiche, specifici interventi su collegamenti territoriali, nonché valutazioni in termini più generali sulle prospettive del settore e provvedimenti adeguati, a conferma del fatto che tale situazione riguarda trasversalmente più territori e più regioni italiane, ed è causa di continui contenziosi con le istituzioni locali e le rappresentanze organizzate di cittadini;

l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA ha dichiarato pubblicamente, nei mesi scorsi, che i servizi relativi ai treni a media-lunga percorrenza effettuati da Trenitalia SpA sono circa 600, di cui 220 sussidiati dallo Stato, 154 in perdita e il resto in utile; ha inoltre specificato che, operando in regime di impresa e per non affliggere negativamente i bilanci di Trenitalia, in mancanza di una soluzione condivisa Trenitalia non potrà più far viaggiare i 154 treni in perdita, tanto più operando in regime di libero mercato;

il quadro regolatorio attuale comporta, e sempre più comporterà in futuro, che nel mercato liberalizzato sia predominante una logica di *business* che premia i servizi ferroviari maggiormente remunerativi, anche a discapito degli altri servizi ferroviari non profittevoli (regionale, Intercity, Espressi) che invece sono alla base del trasporto di massa, dell'economia e dello sviluppo sostenibile di interi territori, rappresentandone un elemento fondamentale;

considerato che:

la segnalazione AS 193 dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, datata 1° giugno 2009, relativa alla definizione del servizio universale del trasporto ferroviario e all'affidamento dei conseguenti oneri di servizio, riscontrava incertezze nella definizione dell'ambito di servizio universale sulla base del fatto che «coesistono un gruppo di servizi non regolati né esplicitamente sussidiati e un gruppo di servizi inseriti in un

contratto di servizio pubblico con lo Stato, pur non essendo disponibili informazioni in merito all'ampiezza dei servizi MLP (Media-Lunga Percorrenza) sussidiati e alle obbligazioni che gravano su ente regolatore e impresa regolata in termini di quantità e qualità del servizio», tale per cui l'area dei servizi MLP sussidiati dallo Stato non risulta precisamente delineata né con riferimento alla sua ampiezza (quali tipologie di treni include) né con riferimento alle obbligazioni a carico del soggetto regolato (ad esempio in termini di frequenze, fermate e tempi di percorrenza dei treni), ovvero Trenitalia;

la presenza di tali incertezze nella definizione dell'ambito del servizio universale sussidiato dallo Stato genera rilevanti implicazioni e problemi tra servizi aperti alla concorrenza e servizi sussidiati, anche per quanto disposto dall'articolo 59 della legge 23 luglio 2009, n. 99, che introduce limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, quando tali servizi possono determinare, secondo il giudizio richiesto all'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF), la compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico;

inoltre, l'assenza di una chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico potrebbe pregiudicare l'incentivo a garantire e migliorare la qualità del servizio universale, peggiorandone l'offerta e determinando una migrazione verso servizi più soddisfacenti, con il conseguente sbilancio economico del servizio pubblico e la richiesta di maggiori sussidi allo Stato,

impegna il Governo:

ad effettuare e a rendere disponibile un'aggiornata indagine conoscitiva, sulla scorta di quella di cui all'articolo 2, comma 253, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, ed a rendere disponibile lo schema di contratto di servizio passeggeri MLP per il 2009-2014;

a promuovere, anche per tramite di specifici tavoli di coordinamento della Conferenza Stato-Regioni, il dialogo con i territori regionali al fine di una valutazione congiunta relativamente alle crescenti esigenze di mobilità, tenendo conto dell'utilizzazione effettiva dei servizi ferroviari a media-lunga percorrenza, della copertura territoriale, dei servizi regionali e interregionali già contrattualizzati, di eventuali altre modalità di trasporto già in essere e delle risorse disponibili per attivare nuovi servizi, al fine di reperire dati sostanziali che possano essere di sostegno all'individuazione ottimale dei servizi da effettuarsi in regime di servizio pubblico, e conseguentemente garantire il diritto alla mobilità in modo uniforme per tutti i territori, esercitando le azioni ritenute opportune per assicurare un servizio ferroviario efficiente ai cittadini;

a garantire che la perimetrazione dell'ambito del servizio universale del trasporto ferroviario sia improntata a criteri di trasparenza, pubblicità e verificabilità, per quanto concerne gli specifici servizi sussidiati, i corrispettivi e i conseguenti parametri legati all'erogazione del servizio (linee e tracce orarie, percorrenze, fermate, capacità, tempi di percorrenza totali e parziali, frequenza, copertura territoriale, tariffe, eccetera);

ad adottare parametri contrattuali trasparenti, esigibili ed improntati all'efficientamento del servizio, attraverso riscontrabili e verificabili azioni di riduzione mirata dei costi improduttivi e di miglioramento della qualità erogata in termini di pulizia, puntualità, percorrenze competitive e fermate, per garantire in particolare il miglioramento costante della qualità del servizio erogato ai cittadini;

a monitorare continuamente l'equilibrio economico, i parametri contrattuali, ivi compreso l'efficientamento dei costi, e l'analisi del traffico dei servizi MLP coperti da contratto di servizio pubblico, attraverso un preciso e regolato scambio di dati previsto nel contratto;

a mettere alla base della stipula di un contratto di servizio pubblico l'obiettivo, per l'impresa ferroviaria erogatrice del servizio, di incrementare la domanda soddisfatta di servizi e di mantenere e migliorare nel tempo l'equilibrio economico dei servizi con azioni gestionali e commerciali opportunamente concordate e, laddove tali azioni non si dimostrino efficaci, anche tramite le limitazioni del traffico a mercato di qualsiasi operatore, come previsto all'articolo 59 della legge n. 99 del 2009, o tramite i diritti di esclusiva previsti dal regolamento (CE) n. 1370/2007;

ad apportare le opportune modifiche al quadro regolatorio esistente, per assicurare ai treni MLP coperti da contratto di servizio pubblico condizioni di accesso alla rete ferroviaria e ai servizi connessi più favorevoli rispetto ai treni operanti in regime di liberalizzazione, prevedendo anche una riserva di tracce orarie valida su tutta la rete nazionale per la mobilità prevista nei contratti di pubblico servizio;

a prevedere, all'interno del contratto di servizio pubblico MLP, opportune forme di autofinanziamento che contribuiscano in quota parte ad un pianificato rinnovo e miglioramento del materiale rotabile;

a valutare il reperimento delle risorse necessarie per la stipula dei contratti di servizio pubblico MLP, in tutto o in parte, all'interno del mercato ferroviario stesso, con riguardo ai settori profittevoli del mercato liberalizzato.

(1-00415) (testo 2) (30 giugno 2011)

Approvata

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

premessi che:

la Costituzione italiana, all'articolo 16, riconosce il diritto alla libertà di circolazione, così come la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, all'articolo 45, garantisce la libertà di circolazione nel territorio degli Stati membri;

il Documento di programmazione economica e finanziaria per gli anni 2008-2011 (DPEF), Allegato infrastrutture, attribuisce al settore della mobilità un ruolo strategico nella messa a punto di un modello di crescita sostenibile sotto il profilo ambientale, sociale e finanziario;

lo Stato ha l'obbligo di creare e mantenere in essere le condizioni necessarie affinché a tutti i cittadini, in ogni parte del territorio italiano, sia garantito l'esercizio del riconosciuto diritto alla mobilità, quale strumento per la coesione sociale e lo sviluppo economico del Paese;

il servizio ferroviario di media-lunga percorrenza (MLP), proprio a causa della specificità geografica, morfologica e orografica del territorio italiano, svolge un ruolo di vitale importanza per garantire ai cittadini italiani la mobilità tra i diversi territori, in particolare quella Nord-Sud, lungo le dorsali tirrenica, adriatica e centrale;

il servizio ferroviario MLP, servendo e raccordando tra loro diverse regioni e centri urbani medio-grandi, non serviti dall'Alta Velocità, rappresenta un modello di servizio essenziale per la mobilità sostenibile per fini di studio, di lavoro e turistici;

il Regolamento (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007, del Parlamento e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, nei «Considerando» n. 4 e n. 5 definisce come obiettivo principale per gli Stati membri quello di «garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie a una concorrenza regolamentata, che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, o nell'offrire condizioni tariffarie specifiche a talune categorie di viaggiatori» e mette in evidenza che «molti servizi di trasporto terrestre di passeggeri che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale. Occorre che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi. Tra i meccanismi a disposizione delle autorità competenti per far sì che vengano forniti servizi di trasporto pubblico di passeggeri vi sono: l'attribuzione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva, la concessione agli operatori del servizio pubblico di compensazioni finanziarie e la determinazione di regole generali, valide per tutti gli operatori, per l'esercizio dei trasporti pubblici»;

considerato che:

ai sensi dell'articolo 38, comma 2, della legge 1° agosto 2002, n. 166, i contratti di servizio di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, «di durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali» devono essere sottoscritti «almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore»;

ai sensi dell'articolo 2, comma 253, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria per il 2008), il Ministero dei trasporti era tenuto a concludere, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della medesima legge, «un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza, volta a determinare la

possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi, nonché le eventuali azioni di miglioramento dell'efficienza»;

la conclusione di tale indagine, e le conseguenti e relative sottoscrizioni dei contratti di servizio pubblico, sono state oggetto di ripetute proroghe attraverso apposite disposizioni contenute in vari provvedimenti legislativi, succedutisi nel tempo;

lo stesso articolo 2, comma 253, della legge n. 244 del 2007 stabiliva l'affidamento tramite contratti di servizio pubblico, nei limiti delle risorse disponibili, dei «servizi di utilità sociale, in termini di frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione», nell'ambito delle relazioni per le quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico;

il medesimo articolo 2, comma 253, definiva il servizio ferroviario da svolgere in regime di liberalizzazione come quel «servizio sulle relazioni che presentano o sono in grado di raggiungere l'equilibrio economico»;

l'articolo 2, comma 4-*quaterdecies* del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2011, n. 10, ha da ultimo prorogato al 31 marzo 2011 il termine per la sottoscrizione dei contratti relativi ai servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale soggetti agli obblighi di servizio pubblico, e stabilito che – nelle more della stipula dei nuovi contratti di servizio pubblico – il Ministero dell'economia e delle finanze fosse autorizzato a corrispondere alla società Trenitalia SpA, che ha continuato a svolgere il servizio anche in mancanza del rinnovo del contratto, le somme previste per gli anni 2009 e 2010 in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario;

il CIPE, con delibera 17 dicembre 2009, n. 122/2009, prendendo atto delle risultanze dell'indagine conoscitiva predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha approvato la proposta di perimetro dei servizi di utilità sociale relativi al trasporto ferroviario passeggeri sulla media e lunga percorrenza per i quali non è possibile raggiungere l'equilibrio economico ed ha espresso parere favorevole in ordine allo schema di contratto di servizio per il periodo 2009-2014 relativo al trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico;

inoltre, non sono stati resi pubblici né le risultanze dell'indagine conoscitiva prevista dall'articolo 2, comma 253, della legge n. 244 del 2007, né tantomeno lo schema di contratto di servizio per il periodo 2009-2014, sui quali il CIPE si è pronunciato;

tenuto conto che:

occorre evitare che a ridosso di ogni cambio di orario, sia invernale che estivo, risultino sempre più numerosi i servizi ferroviari soppressi, in particolare quelli relativi alla media-lunga percorrenza, auspicando che venga svolta un'azione preventiva concordata con i territori su cui si svolgono i servizi stessi;

in Parlamento, solo negli ultimi 4 mesi sono stati presentati oltre venti atti di sindacato ispettivo in materia di media-lunga percorrenza fer-

roviaria, nei quali sono state richieste iniziative specifiche, specifici interventi su collegamenti territoriali, nonché valutazioni in termini più generali sulle prospettive del settore e provvedimenti adeguati, a conferma del fatto che tale situazione riguarda trasversalmente più territori e più regioni italiane, ed è causa di continui contenziosi con le istituzioni locali e le rappresentanze organizzate di cittadini;

l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA ha dichiarato pubblicamente, nei mesi scorsi, che i servizi relativi ai treni a media-lunga percorrenza effettuati da Trenitalia SpA sono circa 600, di cui 220 sussidiati dallo Stato, 154 in perdita e il resto in utile; ha inoltre specificato che, operando in regime di impresa e per non affliggere negativamente i bilanci di Trenitalia. In mancanza di una soluzione condivisa c'è il rischio che Trenitalia non potrà più far viaggiare i 154 treni in perdita, tanto più operando in regime di libero mercato;

il quadro regolatorio attuale comporta, e sempre più comporterà in futuro, che nel mercato liberalizzato sia predominante una logica di *business* che premia i servizi ferroviari maggiormente remunerativi, anche a discapito degli altri servizi ferroviari non profittevoli (regionale, Intercity, Espressi) che invece sono alla base del trasporto di massa, dell'economia e dello sviluppo sostenibile di interi territori, rappresentandone un elemento fondamentale;

considerato che:

la segnalazione AS 193 dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, datata 1° giugno 2009, relativa alla definizione del servizio universale del trasporto ferroviario e all'affidamento dei conseguenti oneri di servizio, riscontrava incertezze nella definizione dell'ambito di servizio universale sulla base del fatto che «coesistono un gruppo di servizi non regolati né esplicitamente sussidiati e un gruppo di servizi inseriti in un contratto di servizio pubblico con lo Stato, pur non essendo disponibili informazioni in merito all'ampiezza dei servizi MLP (Media-Lunga Percorrenza) sussidiati e alle obbligazioni che gravano su ente regolatore e impresa regolata in termini di quantità e qualità del servizio»;

la presenza di tali incertezze nella definizione dell'ambito del servizio universale sussidiato dallo Stato genera rilevanti implicazioni e problemi tra servizi aperti alla concorrenza e servizi sussidiati, anche per quanto disposto dall'articolo 59 della legge 23 luglio 2009, n. 99, che introduce limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, quando tali servizi possono determinare, secondo il giudizio richiesto all'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF), la compromissione dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico;

inoltre, l'assenza di una chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico potrebbe pregiudicare l'incentivo a garantire e migliorare la qualità del servizio universale, peggiorandone l'offerta e determinando una migrazione verso servizi più soddisfacenti, con il conseguente sbilancio economico del servizio pubblico e la richiesta di maggiori sussidi allo Stato,

impegna il Governo:

ad effettuare e a rendere disponibile un'aggiornata indagine conoscitiva, sulla scorta di quella di cui all'articolo 2, comma 253, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, ed a rendere disponibile lo schema di contratto di servizio passeggeri MLP per il 2009-2014;

a promuovere, anche per tramite di specifici tavoli di coordinamento della Conferenza Stato-Regioni, il dialogo con i territori regionali al fine di una valutazione congiunta relativamente alle crescenti esigenze di mobilità, tenendo conto dell'utilizzazione effettiva dei servizi ferroviari a media-lunga percorrenza, della copertura territoriale, dei servizi regionali e interregionali già contrattualizzati, di eventuali altre modalità di trasporto già in essere e delle risorse disponibili per attivare nuovi servizi, al fine di reperire dati sostanziali che possano essere di sostegno all'individuazione ottimale dei servizi da effettuarsi in regime di servizio pubblico, e conseguentemente garantire il diritto alla mobilità in modo uniforme per tutti i territori, esercitando le azioni ritenute opportune per assicurare un servizio ferroviario efficiente ai cittadini;

a garantire che la perimetrazione dell'ambito del servizio universale del trasporto ferroviario sia improntata a criteri di trasparenza, pubblicità e verificabilità, per quanto concerne gli specifici servizi sussidiati, i corrispettivi e i conseguenti parametri legati all'erogazione del servizio (linee e tracce orarie, percorrenze, fermate, capacità, tempi di percorrenza totali e parziali, frequenza, copertura territoriale, tariffe, eccetera);

ad adottare parametri contrattuali trasparenti, esigibili ed improntati all'efficientamento del servizio, attraverso riscontrabili e verificabili azioni di riduzione mirata dei costi improduttivi e di miglioramento della qualità erogata in termini di pulizia, puntualità, percorrenze competitive e fermate, per garantire in particolare il miglioramento costante della qualità del servizio erogato ai cittadini;

a monitorare continuamente l'equilibrio economico, i parametri contrattuali, ivi compreso l'efficientamento dei costi, e l'analisi del traffico dei servizi MLP coperti da contratto di servizio pubblico, attraverso un preciso e regolato scambio di dati previsto nel contratto;

a mettere alla base della stipula di un contratto di servizio pubblico l'obiettivo, per l'impresa ferroviaria erogatrice del servizio, di incrementare la domanda soddisfatta di servizi e di mantenere e migliorare nel tempo l'equilibrio economico dei servizi con azioni gestionali e commerciali opportunamente concordate;

a prevedere, all'interno del contratto di servizio pubblico MLP, opportune forme di autofinanziamento che contribuiscano in quota parte ad un pianificato rinnovo e miglioramento del materiale rotabile;

a valutare il reperimento delle risorse necessarie per la stipula dei contratti di servizio pubblico MLP, in tutto o in parte, all'interno del mercato ferroviario stesso, con riguardo ai settori profittevoli del mercato liberalizzato.

(1-00444) (28 giugno 2011)

Respinta

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

premessi che:

una moderna economia come quella italiana deve essere supportata da un sistema di trasporti efficiente e flessibile, che garantisca livelli di servizio e qualità delle prestazioni di trasporto elevati con un'offerta affidabile e continua, ma che sia allo stesso tempo sostenibile sotto il profilo ambientale e sociale;

una corretta politica dei trasporti e la regolazione devono assicurare, o quanto meno incoraggiare, l'instaurarsi del massimo pluralismo imprenditoriale ed assicurare, nel contempo, il conseguimento dei massimi livelli di efficienza produttiva dei servizi di trasporto, mantenendo la qualità e la quantità dei servizi offerti a livelli superiori o uguali a quelli del periodo precedente alla liberalizzazione operata nel settore ferroviario;

il Libro bianco, adottato dalla Commissione europea il 28 marzo 2011, delinea dieci obiettivi prioritari ed una tabella di marcia di quaranta iniziative strategiche per sviluppare, da qui al 2050, uno spazio unico europeo dei trasporti, competitivo e sostenibile. Il documento prevede che entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri deve avvenire mediante ferrovia, e che occorrerà collegare tra di loro le reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali;

allo stato attuale il perseguimento di tali obiettivi si configura come una missione impossibile, tenuto conto della carenza e dell'inadeguatezza infrastrutturale del Paese e soprattutto della precarietà dei servizi pubblici di trasporto di percorrenza medio-lunga e di quelli di interesse regionale e locale, nonché della situazione dei collegamenti su ferro tra gli aeroporti e le città;

se la realizzazione e l'attivazione della rete ad alta velocità/alta capacità costituisce senza dubbio un risultato importante nell'ottica del miglioramento del servizio di trasporto, al tempo stesso non è più procrastinabile l'adozione di misure volte al risanamento del servizio universale di trasporto, ed in particolare al trasporto di pendolari. Le ragioni che motivano il traffico pendolare e l'entità della popolazione coinvolta, nonché la crescita esponenziale del fenomeno del pendolarismo, assumono rilievo di vera e propria emergenza nazionale;

tra il 2008 e il 2010 il numero di persone che ogni giorno prendono il treno per ragioni di lavoro e di studio è aumentato dell'11,5 per cento, sono trecentomila in più, secondo quanto riferito nel Rapporto Pendolaria 2010 di Legambiente. Complessivamente sono due milioni e settecentomila le persone che tutte le mattine prendono i treni pendolari. Molti di più sono quelli che complessivamente si muovono verso le grandi e piccole città – quattordici milioni complessivamente secondo il Censis – e che in larga parte utilizzano l'auto. È importante sottolineare come il 70

per cento di coloro che utilizzano l'auto si dichiarano disponibili a cambiare abitudine e a prendere il treno qualora il servizio fosse competitivo;

il servizio universale di trasporto permette di collegare anche città e direttrici fondamentali che non hanno molto traffico, come gli assi adriatico e tirrenico, o i collegamenti trasversali, garantendo il diritto alla mobilità di ogni cittadino sancito dall'articolo 16 della Costituzione;

la strategia della *holding* Ferrovie dello Stato prevede, invece, le seguenti azioni: tagliare le tratte in perdita del servizio universale (154 treni), concentrare attenzioni e investimenti su quelle redditizie, partecipare a gare all'estero, e, nel contempo, provare a mantenere un ruolo centrale nel servizio di trasporto regionale, con importanti contributi finanziari delle Regioni, in attesa delle gare che si svolgeranno allo scadere dei contratti. La conseguenza è che la necessità di garantire su tutto il territorio nazionale servizi adeguati, sia per quanto riguarda i collegamenti che vengono effettuati, sia per quanto riguarda la qualità dei servizi, la puntualità e le condizioni dei treni, figura in coda agli obiettivi sopra citati;

all'incremento della domanda pendolare il gruppo societario oppone il graduale e costante abbandono dei servizi ad essa legati, al quale si aggiunge la totale assenza di investimenti e di una concreta programmazione. La condizione di estremo disagio alla quale i cittadini sono quotidianamente costretti determina un sensibile e progressivo peggioramento della qualità della vita con ripercussioni sociali, sanitarie, e, considerata la spinta a ricorrere all'auto privata, anche ambientali. I cittadini che ogni giorno si muovono in treno dovrebbero essere l'interlocutore fondamentale di una strategia di potenziamento del servizio. Migliorare la qualità non dipende solo dalle risorse a disposizione, sicuramente scarse, ma anche dall'attenzione ai problemi riscontrati su ogni singola linea, dalla disponibilità ad ascoltare ed a trovare soluzioni operative che migliorino la qualità dei servizi;

il confronto, la partecipazione e l'informazione dell'utenza, in altri Paesi d'Europa, sono considerati fondamentali per dare forza alla prospettiva di un potenziamento del servizio, per monitorare il servizio sulla rete in termini di puntualità, grado di affollamento, igiene, sicurezza, informazione e cortesia del personale;

nelle Regioni meridionali utilizzare il trasporto su ferro risulta essere ancora più complicato per un cronico ritardo infrastrutturale e per il fatto che i treni in circolazione sono tra i più vecchi e mal funzionanti d'Italia. La differenza più rilevante con il resto del Paese riguarda i tempi di percorrenza, per cui muoversi da una città all'altra, da un paese anche di media grandezza ad un centro capoluogo su percorsi sia brevi che lunghi, può portare a viaggi di ore ed a dover affrontare numerosi cambi obbligati anche solo per poche decine di chilometri di tragitto, mentre le coincidenze e i collegamenti intermodali sono inesistenti. A solo titolo di esempio, stando alle tabelle del Rapporto Pendolaria precedentemente citato, in Basilicata per muoversi tra i due capoluoghi di Provincia, Potenza e Matera, in treno sono necessari due cambi (a Foggia e Bari) ed un tempo di

percorrenza che sfiora le 7 ore, per una distanza di circa 100 chilometri, ad una media oraria di 14,5 chilometri orari; Matera, come è noto, è l'unico capoluogo di provincia italiano non servito dalle Ferrovie dello Stato; considerato che:

la liberalizzazione del servizio ferroviario sembra procedere, sebbene tra mille difficoltà, per le linee ad Alta Velocità, dando vita ad una concorrenza che rischia di far percepire come ancora più pesante la situazione delle tratte più povere, mentre rimane incerta per le linee nazionali secondarie e per il trasporto regionale;

una maggiore liberalizzazione è presente nel trasporto ferroviario merci. A partire dal 2001, con l'ingresso delle Ferrovie Nord Milano, si è verificato l'accesso di un rilevante numero di nuove imprese. Più recentemente sono entrate anche alcune imprese straniere di rilevanti dimensioni come la tedesca Deutsche Bahn e la svizzera SBB Cargo. Si stima che gli operatori diversi da Trenitalia cargo sviluppino nel complesso una produzione in termini di treni per chilometro movimentati di più del 10 per cento. Nei segmenti più vantaggiosi tali quote crescono anche più significativamente. Come rilevato anche dal Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato nel corso di un'audizione tenutasi presso la IX Commissione (Trasporti) della Camera dei deputati il 27 ottobre 2010, «c'è ancora uno spazio significativo per migliorare, anche se il trasporto ferroviario merci risente della pressione concorrenziale esercitata dall'autotrasporto, beneficiario di un ammontare significativo di sussidi pubblici»;

il trasporto ferroviario di merci può vantare il più alto valore in termini di compatibilità ambientale, sia nei confronti del trasporto aereo, sia del trasporto su gomma, rispetto al quale registra un 77 per cento in meno di emissione di gas serra e un 77 per cento in meno di emissione di anidride carbonica; tale dato dovrebbe diventare il primo termine di riferimento di ogni ragionamento in materia di strategia dei trasporti;

l'efficienza dei trasporti nel settore merci costituisce inoltre la condizione necessaria affinché il Paese resti ancorato saldamente all'Europa, tenuto conto che attualmente la competizione economica si gioca non più tra aziende ma tra sistemi-Paese. Il sistema produttivo, caratterizzato dall'elevata diffusione sul territorio di imprese di piccola e media dimensione, ha scelto un sistema di trasporto dominato dal mezzo privato su gomma, ma è ormai evidente l'impossibilità, per il trasporto stradale, di assorbire l'aumento complessivo del traffico previsto per il trasporto merci;

risulta dunque necessario ed urgente operare per un sostanziale sviluppo del trasporto ferroviario nel settore e per sottrarre traffico alla modalità stradale, sviluppando altresì le condizioni per l'ingresso nel mercato di ulteriori operatori;

per decretare il successo di tali azioni occorre avviare precise azioni di politica economica ed industriale al fine di: aumentare in maniera significativa l'attrattività e la convenienza per imprenditori e clienti a trasportare su ferrovia; garantire ai vettori che le condizioni operative e i

servizi offerti siano efficienti e non costituiscano intralci al loro operare; garantire regole, vigilanza e controlli adeguati al fine di eliminare le barriere ancora presenti che di fatto impediscono una concorrenza effettiva e quindi uno stimolo a comportamenti efficienti;

in questo settore, infatti, il problema maggiore è rappresentato dalla possibilità di comportamenti strategici che l'operatore *incumbent*, ancora sostanzialmente integrato, può più agevolmente porre in essere. A tale riguardo già nel 2002 l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, dovendo decidere in merito ad una vicenda relativa proprio al comparto merci, ha avuto occasione di esprimersi, con una visione più ampia, sull'assetto organizzativo del trasporto ferroviario. La *holding* Ferrovie dello Stato SpA recepisce, ad avviso dell'Autorità, solo formalmente, ma non sostanzialmente, il principio della separazione tra gestore dell'infrastruttura e prestatore dei servizi ferroviari, considerato che la società *holding* Ferrovie dello Stato, in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con le imprese RFI e Trenitalia, risulta in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al medesimo gruppo. L'Autorità ha pertanto auspicato – da ultimo nella Relazione presentata al Parlamento sull'attività svolta nel 2010 – l'adozione di provvedimenti normativi diretti a promuovere un'effettiva separazione;

non si può tralasciare che incrementi quantitativi del trasporto su ferrovia non potranno raggiungere livelli consistenti in assenza di soluzioni concrete alle problematiche relative alla congestione del traffico dei nodi ferroviari e all'inadeguatezza o mancanza di itinerari alternativi o specificamente dedicati al trasporto merci; all'insufficienza di dotazione di *terminal*, depositi merci ed impianti intermodali; alla differenziazione della dotazione e dello sviluppo infrastrutturale tra nord e sud del Paese;

su quest'ultimo punto, non è più possibile rinviare l'avvio di una risoluzione dei problemi soprattutto nel Mezzogiorno: l'arretratezza infrastrutturale ferroviaria delle Regioni meridionali e l'incessante sviluppo delle economie asiatiche, che sposta verso il sud del Paese il nodo del trasporto merci, sarà inevitabilmente destinata, se non vi saranno immediati interventi, a riflettersi negativamente sull'intero sistema nazionale, con il rischio di perdere un importantissimo fattore di sviluppo per l'intero Paese, come già più volte ribadito in occasione del dibattito legato al futuro del porto di Gioia Tauro, la cui competitività dipende anche dall'incremento del trasporto intermodale;

di grande attualità resta poi il problema dei treni merci che viaggiano sulla rete ferroviaria, soprattutto dopo la strage della stazione di Viareggio. In Italia, infatti, i carri merci che trasportano merci pericolose, sono ancora in pessime condizioni, nonostante l'Agenzia nazionale per la sicurezza, già nel 2007, avesse lanciato un pesante allarme in merito alla non conformità rilevante sul materiale rotabile merci pericolose, soprattutto relativamente ai trasporti di Trenitalia SpA, e nonostante che – come affermato dalla Commissione di indagine incaricata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di investigare sul disastro ferroviario

di Viareggio – da anni oltre l'80 per cento dei deragliamenti interessi il trasporto ferroviario merci. La rilevanza di tale incidenza percentuale è ancora più forte se si considera che il trasporto merci occupa una quota di circa il 18 per cento, cioè di meno di un quinto della totale intensità di traffico ferroviario;

rilevato che:

riguardo alla necessità di pervenire alla separazione proprietaria di RFI rispetto a Trenitalia, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA, ingegner Mauro Moretti, ha dichiarato nel corso di un'audizione presso la IX Commissione della Camera dei deputati (19 gennaio 2011), nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario, che le separazioni tra gestore dell'infrastruttura e gestore del servizio di trasporto sono ininfluenti e non hanno a che fare con il mercato unico, smentendo così, inopinatamente, quanto da anni ribadito dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato;

il ruolo del gruppo Ferrovie dello Stato si è configurato negli anni come un interlocutore spesso riluttante al confronto piuttosto che come quello di uno strumento dello Stato per il perseguimento degli obiettivi pubblici riguardanti l'efficienza complessiva del sistema dei trasporti: una vera e propria *enclave*, che rifugge da ogni forma di controllo e di sollecitazione a bene operare. Ciò ha comportato un disallineamento delle strategie aziendali rispetto alla strategia nazionale dei trasporti ed agli obiettivi generali del Governo per il rilancio del trasporto ferroviario, causando situazioni di stallo e rigidità operative che hanno prodotto esclusivamente inefficienze del sistema;

le inefficienze di impresa e di sistema, essendo tra le prime responsabili della bassa qualità dei servizi, generano la maggior parte degli aspetti negativi dei servizi ferroviari quali la puntualità, l'inaffidabilità, la carenza di manutenzione, l'assenza di interazione con l'utenza;

costanti sono state le denunce delle Regioni sulla necessità di adeguamento e di rinnovo del materiale rotabile, secondo quanto contenuto negli accordi sottoscritti e nei singoli contratti di servizio, ma anche su questo argomento il *management* del Gruppo ha mostrato, e continua a mostrare, un ritardo che, alla luce di quanto sta avvenendo, non può essere ulteriormente tollerato;

il piano d'impresa del gruppo Ferrovie dello Stato praticamente ha delineato una strategia che, per riportare in equilibrio il precedente dissesto economico, ha socializzato le perdite penalizzando i cittadini, senza quindi assumersi l'onere di svolgere il ruolo di impresa al servizio del Paese;

per i problemi qui evidenziati, il Gruppo dell'Italia dei Valori del Senato ha presentato, il 21 dicembre 2010, una proposta di legge volta ad istituire una Commissione parlamentare di inchiesta sul sistema di trasporto ferroviario nazionale (doc. XXII, n. 18), al fine di capire le ragioni per cui non si riesca ad assicurare un servizio di trasporto quantomeno accettabile in termini di soddisfazione dell'utenza e di evitare che le deci-

sioni del gruppo Ferrovie dello Stato finiscano per distruggere il sistema ferroviario italiano,

impegna il Governo:

a definire un assetto regolatore del mercato ferroviario più adeguato per promuovere la competitività e per conseguire i seguenti obiettivi: garantire la promozione della concorrenza attraverso il perseguimento di una reale indipendenza tra regolatore e regolato, considerato che, allo stato attuale, lo Stato, proprietario al 100 per cento del gruppo Ferrovie dello Stato, si trova a ricoprire un triplice ruolo, quello di regolatore, di soggetto politico chiamato a stimolare la qualità del servizio e di azionista interessato a perseguire, dopo anni di dissesti, l'equilibrio finanziario della società; stimolare il conseguimento dell'efficienza degli operatori; armonizzare gli obiettivi economico-finanziari dell'impresa di trasporto con la prerogativa sociale;

ad adottare ogni opportuna iniziativa, anche di carattere normativo, che, per quanto concerne la disciplina di accesso alla rete, proceda all'adeguamento delle discipline comunitarie ed internazionali finalizzate a favorire un corretto processo di liberalizzazione sia del comparto viaggiatori che merci;

a procedere senza indugi, d'intesa con le Regioni e le amministrazioni locali e con il coinvolgimento dei principali attori del settore, ad adottare una strategia di sostegno e sviluppo del sistema dei trasporti ferroviari di persone e di merci;

ad intervenire opportunamente affinché le attività dei soggetti operanti nel mercato del trasporto ferroviario di passeggeri e di merci, ed in particolare del gruppo Ferrovie dello Stato, finalizzate al perseguimento dei propri obiettivi convergano sinergicamente nell'obiettivo del Governo di migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto;

a garantire i servizi di trasporto di media-lunga percorrenza coperti da contratto di servizio pubblico e a prevedere il miglioramento del materiale rotabile ad esso destinato;

a rivisitare gli *standard* qualitativi minimi dei contratti di servizio, tenuto conto che, ormai da troppo tempo, il servizio di trasporto passeggeri offerto non corrisponde alle reali esigenze dell'utenza sotto il profilo quantitativo e soprattutto qualitativo in termini di pulizia, puntualità, tempi di percorrenza e fermate;

ad avviare un ciclo di controlli e verifiche al fine di monitorare l'effettiva rispondenza dei servizi offerti, delle caratteristiche dei veicoli, della regolarità delle corse, dell'equità delle tariffe offerte al contenuto dei contratti di servizio;

ad intervenire concretamente sul gestore del servizio di trasporto affinché ampie fasce della popolazione del Mezzogiorno e delle isole, tuttora impossibilitate ad accedere al trasporto ferroviario per la totale assenza del servizio, possano vedere garantito il diritto alla mobilità ed alla circolazione tutelato dalla Costituzione;

per quanto concerne in modo specifico il settore del trasporto ferroviario di merci, a garantire condizioni di parità per tutti i soggetti in

esso operanti, ma soprattutto ad adottare una politica di riequilibrio dei contributi e delle agevolazioni rispetto al trasporto delle merci su gomma;

a provvedere alla realizzazione di collegamenti tramite linee metropolitane tra le principali città italiane e l'aeroporto, considerato che su tale punto un confronto in ambito europeo mostra come i collegamenti attualmente esistenti a livello nazionale risultino i più costosi ed al tempo stesso tra i più lenti;

a favorire il coinvolgimento dell'utenza anche attraverso la creazione di strutture di confronto istituite presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

a considerare la possibilità concreta del commissariamento del gruppo Ferrovie dello Stato, nel caso vengano disattese le sollecitazioni del Parlamento.

(1-00448) (28 giugno 2011)

Approvata

GRILLO, CICOLANI, SERAFINI Giancarlo, MASSIDDA, SANCIU, BUTTI, ZANETTA, GALLO, MURA, STIFFONI, BRICOLO, MAURO, ADERENTI, BODEGA, BOLDI, CAGNIN, CALDEROLI, CASTELLI, DAVICO, DIVINA, FILIPPI Alberto, FRANCO Paolo, GARAVAGLIA Massimo, LEONI, MARAVENTANO, MAZZATORTA, MONTANI, MONTI, PITTONI, RIZZI, TORRI, VACCARI, VALLARDI, VALLI. – Il Senato,

premessi che:

il servizio di trasporto rappresenta un servizio di interesse economico generale e si configura come elemento fondamentale del diritto alla mobilità sancito dall'articolo 16 della Costituzione, che riconosce il diritto alla circolazione in qualsiasi parte del territorio nazionale ponendo conseguentemente in capo allo Stato l'onere di costituire le condizioni affinché questo diritto venga esercitato;

per molto tempo il sistema ferroviario nazionale è stato il collante della nascente identità culturale italiana ed ha permesso lo sviluppo economico e sociale del nostro Paese;

un sistema di mobilità pubblica moderna ed efficiente rappresenta un obiettivo fondamentale per promuovere politiche tese allo sviluppo sostenibile al fine di garantire migliori condizioni di tutela della salute dei cittadini nell'ottica e nel rispetto degli accordi del protocollo di Kyoto;

il servizio ferroviario a media e lunga percorrenza rappresenta per molte realtà territoriali nazionali l'unica garanzia di mobilità in un sistema nazionale caratterizzato da profondi problemi legati alla natura orografica ed allo sviluppo economico-sociale del Paese;

i servizi di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza sono quotidianamente utilizzati da milioni di persone, studenti e lavoratori, che ogni giorno si spostano lungo la penisola;

tenuto conto che:

lo Stato deve salvaguardare la continuità territoriale e deve garantire il diritto alla mobilità a tutti i cittadini, indipendentemente dalla loro dislocazione geografica, soprattutto in quelle zone della penisola considerate più periferiche, e che deve tradursi nella capacità di garantire un servizio di trasporto che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti;

la completa attivazione dei collegamenti nella rete alta velocità/alta capacità e la complessiva razionalizzazione dell'organizzazione del trasporto ferroviario non devono pregiudicare la qualità del servizio pubblico ed il diritto alla mobilità per tutti i cittadini, in particolare per i pendolari; considerato che:

il Ministero delle infrastrutture e trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia hanno recentemente sottoscritto il nuovo contratto di servizio 2011-2014 relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico;

con la sottoscrizione del citato contratto lo Stato intende tutelare il diritto alla mobilità sul territorio nazionale, assicurando l'esercizio di quei collegamenti ferroviari che, pur privi di interesse commerciale, rispondono ai principi comunitari di promozione della coesione sociale e territoriale;

la sostenibilità economica di tali servizi è peraltro messa sempre più a rischio dalla situazione economico-finanziaria del nostro Paese, vista e considerata la scarsità di risorse da destinare ai contratti di servizio per sostenere l'effettuazione di servizi non remunerativi;

inoltre il contratto di servizio pubblico relativo ai servizi di media e lunga percorrenza non comprende tutti i servizi strutturalmente in perdita forniti da Trenitalia SpA;

infatti, più volte, nel corso delle audizioni in Parlamento, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato ha dichiarato che, nell'ambito dei circa 518 treni al giorno a media e lunga percorrenza effettuati da Trenitalia SpA, sono 154 quelli non a mercato, quindi con scarso interesse commerciale, ma non interessati da contributi nell'ambito di contratti di servizio pubblico. In mancanza di una soluzione condivisa, quale l'allargamento del perimetro dell'attuale contratto di servizio pubblico tramite l'individuazione di nuove risorse finanziarie, Trenitalia, che opera in regime di impresa e non può quindi operare servizi strutturalmente in perdita, sarà costretta a tagliare questi 154 treni;

per un'efficiente gestione del servizio universale è necessario garantire la certezza delle risorse pubbliche ad esso dedicate per un periodo sufficientemente lungo, in modo da assicurare un'adeguata programmazione dei servizi e degli investimenti;

in Italia, a differenza di quello che succede in altri contesti europei, i servizi di trasporto passeggeri nazionali sono liberalizzati e sempre più spesso oggetto di attenzione da parte di imprese – spesso controllate o partecipate da monopolisti stranieri – che mirano ad operare solo nei segmenti più profittevoli del mercato;

la direttiva 2007/58/CE del 23 ottobre 2007, che reca modifiche alle precedenti direttive in materia di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo, stabilisce inequivocabilmente che, per contribuire all'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri che assolvono ad un obbligo di servizio pubblico, possono essere imposti diritti per i servizi passeggeri nazionali ed internazionali a mercato, con la finalità di compensare gli oneri di servizio pubblico, impegna il Governo:

a garantire la certezza di una congrua stabilità del finanziamento del servizio universale, che consenta la programmabilità degli impegni relativi ai servizi necessari;

ad adottare una norma, così come previsto dalla citata direttiva n. 58 del 2007, che preveda l'imposizione di «diritti» alle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario passeggeri a mercato, al fine di contribuire al finanziamento degli obblighi di servizio pubblico oggetto di contratti di servizio.

Allegato B

Testo integrale dell'intervento della senatrice Incostante nella discussione delle mozioni 1-00286 (testo 2), 1-00415, 1-00444 e 1-00448

Signor Presidente, onorevoli colleghi, quello che doveva essere il «tema» dei trasporti, oggi per il Paese è diventato il «problema» dei trasporti.

Una Nazione che vuole competere a livello mondiale deve poter contare su un moderno ed efficiente sistema della mobilità delle merci e delle persone.

Oggi, Signor Ministro, il «sistema trasporti» in Italia è al collasso; è venuto meno agli obiettivi principali stabiliti dal Regolamento comunitario (CE 23 ottobre 2007 n. 1370/2007), il quale sancisce che ogni Stato membro deve « (...) garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie ad una concorrenza regolamentata che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza di trasporto pubblico passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale (...)» .

La strategia di perpetrare continui tagli al sistema trasporti è la dimostrazione che questo Governo non solo non ha la volontà di migliorare la vita di chi ogni giorno si serve del trasporto pubblico, ma non comprende la potenzialità strategica in chiave di modernizzazione del Paese e di aumento della ricchezza.

Eppure, nonostante in Italia abbiamo problemi di inquinamento, di congestione da traffico, il trasporto pubblico su rotaia dei pendolari è il più penalizzato: pochissime risorse, ostacoli incredibili, promesse mancate.

La prova è data dal fatto che da molto tempo i comitati dei pendolari denunciano il protrarsi del grave stato di degrado del servizio ferroviario, evidenziando come i treni viaggino normalmente con ritardi generalizzati dell'ordine di 15-20 minuti, con un numero di carrozze inferiore a quello previsto e, tra quelle viaggianti, spesso si verificano guasti agli impianti di riscaldamento e illuminazione, a cui si aggiungono la mancanza di sicurezza, dovuta alla poca manutenzione dei convogli, e i treni che vengono addirittura soppressi all'ultimo minuto. Inoltre, altre criticità riguardano le pulizie, il confort e il vecchiume dei materiali connessi alla manutenzione.

A dimostrazione che il quadro generale dei trasporti è fuori controllo da parte del Governo lo rivela una dichiarazione dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA che, appellandosi alla predominante logica del libero mercato e del *business*, ha dichiarato che Trenitalia non potrà più far viaggiare 154 treni, a media-lunga percorrenza, considerati in perdita, per problemi di bilanci e di opportunità, senza considerare la ricaduta negativa su interi territori per i quali la mobilità rappresenta fattore di sviluppo e crescita economica e sociale.

A tal proposito bisognerebbe fare chiarezza, Signor Ministro, in merito alle caratteristiche del servizio universale del trasporto ferroviario e all'affidamento dei conseguenti oneri di servizio, perché così come segnalato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato «coesistono un gruppo di servizi non regolati né esplicitamente sussidiati e un gruppo di servizi inseriti in un contratto di servizio pubblico con lo Stato, pur non essendo disponibili informazioni in merito all'ampiezza dei servizi MLP (media-lunga percorrenza) sussidiati e alle obbligazioni che gravano su ente regolatore e impresa regolata in termini di quantità e qualità del servizio».

La non certezza della definizione dell'ambito del servizio universale sussidiato dallo Stato genera rilevanti implicazioni e problemi, arrivando a pregiudicare l'equilibrio economico di un contratto pubblico. È necessario, quindi, esplicitare la definizione degli obblighi di servizio pubblico affinché non venga compromesso l'incentivo a garantire e migliorare la qualità del servizio universale, con la conseguente richiesta di maggiori sussidi da parte dello Stato. Sarebbe, comunque, opportuno che il Governo intervenisse su Trenitalia affinché delinei la propria strategia aziendale in coerenza con gli obblighi sottoscritti, con l'interesse nazionale e nel rispetto dei principi comunitari di liberalizzazione e concorrenza.

Altro tema che questo Governo sembra trascurare, espresso anche nella mozione di cui è primo firmatario il senatore Musso, è il trasporto delle merci, e in particolare su ferro; incentivare strategie volte al trasferimento del trasporto merci da gomma a ferro porterebbe enormi benefici economici, sociali ed ambientali su diversi piani: riduzione della congestione (che, nel settore stradale, determina costi esterni pari all'1 per cento del PIL); risparmi energetici, per il minore consumo di combustibile per autotrazione (il settore dei trasporti dipende per il 98 per cento dal petrolio); riduzione dell'incidentalità stradale (che in Europa costa ogni anno qualcosa come il 2 per cento del PIL); riduzione dell'inquinamento atmosferico, grazie alle minori emissioni di CO₂ (l'84 per cento delle emissioni nel settore dei trasporti è generato dal trasporto stradale).

Eppure ancora oggi l'attuale sistema di agevolazioni fiscali in Italia presenta un evidente squilibrio a favore del trasporto merci su gomma, a discapito di quello su rotaia, a differenza di quanto avviene negli altri Paesi europei.

Signor Ministro, vorrei sottolineare che attraverso il rilancio della mobilità passa anche l'unità complessiva del Paese. È quindi prioritario ridurre il *gap* infrastrutturale tra Nord, Centro e Sud. Si potrà raggiungere il completo rilancio dell'economia nazionale solo quando anche il Mezzogiorno sarà messo nelle condizioni di avere un adeguato e moderno sistema della mobilità, soprattutto ferroviaria, la cui inadeguatezza è un fattore importante di diversificazione dello sviluppo.

Per concludere, alla luce delle criticità sue poste unitamente a quelle riportate nella mozione n. 415, illustrata dal senatore Filippi, bisogna fare chiarezza e ottenere immediatamente l'indagine conoscitiva già disposta sul trasporto ferroviario di passeggeri e merci sulla media e lunga percor-

renza, sulla universalità del servizio e sui pendolari, e che sia volta, tra l'altro, a determinare la possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi, nonché le azioni di miglioramento dell'efficienza. Inoltre, il Governo deve compiere un atto di responsabilità, e cioè invertire la rotta nella gestione del sistema trasporti adottando provvedimenti coraggiosi, utili per lo sviluppo sociale ed economico del Paese.

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Amoruso, Ascutti, Augello, Bonino, Boschetto, Bricolo, Burgaretta Aparo, Butti, Caliendo, Casoli, Castelli, Chiti, Ciampi, Davico, Dell'Utri, Gentile, Ghigo, Giovanardi, Mantica, Mantovani, Mugnai, Palma, Pera, Piccioni, Pisanu, Scarpa Bonazza Buora, Sciascia, Torri, Viceconte e Villari.

Commissioni permanenti, trasmissione di documenti

In data 29 giugno 2011 é stata trasmessa alla Presidenza una risoluzione dalla 14^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea), approvata nella seduta del 22 giugno 2011 – ai sensi dell'articolo 144, commi 1, 5 e 6, del Regolamento – sulla proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/96/CE che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM (2011) 169 definitivo) (*Doc. XVIII-bis*, n. 42).

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

Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica, variazioni nella composizione

Il Presidente del Senato, in data 28 giugno 2011, ha nominato componente del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica il senatore Felice Belisario, in sostituzione del senatore Pasquale Viespoli, dimissionario.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatori D'Alia Gianpiero, Serra Achille

Disposizioni di ordinamento giudiziario in materia di incompatibilità dei magistrati all'assunzione di cariche pubbliche elettive e di incarichi di Governo (2802)

(presentato in data 30/6/2011).

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nelle sedute del 29 giugno 2011, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

Deputato Zeller ed altri. – «Disposizioni in favore dei familiari delle vittime e in favore dei superstiti del disastro ferroviario della Val Venosta/Vinschgau» (2697) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) e senatori Pinzger e Thaler Ausserhofer. – «Disposizioni in favore delle famiglie delle vittime del disastro ferroviario della Val Venosta» (2201);

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

Deputato Pepe ed altri. – «Modifica della denominazione del Parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano» (2748) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Governo, trasmissione di documenti

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con lettera in data 28 giugno 2011, ha inviato, ai sensi dell'articolo 1, comma 6, lettera c), della legge 31 luglio 1997, n. 249, la relazione sull'attività svolta e sui programmi di lavoro dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni relativa all'anno 2010.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 8^a Commissione permanente (*Doc. CLVII, n. 2*).

Corte dei conti, trasmissione di relazioni sul rendiconto generale dello Stato

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 28 giugno 2011, ha inviato la decisione e relazione della Corte dei conti sul Rendiconto generale dello Stato per l'esercizio finanziario 2010 – deliberata dalle Sezioni riunite della Corte stessa ai sensi degli articoli 40 e 41 del regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214 – corredata dalle parti I e II dell'annessa relazione, nonché dal testo delle considerazioni svolte in sede di giudizio di parificazione.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5^a Commissione permanente (*Doc. XIV, n. 4*).

Commissione europea, trasmissione di progetti di atti normativi per il parere motivato ai fini del controllo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità

La Commissione europea, in data 29 giugno 2011, ha inviato, per l'acquisizione del parere motivato previsto dal protocollo n. 2 del Trattato sull'Unione europea e del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea relativo all'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo agli alimenti destinati ai lattanti e ai bambini e agli alimenti destinati a fini medici speciali (COM (2011) 353 definitivo).

Ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, il predetto atto è deferito alla 12^a Commissione permanente che, ai fini del controllo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, esprimerà il parere motivato entro il termine dell'11 agosto 2011.

Le Commissioni 3^a e 14^a potranno formulare osservazioni e proposte alla 12^a Commissione entro il 4 agosto 2011.

Assemblea parlamentare dell'Unione dell'Europa Occidentale (UEO), dimissioni del Presidente della delegazione parlamentare italiana e cessazione della delegazione

Con lettera in data 15 giugno 2011, l'onorevole Gianpaolo Dozzo ha rassegnato, a far data da oggi, le dimissioni dalla carica di Presidente della Delegazione italiana presso l'Assemblea parlamentare dell'Unione dell'Europa occidentale (UEO).

Inoltre, a seguito delle decisioni adottate dal Consiglio permanente della UEO, con la data di oggi viene meno l'operatività del Trattato istitutivo della stessa UEO, la quale conseguentemente cessa, insieme con la sua Assemblea parlamentare.

Deve pertanto intendersi cessata, con la data di oggi, la Delegazione italiana, i cui componenti restano comunque membri dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

I senatori Messina, Saltamartini e Sciascia hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-02252 dei senatori Lauro ed altri.

Il senatore Saia ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 4-05492 del senatore Cardillo.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 23 al 29 giugno 2011)

SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 128

MAZZATORTA ed altri: sulla gestione del Fondo integrativo di assistenza sociale costituito nell'ambito dell'Azienda milanese servizi ambientali (4-03803) (risp. GIORGETTI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*)

PEDICA: sull'assunzione presso società controllate dal Comune di Roma di ex dipendenti di un'azienda partecipata dal medesimo Comune, poi fallita (4-04712) (risp. BRUNETTA, *ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione*)

Interrogazioni

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

nei giorni scorsi su disposizione del Compartimento di Bari dell'ANAS i gestori delle aree di servizio e di distribuzione carburanti lungo le S.S. 16 Adriatica e 379 nei tratti tra Bari e Brindisi sono stati invitati a chiudere i varchi che rendevano possibile l'accesso alle stesse aree di servizio dalle strade complanari parallele alle richiamate strade statali;

tale disposizione, prontamente messa in atto dai gestori, dalle prime notizie assunte sembra trarre origine dal formale rispetto di vigenti normative e dei requisiti inerenti all'autorizzazione all'apertura e alla conduzione delle stesse aree di servizio in vista dell'avvio dei procedimenti di rinnovo delle stesse autorizzazioni;

considerato che:

la presenza di tali varchi rappresenta da anni la possibilità di accesso alle aree di servizio per una grande quantità di residenti abituali nelle frazioni marine dei numerosi comuni ricadenti lungo le strade statali citate;

a tali residenti abituali si aggiungono le molte migliaia di turisti che sempre più numerosi si recano nel corso dell'anno presso i villaggi, gli alberghi, le frazioni e che utilizzano i servizi delle aree in questione mediante le complanari decongestionando, in tal modo, il traffico lungo le strade statali, notoriamente molto intenso;

a tali utenti si aggiungono, specie nel periodo estivo, i moltissimi giovani e giovanissimi che utilizzano *scooter* con cilindrata inferiore ai 125 centimetri cubi lungo le marine, ricorrendo frequentemente alle complanari per spostarsi da un lido all'altro e che utilizzano le suddette aree di servizio per fare rifornimento e che, in presenza della chiusura di detti

varchi, potrebbero essere indotti, per quanto vietato ai ciclomotori citati, ad immettersi sulle strade statali per raggiungere tali aree, con evidenti rischi per se stessi e per il traffico ordinario;

la chiusura di tali varchi sta procurando gravissimi disagi agli utenti, con un aumento del traffico di origine locale lungo le strade statali classificate come superstrade e di grande frequenza sia di traffico leggero che di traffico pesante,

si chiede di conoscere:

come il Ministro in indirizzo intenda, alla luce delle considerazioni richiamate e ricorrendo anche a specifiche direttive all'ANAS, sanare tali contraddizioni e regolamentare la presenza di tali varchi tra le aree di servizio che insistono su strade statali e le relative complanari;

se non ritenga, per quanto di competenza, di sollecitare l'ANAS affinché si possa consentire, nelle more di una regolamentazione compiuta che tenga conto delle situazioni enunciate, l'apertura dei varchi almeno per tutta la durata della stagione estiva, considerato l'altissimo numero di cittadini che verrebbero danneggiati dalla chiusura degli stessi.

(3-02280)

STRADIOTTO, DELLA SETA. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

le cartucce di *toner* per stampanti *laser*, a getto d'inchiostro e le cartucce di nastri per stampanti ad aghi sono i contenitori che agevolano il trasporto e l'utilizzazione dell'inchiostro necessario al funzionamento di stampanti, fotocopiatrici e altre apparecchiature informatiche;

i consumabili per stampa, come sopra descritti, rientrano tra i materiali indicati nell'Allegato 1, paragrafo 13.20 (gruppo cartuccia *toner* per stampante *laser*; contenitori *toner* per fotocopiatrici, cartucce per stampanti *fax* e calcolatrici a getto d'inchiostro, cartucce nastro per stampanti ad aghi) del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 che individua i rifiuti non pericolosi sottoposti alle procedure semplificate di recupero ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22 (cosiddetto decreto Ronchi);

nella sua formulazione originaria, cioè prima delle modifiche introdotte dal regolamento di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio 5 aprile 2006, n. 186, il decreto ministeriale 5 febbraio 1998 individuava i rifiuti di *toner* e le cartucce esauste come imballaggi, classificandoli rispettivamente con i CER (codici europei dei rifiuti) 15.01.02 (imballaggi in plastica), 15.01.04 (imballaggi metallici), 15.01.06 (imballaggi in materiali misti);

da un punto di vista giuridico, mentre la cartuccia esausta proveniente da nuclei domestici è definita rifiuto urbano (art. 184, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, già art. 7, comma 2, del decreto legislativo n. 22 del 1997), lo stesso rifiuto prodotto da un'attività economica si qualifica come «speciale» (art. 184, comma 3, del decreto legislativo n. 152 del 2006, già art. 7, comma 3, del decreto legislativo n. 22 del 1997);

tuttavia, in forza dell'analogia con i rifiuti da imballaggio come sopra evidenziata, i rifiuti costituiti da cartucce *toner* esauste, cartucce per stampanti, *fax* e calcolatrici a getto di inchiostro e nastri per stampanti provenienti da un'attività economica potevano essere considerati rifiuti speciali assimilabili agli urbani, in quanto rientranti nella tipologia – imballaggi in genere – prevista dalla delibera del comitato interministeriale 27 luglio 1984, recante «Disposizioni per la prima applicazione dell'art. 4 del decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1982, n.915, concernente lo smaltimento dei rifiuti»;

la fattispecie dei rifiuti speciali assimilabili agli urbani comprende i rifiuti derivanti da attività agricole, artigianali, commerciali e di servizi, nonché da ospedali, che i Comuni hanno facoltà di assimilare con apposito regolamento, ai fini dell'ordinario conferimento dei rifiuti medesimi al servizio pubblico e della connessa applicazione delle disposizioni inerenti ai rifiuti urbani. Nello specifico, la fattispecie dei rifiuti assimilati agli urbani è assoggettata al regime giuridico e alle modalità di gestione dei rifiuti urbani, non riveste carattere di pericolo e va smaltita favorendone il recupero attraverso il conferimento al servizio pubblico di raccolta. Da ciò deriva una notevole semplificazione negli adempimenti amministrativi per le utenze interessate (esenzione dall'obbligo di registrazione ed emissione del formulario);

nell'ambito del quadro normativo come sopra delineato, numerose cooperative sociali che operano in tutto il territorio italiano, munite dei titoli abilitativi per effettuare il trasporto e /o il recupero del rifiuto in oggetto, hanno stipulato con le municipalizzate e/o Comuni interessati convenzioni per l'affidamento del servizio pubblico di raccolta di cartucce *toner* per stampante *laser*, contenitori *toner* per fotocopiatrici, cartucce per stampanti, *fax* e calcolatrici a getto d'inchiostro, cartucce nastro per stampanti ad aghi classificate con i codici di cui al paragrafo 13.20 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998. Il servizio così concepito ha riscosso notevole interesse da parte delle utenze non domestiche. La cooperativa sociale Il Grillo, ad esempio, che opera nelle province di Venezia, Padova e Treviso, effettua il servizio presso oltre 8.500 clienti. Tale servizio, ad ogni effetto servizio pubblico essenziale (art. 1 della legge n. 146 del 1990), nonché attività di pubblico interesse, in quanto avente ad oggetto rifiuti assimilati agli urbani, veniva svolto dalle cooperative come micro raccolta nell'ambito del territorio di competenza, in esenzione dal formulario ai sensi dell'art. 15 del decreto legislativo n. 22 del 1997 (oggi art. 193 del decreto legislativo n. 152 del 2006). Infatti, la norma prevedeva (e prevede) che il trasporto di rifiuti urbani è esente dall'obbligo di compilazione del formulario se effettuato dal soggetto che gestisce il servizio pubblico. Esenzione che evidentemente trovava estensione anche alle cooperative affidatarie del servizio in parola, in quanto *longa manus* del gestore del servizio pubblico di raccolta;

è importante evidenziare che con l'entrata in vigore del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante «Norme in materia ambientale» e dei successivi decreti attuativi, sono state abrogate buona parte delle di-

sposizioni legislative previgenti in materia ambientale (prima fra tutte il cosiddetto decreto Ronchi) e si è provveduto alla sostituzione di molti degli atti normativi secondari che su di essi si fondavano. Nello specifico, con il citato regolamento di cui al decreto ministeriale 5 aprile 2006, n. 186, sono state apportate significative modifiche ed integrazioni al testo del decreto ministeriale 5 febbraio 1998 sul recupero agevolato dei rifiuti non pericolosi;

in particolare, la principale modifica per la questione in esame riguarda la sostituzione dei codici riferiti ai rifiuti da imballaggio (CER 15.01.02, 15.01.04 e 15.01.06) con i codici 08.03.18 (*toner* per stampa esauriti, diversi da quelli di cui alla voce 08.03.17) e 16.02.16 (componenti rimossi da apparecchiature fuori uso, diversi da quelli di cui alla voce 16.02.15);

la questione è di rilevante importanza per le cooperative che finora hanno svolto il servizio di raccolta di tale tipologia di rifiuto secondo le modalità sopra indicate, nel territorio dei Comuni serviti da aziende a partecipazione di capitale pubblico e per conto di queste ultime. Ma la questione presenta non pochi aggravii anche per le utenze servite;

ciò per il seguente ordine di motivi: 1) i rifiuti in oggetto, classificati con CER 16.02.16 e 08.03.18, non sembrano più essere assimilabili agli urbani. In quanto rifiuti speciali *tout court*, il trasporto dovrebbe essere accompagnato dal formulario di identificazione dei rifiuti: ciò significa un formulario per ogni ritiro (mediamente si ritirano circa 10 chilogrammi a utenza). Mentre i rifiuti in oggetto sono assoggettati al regime giuridico dei rifiuti speciali, con gli adempimenti amministrativi che ne conseguono in capo alle utenze (compilazione del registro di carico scarico, MUD, tenuta formulari);

a creare ulteriore confusione in una situazione già nebulosa è intervenuto il decreto del Ministro dell'ambiente 22 ottobre 2008, recante «Semplificazione degli adempimenti amministrativi di cui all'articolo 195, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, in materia di raccolta e trasporto di specifiche tipologie di rifiuti» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 265 del 12 novembre 2008;

il provvedimento introduce un semplificazione più formale che reale. In primo luogo, classifica il rifiuto con il solo CER 08.03.18, tralasciando il CER 16.02.16 di cui al paragrafo 13.20 del decreto ministeriale 5 febbraio 1998. Viene prevista la sostituzione del formulario con il documento di trasporto, ma a condizione che: 1) la consegna dei beni dai quali si originano i rifiuti sia fatta direttamente presso il luogo ove si effettuano le operazioni di recupero (cioè l'utente dovrebbe portare materialmente le cartucce all'impianto), 2) non siano previsti depositi temporanei intermedi. È importante evidenziare che le semplificazioni riguardano i soli rifiuti avviati a recupero e conferiti direttamente dagli utenti finali dei beni;

l'agevolazione viene inoltre estesa alle imprese che esercitano attività di trasporto per conto terzi, quali corrieri e vettori ordinari di consegna, per i quali il trasporto dei rifiuti non costituisce attività principale dell'impresa, le quali possono iscriversi all'albo nazionale dei gestori am-

bientali con una procedura semplificata, sempreché il trasporto non superi i 30 chilogrammi al giorno. In buona sostanza, tale intervento legislativo ha individuato una categoria ulteriore di soggetti che possono iscriversi all'albo, creando solo complicazioni e difficoltà interpretative per tutte quelle aziende per le quali il trasporto di rifiuti è attività ordinaria e principale dell'impresa;

dalle considerazioni sopra esposte appare evidente la perdita di efficienza del servizio pubblico di raccolta, con conseguente aggravio di spesa per le utenze, nonché il pericolo che il rifiuto in oggetto, ormai parte integrante della produzione tanto domestica quanto di attività economica, non venga correttamente gestito. Infatti, allo stato attuale, l'attività di raccolta, recupero o rigenerazione dei consumabili per stampa viene spesso affidata ad imprese che ritirano il materiale presso il produttore/detentore, lo trasportano fino agli impianti di destinazione senza che sia osservata la normativa vigente in materia di raccolta, trasporto, recupero e smaltimento dei rifiuti;

è fuor di dubbio che a questo punto non trova aderenza alla realtà pensare che il produttore sia in grado di individuare ogni singola cartuccia affidata al rigeneratore e assicurarsi la resa tal quale di quella consegnata. In secondo luogo, è pacifico che tali materiali di consumo divengono rifiuto nel momento in cui esauriscono la loro funzione e chi affida all'azienda rigeneratrice un materiale sommariamente identificato si disfa di tale materiale, facendo ricadere lo stesso nella definizione di rifiuto di cui all'art. 183, comma 1, lett. a), del decreto legislativo n. 152 del 2006: «rifiuto: qualsiasi sostanza od oggetto (...) di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o abbia l'obbligo di disfarsi». Ad ogni buon conto, il dilagare di tale pratica costituisce una iniqua concorrenza per quelle aziende che agiscono nel rispetto della normativa e contravvengono alle regole che presidiano la gestione dei rifiuti e la tracciabilità delle operazioni che li riguardano,

si chiede di conoscere :

se il Ministro in indirizzo non intenda emanare una circolare esplicativa, o un provvedimento *ad hoc*, che consenta di manlevare tutte le utenze dagli obblighi inerenti alla gestione di tali rifiuti, quando il servizio sia svolto dal pubblico gestore o da un soggetto da questi incaricato e il rifiuto in oggetto sia destinato al recupero, ai sensi dell'art. 195, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, al fine di consentire l'esenzione dal formulario, e degli altri adempimenti conseguenti, per l'utente professionale; si potrebbe prevedere una equiparazione al produttore privato, che non è mai soggetto al formulario e tenuto alla compilazione del registro e del MUD;

se non intenda, altrimenti, rendere tali rifiuti assimilabili agli urbani, anche mantenendo i codici attuali, con la conseguente sottoposizione al regime giuridico previsto per gli urbani o eventualmente tornare a considerare le cartucce, in quanto contenitori di inchiostro, degli imballaggi e, solo qualora non sia più possibile reimpiegarle, dei rifiuti di imballaggio.

(3-02281)

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

la reintroduzione dell'orso bruno nel territorio della provincia autonoma di Trento si è realizzata sulla base di un progetto finanziato anche da risorse europee e condiviso fra la Provincia e il Ministero in indirizzo;

a distanza di alcuni anni il progetto ha avuto un buon successo dal punto di vista scientifico, atteso il numero di soggetti (orsi) stanziati ora sul territorio e il numero di nascite annualmente accertate;

il successo scientifico si è accompagnato a un atteggiamento diversificato da parte della popolazione e dei turisti. La Provincia autonoma di Trento ha predisposto adeguati monitoraggi sui comportamenti degli ormai numerosi orsi presenti sul territorio ed ha previsto indennizzi per eventuali danni (greggi, alveari, pollai sono «vittime» tradizionali degli orsi in un territorio montuoso caratterizzato da piccoli nuclei abitati). La stampa locale segue costantemente e con dovizia di informazioni ogni accadimento connesso all'orso bruno in Trentino (ed anche fuori zona);

considerato che:

al termine della stagione del letargo (dell'orso) la Provincia, con ordinanza dell'organo monocratico presidente, ha deciso di «restringere» un esemplare in apposito sito (una sorta di *grand hotel* per orsi) in ragione della più volte rilevata propensione dell'orsa in oggetto a comportamenti «esuberanti»;

il Ministro, sulla scorta della corrispondenza intercorsa con la Provincia nei mesi precedenti, ha avviato una procedura di ricorso presso il TRGA (Tribunale di giustizia amministrativa) di Trento con una ponderosa memoria;

valutata l'assoluta emergenza dell'argomento nel contesto della situazione nazionale (tra una guerra in Libia e una «manovra» economica epocale) e valutata altresì l'impossibilità di trasferire in Trentino il Dipartimento per il turismo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di ritirare immediatamente il ricorso presso il TRGA per eccesso di zelo e per eccesso di costo rispetto alla modestia dell'oggetto;

se non ritenga prioritario occuparsi di temi drammatici come i rifiuti a Napoli o le svariate emergenze ambientali del Paese, alle quali potrebbero più utilmente essere orientate le risorse umane, professionali e finanziarie del Ministero;

se non ritenga di voler assicurare una più assidua presenza nelle Commissioni parlamentari di riferimento per fornire un'adeguata informazione circa le gestioni governative nelle materie di competenza.

(3-02283)

RUTELLI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

la legge 15 luglio 2009, n. 94, che reca disposizioni di vario tipo in materia di pubblica sicurezza, ha introdotto all'articolo 3, comma 7, la previsione che, fermo restando che ai sensi dell'articolo 134 del testo

unico delle leggi di pubblica sicurezza (TULPS), di cui al regio decreto n. 773 del 1931, e successive modificazioni senza licenza del Prefetto è vietato ad enti e privati prestare opera di vigilanza o controllo di proprietà mobiliari e immobiliari, è autorizzato l'impiego di personale addetto al servizio di controllo delle attività di intrattenimento e di spettacolo nei luoghi aperti al pubblico o in pubblici esercizi anche a tutela dell'incolumità dei presenti;

il decreto ministeriale 6 ottobre 2009, attuativo della legge, prevede la disciplina di determinazione dei requisiti di coloro che possono svolgere servizio di controllo, per fini di sicurezza e ordine pubblico, nel corso di attività di intrattenimento e di spettacolo in luoghi aperti o in pubblici esercizi;

il citato decreto ministeriale individua pure gli ambiti di applicazione di tale normativa, ricomprendendo anche gli esercizi cinematografici e teatrali;

tale disposizione, che entra in vigore il 30 giugno 2011, non trova alcun tipo di motivazione per quel che riguarda cinema e teatri, essendo evidente l'insussistenza di ragioni per l'applicazione rigorosa della norma, chiaramente destinata ad una «tipologia» di utenti ben diversa per fasce di età e comportamenti, da quella che di regola frequenta cinema e teatri;

una rigida applicazione della norma in oggetto sarebbe causa di pesante, ed inutile, aggravio economico a carico dell'attività di gestione dei cinema e dei teatri;

la direttiva del Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno del 17 novembre 2010, chiamata ad interpretare l'ambito di applicazione del decreto ministeriale del 6 ottobre 2010, limita l'ambito di applicazione del decreto medesimo per quel che riguarda gli esercizi cinematografici ed i teatri («Pertanto, per le attività che presentano un minore impatto per l'ordine e la sicurezza pubblica, quali appunto quelle dei cinema e dei teatri, le prescrizioni del decreto in parola andranno a regolamentare esclusivamente il servizio di quella parte di personale addetto a svolgere il complesso di attività (...), a cui potranno essere attribuiti compiti di responsabilità di sala e coordinamento delle maschere. Tale interpretazione risponde a criteri di ragionevolezza, anche perché evita di gravare i gestori di dette attività d'intrattenimento degli oneri della formazione per personale che non necessariamente verrà reimpiegato»);

nonostante questa direttiva, restano dubbi ed incertezze sull'applicazione della norma in oggetto, dubbi che suscitano grande preoccupazione negli operatori del settore,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda chiarire una volta per tutte gli ambiti di applicazione della norma per quel che riguarda gli esercizi cinematografici e i teatri, in modo da evitare che una disposizione di legge non chiara ed applicata senza la dovuta elasticità possa aggravare pesantemente la già difficile situazione economica degli operatori di un settore tanto importante culturalmente ed economicamente per il nostro Paese.

(3-02284)

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

LANNUTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia.* – Premesso che:

il diritto alla libera espressione del pensiero (tutelato dall'articolo 21 della Costituzione) può talvolta entrare in conflitto con altri diritti costituzionalmente garantiti. Nel caso in cui il diritto di cronaca (che è uno dei modi in cui la libera espressione del pensiero si sostanzia) confligga con i diritti della personalità – ossia qualora un soggetto (persona fisica o giuridica) si senta leso da una notizia resa attraverso i *mass media* – c'è uno strumento che può aiutare il soggetto che si ritiene danneggiato, senza dover ricorrere all'autorità giudiziaria. Il riferimento è al diritto di rettifica, sancito dall'articolo 8 della legge sulla stampa n. 47 del 1948 e dagli artt. 42 e 43 della legge n. 416 del 1981, che rappresenta uno strumento riparatorio *sui generis*. Esso tende, infatti, non ad accertare la verità oggettiva, bensì ad arricchire la notizia divulgata con una verità soggettiva, cioè con l'interpretazione dei fatti resa da colui che si ritiene leso. Secondo molti commentatori una tempestiva rettifica possiede talvolta un'efficacia riparatoria assai maggiore del risarcimento pecuniario del danno. Un risarcimento anche sostanzioso, infatti, spesso non restituisce l'immagine pubblica precedente ad una notizia diffamante. Insomma «Chi di penna ferisce, di penna perisce»;

la rettifica di una notizia resa a mezzo stampa è disciplinata dall'articolo 10 della legge n. 223 del 1990 (cosiddetta «legge Mammì»), che ha ridisciplinato quanto disposto dall'articolo 7 della legge n. 103 del 1975;

la rettifica di una notizia diffusa a mezzo stampa è invece regolata dall'articolo 42 della legge n. 416 del 1981, che ha sostituito l'articolo 8 della legge n. 47 del 1948;

la Carta dei doveri del giornalista (sottoscritta dal Consiglio nazionale dell'Ordine dei giornalisti e dalla Federazione nazionale della stampa italiana l'8 luglio 1993) nella premessa statuisce che il lavoro del giornalista si ispira ai principi della libertà d'informazione e di opinione, sanciti dalla Costituzione, ed è regolato dall'articolo 2 della legge 3 febbraio 1963, n. 69, il quale dispone: «È diritto insopprimibile dei giornalisti la libertà di informazione e di critica, limitata dall'osservanza delle norme di legge dettate a tutela della personalità altrui ed è loro obbligo inderogabile il rispetto della verità sostanziale dei fatti, osservati sempre i doveri imposti dalla lealtà e della buona fede. Devono essere rettificate le notizie che risultino inesatte, e riparati gli eventuali errori. Giornalisti e editori sono tenuti a rispettare il segreto professionale sulla fonte delle notizie, quando ciò sia richiesto dal carattere fiduciario di esse, e a promuovere lo spirito di collaborazione tra colleghi, la cooperazione fra giornalisti e editori, e la fiducia tra la stampa e i lettori»;

il rapporto di fiducia tra gli organi d'informazione e i cittadini è la base del lavoro di ogni giornalista. Per promuovere e rendere più saldo tale rapporto i giornalisti italiani sottoscrivono la Carta dei doveri. Nel capitolo «Rettifica e replica», si dispone che «il giornalista rispetta il diritto inviolabile del cittadino alla rettifica delle notizie inesatte o ritenute ingiustamente lesive. Rettifica quindi con tempestività e appropriato rilievo, anche in assenza di specifica richiesta, le informazioni che dopo la loro diffusione si siano rivelate inesatte o errate, soprattutto quando l'errore possa ledere o danneggiare singole persone, enti, categorie, associazioni o comunità. Il giornalista non deve dare notizia di accuse che possano danneggiare la reputazione e la dignità di una persona senza garantire opportunità di replica all'accusato. Nel caso in cui ciò sia impossibile (perché il diretto interessato risulta irreperibile o non intende replicare), ne informa il pubblico. In ogni caso prima di pubblicare la notizia di un avviso di garanzia deve attivarsi per controllare se sia a conoscenza dell'interessato»; sempre nella Carta dei doveri, il capitolo «Incompatibilità» dispone: «Il giornalista non può subordinare in alcun caso al profitto personale o di terzi le informazioni economiche o finanziarie di cui sia venuto comunque a conoscenza, non può turbare inoltre l'andamento del mercato diffondendo fatti e circostanze riferibili al proprio tornaconto. Il giornalista non può scrivere articoli o notizie relativi ad azioni sul cui andamento borsistico abbia direttamente o indirettamente un interesse finanziario, né può vendere o acquistare azioni delle quali si stia occupando professionalmente o debba occuparsi a breve termine. Il giornalista rifiuta pagamenti, rimborsi spese, elargizioni, vacanze gratuite, trasferte, inviti a viaggi, regali, facilitazioni o prebende, da privati o da enti pubblici, che possano condizionare il suo lavoro e l'attività redazionale o ledere la sua credibilità e dignità professionale. Il giornalista non assume incarichi e responsabilità in contrasto con l'esercizio autonomo della professione, né può prestare il nome, la voce, l'immagine per iniziative pubblicitarie incompatibili con la tutela dell'autonomia professionale»;

considerato che:

l'interrogante ha subito la macchina del fango, tendente a screditare la limpida attività di 25 anni a tutela dei diritti dei risparmiatori, utenti dei servizi bancari e finanziari e dei consumatori, dalla Consob su diretto mandato di Unicredit, da parte dell'ex dirigente Alessandro Profumo allontanato dai suoi compagni con una liquidazione da 40 milioni di euro e dal combinato disposto Abi-Consob;

in data 15 ottobre 2007, a seguito di una puntata di «Report» andata in onda il giorno precedente sui derivati avariati che Unicredit collocava ampiamente presso la propria clientela, l'interrogante nella sua qualità di presidente di Adusbef e Rosario Trefiletti, presidente di Federconsumatori, inoltravano, ad integrazione di precedenti esposti, specifiche denunce a 10 Procure della Repubblica, chiedendo di procedere contro Unicredit, la banca dei derivati avariati, anche con l'acquisizione della puntata di «Report», con il seguente integrale testo di comunicato stampa riportato sul sito di Federconsumatori: «Sullo scandalo dei prodotti derivati appiop-

pati dalle banche ed allibratori senza scrupoli ad utenti ed enti locali, al di fuori da qualsiasi controllo delle autorità monetarie, che nonostante gli allarmi e le denunce ricevute, hanno sottovaluto i rischi reali consentendo la crescita di una leva finanziaria che divora i risparmi dei cittadini, Adusbef e Federconsumatori hanno inoltrato oggi nuovi esposti denunce a 10 Procure della Repubblica, dopo quelli dell'11 luglio 2007, chiedendo di acquisire, qualora ce ne fosse ancora bisogno, la puntata di Report andata in onda ieri sera. Gli swap sui tassi infatti, sofisticati strumenti affibbiati dalle banche italiane negli anni scorsi a migliaia di imprenditori ed enti locali (soltanto Unicredit ne ha piazzato circa 32.000 ad altrettante piccole e medie aziende che ritenevano così di garantirsi dall'aumento dei tassi, salvo poi a scoprire che non erano affatto salvaguardati, rischiando così il tracollo), è la più grande bolla speculativa della famiglia degli hedge fund, che non solo la banca centrale europea, ma anche Federal Reserve ed altre banche centrali hanno lasciato lievitare, per consentire l'esclusiva speculazione dei maggiori istituti di credito europei ed americani, di incassare 25 miliardi di dollari Usa di commissioni»;

la Consob di Cardia, all'epoca presidente, e di Vittorio Conti (vicario), di concerto con Profumo di Unicredit e quasi sicuramente dell'Abi, che con la Consob ha un sistema di porte girevoli volte a scambiarsi i direttori generali, come testimoniato dalla successione a Giuseppe Zadra, ex direttore generale Abi con Giovanni Sabatini, entrambi provenienti dalla Consob, invece di aprire un'istruttoria su un sistema bancario che ha collocato derivati avariati per un valore di 80 miliardi di euro presso gli enti locali, apriva un procedimento sanzionatorio contro Adusbef ed il suo presidente per turbativa di mercato, comminando in data 30 novembre 2010 una sanzione amministrativa di 100.000 euro;

Adusbef, fondata dall'interrogante il 13 maggio 1987, ha svolto un'attività di serrate denunce contro un sistema bancario e finanziario poco trasparente ed autoreferenziale perché colluso con le autorità vigilanti, *in primis* Banca d'Italia e Consob, rivolgendosi alla magistratura sia sul fenomeno del risparmio tradito, che ha generato *crac* finanziari ed industriali per 50 miliardi di euro a danno di 1 milione di famiglie, che sulle scalate estive dei «furbetti del quartierino» scoprendo che l'avvocato Marco Cardia, figlio di Lamberto, facente parte di un gruppo ben consolidato di potere com'è dimostrato dalla nomina alla presidenza delle Ferrovie dello Stato da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri subito dopo l'uscita dalla Consob, risultava a libro paga di numerose aziende vigilate dal padre con consulenze ben retribuite dai Ligresti ai Fiorani. Le circostanziate e puntuali denunce dell'Adusbef, che hanno anche contribuito all'allontanamento dell'ex Governatore della Banca d'Italia Antonio Fazio in merito alle malefatte finanziarie ed agli omessi controlli della Consob e della Banca d'Italia, *in primis* su un sistema a giudizio dell'interrogante al limite della legalità con il quale alcuni banchieri hanno gestito il credito ed il risparmio, sempre a danno dei consumatori e delle famiglie, rappresentava una spina nel fianco di un potere economico e di sistemi di controllo collusi con le banche. Per questo il potere econo-

mico, minacciato dalle denunce e dalle quotidiane segnalazioni dell'Adusbef, doveva dare una lezione all'interrogante con un vero e proprio abuso di potere da parte di una Consob che non è mai riuscita a prevenire fenomeni di *crac* e dissesti finanziari ed è stata condannata ripetute volte a congrui risarcimenti per i danni inferti, anche per omessa vigilanza, ai risparmiatori ed alle famiglie. La macchina del fango scattava così su *input* di Profumo di Unicredit, che denunciava una presunta manipolazione dei mercati derivanti dalle denunce a 10 procure della Repubblica in data 15 ottobre 2007, dai presidenti di Adusbef e Federconsumatori, ma solo l'interrogante avrebbe manipolato il mercato. A seguito della delibera sanzionatoria firmata da Vittorio Conti, commissario Consob ed ex dirigente bancario, successivamente smontata dagli avvocati Antonio Tanza, Lucio Golino e Marisa Costelli, notificata il 30 novembre 2010, il 1° dicembre il difensore dei consumatori finiva sulle prime pagine dei giornali come un manipolatore dei mercati. La Consob di Cardia, Conti e Maccarone, coadiuvati da Rocco Salini e da altri funzionari assunti alla Consob, a quanto risulta all'interrogante per raccomandazione e senza alcun concorso di evidenza pubblica, avevano compiuto la missione loro ordinata ed affidata da Alessandro Profumo amministratore delegato di Banca Unicredit, che così poteva tranquillamente continuare nelle disinvolute vendite di derivati avariati ed altri *bond* ad alto rischio ad ignari risparmiatori spesso frodati e truffati dai banchieri, con il concorso dei collusi controllori. Sono stati necessari mesi per ottenere la pronuncia della Corte di appello di Perugia, che, nel procedimento relativo al ricorso del Presidente Adusbef e senatore dell'Italia dei Valori Elio Lannutti, con delibera del 19 novembre 2009, lo sanzionava per l'astronomica somma di 100.000 euro per aver reso dichiarazioni pubblicate a tutela dei risparmiatori su un giornale minore del 16 ottobre 2007 successivamente alla messa in onda della puntata di «Report» (14 ottobre 2007) che aveva messo in luce come le banche avessero piazzato in maniera criminale a imprese ed enti locali i prodotti derivati cagionandone il fallimento o profondi buchi di bilancio;

i giudici perugini, Sergio Matteini Chiari (Presidente), Massimo Zanetti (relatore) che avevano accolto il ricorso di sospensiva sin dal 10 giugno scorso, leggendo il dispositivo in udienza, hanno considerato che le dichiarazioni dell'interrogante non potevano in alcun modo considerarsi fuorvianti per il mercato ed anzi si inserivano nel pubblico dibattito sul pericolo universale per la massiccia ed irresponsabile diffusione di quelle mine vaganti come i derivati emessi a piene mani per finanziare le laute prebende e le *stock option* dei banchieri. Nello specifico, in merito allo scontro sull'entità dell'ammontare del disavanzo del *mark to market* (secondo Unicredit 1 miliardo di euro, secondo Adusbef almeno 4-5), la Corte non ha mancato di evidenziare come Consob si sia limitata a recepire pedissequamente le dichiarazioni di Unicredit interessata a diffondere comunicazioni rassicuranti, senza compiere alcuna istruttoria in merito, a conferma che l'ex banchiere di Intesa San Paolo, Vittorio Conti, che ha firmato la sanzione, ed altri dirigenti hanno agito eseguendo il mandato

di Unicredit per punire ed infangare il buon nome di Adusbef e dell'interrogante, che si battono senza tregua contro truffe, frodi ed abusi quotidiani dei banchieri a danno dei risparmiatori. Si tratta di una censura senza appello che getta un'ombra sinistra sul sistema Consob incline a punire gli storici censori, quali l'interrogante, neppure per conto proprio ma addirittura per conto terzi (nel caso l'Unicredit del mai troppo biasimato Alessandro Profumo, recentemente allontanato dai suoi stessi compagni con una buona uscita di 40 milioni di euro, oltre *stock option*). I giudici di Perugia hanno confermato che Consob ha imbastito quello che è apparso subito – sin dalla comunicazione dell'atto di accertamento nel novembre 2008 – il simulacro di procedimento sanzionatorio, un teorema senza alcun fondamento giuridico. I quotidiani che avevano riportato la notizia in prima pagina il 1° dicembre 2010, inconsapevoli o colpevoli esecutori della macchina del fango ordita a carico dell'Adusbef e dell'interrogante, o non riportavano affatto la notizia o la riportavano con un'evidenza grafica sapientemente occultata per non dare la possibilità ai propri lettori di prendere conoscenza della limpida sentenza della Corte di appello di Perugia, replicata in data 16 giugno 2011 dalla Corte d'appello di Roma, 1^a Sezione Civile, volontaria giurisdizione, Presidente e Relatore Cons. Corrado Maffei, che ha accolto il ricorso di Adusbef su difesa dagli avvocati Antonio Tanza, Marisa Costelli e Lucio Golino avverso la delibera 17071 con cui Consob aveva sanzionato Adusbef e il suo presidente Lannutti per manipolazione dei mercati *ex art. 187-ter* del decreto legislativo n. 58 del 1998, testo unico in materia di intermediazione finanziaria, su esposto Unicredit, a seguito di una dichiarazione del Presidente di Adusbef sull'esposizione della banca dell'allora amministratore delegato Profumo sui derivati comminando l'ingiunzione di pagamento di 100.000 euro. Il dispositivo della sentenza è stato letto in udienza, rinviando le motivazioni a dopo l'estate. Anche su questa ultima vittoria, che ha confutato le tesi accusatorie di una Consob, a giudizio dell'interrogante asservita ai potentati per diffamare, tramite la macchina del fango, le limpide attività di un difensore di consumatori e risparmiatori, non c'è stato alcun articolo di giornale;

premessò altresì che a quanto risulta all'interrogante:

la Consob ha un ufficio stampa, addirittura composto da 3 persone: Sante Vignarelli, Alberto Aglamo e Manlio Pisu, a giudizio dell'interrogante arrivati nella Commissione non si sa bene per quali meriti acquisiti. Il capo ufficio stampa, Manlio Pisu, ex giornalista dell'Ansa, sembra aver istituito rapporti confidenziali con i suoi ex colleghi giornalisti delle agenzie e della carta stampata, spesso rivelando in anticipo le decisioni della Commissione sui provvedimenti che la stessa intraprende. Anche il provvedimento sanzionatorio notificato il 30 novembre 2010 di 100.000 euro per turbativa di mercato era stato annunciato da tempo ad una stampa di regime ed a giornalisti in gran parte «*embedded*», arruolati alla causa di Consob, Isvap e Banca di Italia, precedentemente allertati, probabilmente dallo stesso Pisu, per dare una lezione a quel difensore dei consumatori, che doveva essere infangato per non disturbare più gli «affari» tra

la Consob e le aziende vigilate, soprattutto banche, gruppi assicurativi come i Ligresti, così munifici nell'elargire dorate consulenze all'avvocato Marco Cardia, figlio dell'ex Presidente della Consob, che l'Adusbef aveva denunciato come scandalose alle Procure della Repubblica, da molti anni e prima ancora prima dello scandalo dei «furbetti del quartierino» e delle scalate ostili dell'ex banchiere BPI Giampiero Fiorani, assiduo frequentatore e finanziatore del rampollo dell'attuale presidente delle Ferrovie dello Stato. Il 30 novembre 2010, dopo che due funzionari della Consob avevano notificato in mattinata nella sede Adusbef romana di Via Farini, 62, il provvedimento sanzionatorio per turbativa di mercato, tutte le agenzie di stampa, i giornali *on line* italiani ed esteri, le Tv, insomma il circo mediatico si mobilitava in una gara per rilanciare la notizia che un paladino dei risparmiatori aveva manipolato il mercato e danneggiato la banca Unicredit del signor Profumo. Quasi nessuno riportava il comunicato dell'Adusbef che smentiva qualsiasi manipolazione del mercato sia perché le azioni Unicredit non avevano perso, ma guadagnato a seguito delle denunce a 10 Procure della Repubblica inoltrate il 15 ottobre 2007, sia perché è un diritto di un'associazione denunciare alla magistratura comportamenti illegali dei banchieri, quali Profumo, che avevano collocato derivati avariati presso piccole e medie imprese portate così verso l'insolvenza, senza alcuna informazione sulla rischiosità dell'investimento, che, invece di garantire la copertura del rischio del contraente, offriva la possibilità di guadagno del 90 per cento alla banca proponente per garantire laute *stock option*, prebende e sistemi incentivanti ai banchieri ed ai *manager* con un sistema truffaldino, indagato da numerose Procure della Repubblica, *in primis* la Procura di Milano del pubblico ministero Alfredo Robledo, per aver assegnato derivati ad enti locali per la somma di oltre 80 miliardi di euro ai valori attuali;

il 30 novembre 2010 ed il 1° dicembre, quando la stampa uscì a parere dell'interrogante con la finalità di infangare la limpida attività di un'associazione come l'Adusbef che da oltre 20 anni si era battuta senza tregua contro truffe ed abusi a danno dei risparmiatori e delle famiglie denunciando la plateale collusione dei banchieri con la Consob e la Banca d'Italia, Manlio Pisu si vantava con i colleghi giornalisti che l'interrogante doveva avere una lezione già da tempo e che quella sanzione sacrosanta per manipolazione del mercato sarebbe resistita all'appello, posto che nel 99 per cento dei casi, la magistratura di merito aveva sempre confermato le sanzioni della Consob. Si consideri che analoga sanzione inflitta dalla Consob all'ex presidente della Corte costituzionale Antonio Baldassarri, accusato di manipolazione del mercato sui titoli Alitalia durante le trattative di acquisizione fallita da parte di una cordata di imprenditori, ha avuto sulla stampa un risalto inferiore di neppure un decimo rispetto alla diffusione della sanzione all'Adusbef, a riprova della vera e propria macchina del fango, diretta dal duo Cardia-Conti, dietro specifico mandato di Unicredit, come risulta dagli atti giudiziari depositati e dalle pronunce della Corte di appello di Perugia. L'ufficio stampa della Consob e Manlio Pisu hanno quindi avuto un ruolo primario ed evidente nella diffusione

della notizia di sanzione costruita senza alcuna base giuridica e senza alcun riscontro dei fatti, come è doveroso per un'autorità che abbia la minima parvenza di autonomia ed indipendenza e non collusa con gli interessi dei banchieri, di Profumo e delle imprese vigilate, come dimostrano le sentenze delle Corti di appello;

lo scandalo della P4 reso noto dalle inchieste della magistratura su Bisignani già iscritto, nel caso di specie, alla loggia massonica P2, manovratore occulto di un ben definito gruppo di potere che aveva la finalità di sovvertire l'ordine costituito per piegarlo ad interessi di parte e che vede coinvolto *in primis* il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dottor Gianni Letta, al quale il faccendiere sembra rispondere per designare non i migliori, ma i peggiori in posti chiave ed ordire trame per consolidare una tela di ragno che avvolge in un sistema gelatinoso *manager*, dirigenti di azienda, generali, autorità vigilanti, banchieri ed assicuratori, ha messo in luce un sistema di potere parallelo allo stesso ordinamento democratico. La stessa tela di ragno che a quanto risulta all'interrogante nella Consob, tramite Cardia e Conti, i maggiori esecutori della descritta macchina del fango, ha generato un sistema di parentopoli con assunzioni clientelari degli elementi peggiori, per i quali sono state costruite carriere dorate nei posti chiave tramite concorsi interni probabilmente pilotati;

considerato che ad avviso dell'interrogante occorrerebbe:

a) conoscere con quali criteri siano stati selezionati Manlio Pisu, Sante Vignarelli, Alberto Aglamo, che operano all'ufficio stampa della Consob per sviluppare notizie denigratorie, come nel caso di specie, volte a diffamare ed infangare le limpide attività a tutela dei risparmiatori e consumatori, spesso truffati da banche ed imprese con il concorso delle autorità vigilanti;

b) acclarare l'eventuale esistenza di una vera e propria macchina del fango ordita da Unicredit e dall'ex amministratore delegato Profumo ed eseguita dalla Consob, *in primis* dal duo Cardia-Conti, con la finalità di diffamare ed infangare un paladino dei risparmiatori che si batte da un quarto di secolo per tutelare i diritti dei cittadini, dei consumatori e della povera gente dalle grinfie dei banchieri e dei loro sodali platealmente collusi con le autorità vigilanti per conseguire i propri affari;

c) accertare, stante la gravità dei fatti descritti, se vi siano state assunzioni senza concorsi pubblici, progressioni di carriera *ad hoc* ed apparentemente pilotate finalizzate a promuovere i peggiori ai posti chiave, in modo da renderli soggetti a eseguire i *desiderata* di superiori ed esecutori materiali di denigrazione verso le voci critiche ed i rappresentati dei diritti dei consumatori e risparmiatori;

d) far sì che il gruppo, guidato dal commissario Vittorio Conti, a quanto risulta all'interrogante esecutore materiale della macchina del fango, venga messo in condizione di non nuocere, posto che il suddetto commissario, ex dirigente bancario, non sente il dovere di rassegnare immediate dimissioni a causa del fallimento di un vero e proprio disegno criminoso, richiesto dai suoi ex colleghi banchieri, smontato da ben due sentenze delle Corti di appello di Perugia e di Roma e per impedire che fatti

così gravi e scandalosi, avallati dal presidente della Consob Giuseppe Vegas, possano di nuovo accadere;

e) restituire all'ufficio stampa della Consob quella deontologia professionale compromessa ed offuscata, specie da Manlio Pisu che, invece di limitarsi a dare le notizie, ha abusato del suo ruolo per infangare rappresentanti di consumatori e risparmiatori,

si chiede di sapere quale sia la valutazione del Governo sulla vicenda, per gli aspetti di propria competenza, ed in particolare quali misure urgenti intenda intraprendere per far sì che la Consob, a giudizio dell'interrogante vera e propria succursale dell'Abi e degli interessi dei banchieri e delle imprese vigilate che chiedono alla Commissione di eseguire le proprie direttive svilendo un compito di terzietà e di pubbliche garanzie verso i cittadini vessati quotidianamente dalle banche, possa avvalersi degli strumenti più idonei per operare nell'ambito della piena legalità, nel preminente interesse dei risparmiatori.

(3-02282)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

POLI BORTONE. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

nei giorni scorsi un detenuto di 38 anni nel carcere di Lecce è stato protagonista di un atto di autolesionismo: ha ingerito due lamette da barba ed è stato trasportato in ospedale;

il gesto è stato determinato dalle precarie condizioni del giovane costretto su una sedia a rotelle a causa di un episodio violento;

in un primo momento il detenuto era stato assegnato agli arresti domiciliari, poi revocati;

occorrerebbe ricoverare il detenuto in una eventuale struttura sanitaria adeguata alle sue condizioni precarie di salute;

nonostante l'impegno e la buona volontà dei dirigenti e del personale, le condizioni del carcere di Lecce (ma, si potrebbe dire, delle tante carceri più in generale) non sono tali da consentire che siano rispettati pienamente i diritti umani;

da 100 giorni l'on. Pannella ha iniziato uno sciopero della fame per sottoporre all'attenzione del Parlamento un problema della massima gravità, quale quello del sovrappopolamento delle carceri,

si chiede di sapere quali iniziative immediate il Ministro in indirizzo intenda assumere per affrontare un problema così grave, sia per il caso specifico del carcere di Lecce, sia per le condizioni più generali delle carceri italiane.

(4-05508)

BUTTI. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze, dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

dal 1° marzo 2011 il valico di Crociale dei mulini (in località Ronago) in provincia di Como è stato chiuso al traffico dei materiali inerti;

l'impatto sulla viabilità è stato particolarmente drammatico. I camion pesanti di sabbia ed inerti che dalle cave della zona si recavano nel territorio elvetico tramite il suddetto valico (senza l'attraversamento di alcun centro abitato) di punto in bianco si sono visti costretti a passare per quello di Bizzarone. Numerosissimi mezzi pesanti hanno letteralmente invaso le strade dei comuni limitrofi. Il centro di Uggiate Trevano (Como), che rappresenta la via più breve, è quello maggiormente interessato dalla problematica;

gli evidenti problemi di sicurezza per i cittadini e di danneggiamento ed usura del manto stradale che attraversa i comuni interessati (si osservi che il centro storico di Uggiate Trevano appena due anni orsono è stato oggetto di un costoso intervento di riqualificazione urbana che lo ha rivitalizzato e lo ha reso maggiormente fruibile dagli abitanti) nonché il sensibile aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico proprio in contesti urbani delicati hanno indotto i residenti dei suddetti comuni ad avanzare le dovute rimostranze;

la stampa locale ha dato ampio spazio alla problematica mentre il coordinamento cittadino del Pdl, oltre ad aver sensibilizzato il problema attraverso mobilitazioni sul territorio, ha anche richiesto l'intervento immediato da parte dei parlamentari comaschi con nota del 31 maggio 2011;

in risposta ad una comunicazione dell'interrogante del 1° giugno 2011, con la quale venivano richieste delucidazioni al Direttore dell'Ufficio delle dogane di Como, dottor Claudio Rendano, quest'ultimo ha definito la chiusura del valico come una scelta obbligata, dettata da una serie di ragioni di carattere giuridico (disposizioni di un regolamento comunitario sulla sicurezza delle esportazioni, entrato in vigore dal 1° gennaio 2011), tecnico (ufficio non informatizzabile) nonché di competenza operativa (valico viaggiatori e non commerciale);

se è pur vero che tale decisione deve essere valutata unitamente agli aspetti positivi che ha generato in termini di sicurezza dei traffici e che ancora genererà attraverso il recupero di risorse umane da destinare al maggior controllo del territorio della stessa popolazione residente, è altrettanto vero che non è possibile prescindere o, comunque, ignorare il drammatico impatto che la chiusura del valico sta avendo sulla viabilità e sulla salute delle comunità interessate;

il bene della salute è d'altra parte tutelato dalla Costituzione come fondamentale diritto dell'individuo ed interesse della collettività;

stanti le ragioni espresse dall'Ufficio delle dogane di Como, dalle quali emerge l'impossibilità di procedere ad una riapertura del valico se non per provvedimento ministeriale, gli enti territoriali coinvolti stanno provvedendo allo studio di soluzioni alternative al passaggio dei mezzi pesanti attraverso il centro di Uggiate Trevano coordinate dal Prefetto di Como. Si sta susseguendo una serie di incontri presso l'Ufficio territoriale di Governo;

sotto tale profilo il Prefetto ha infatti: 1) istituito una Commissione tecnica, composta dai Sindaci interessati, avente il compito di differenziare i percorsi su cui distribuire il traffico pesante e stabilire diverse fasce

orarie di rispetto da parte dei trasportatori; 2) invitato l’Agenzia delle dogane, in sinergia con la Guardia di finanza e con le autorità doganali elvetiche, a raggiungere una posizione comune per ampliare gli orari di apertura al traffico pesante del vicino valico di Bizzarone;

ancorché tali intenti vadano letti positivamente, pare di poter ritenere che le soluzioni prospettate (individuazione di tragitti alternativi), anche per la ristrettezza della tempistica indicata dal Prefetto, siano comunque destinate a tamponare il problema ma non a risolverlo in maniera definitiva;

pur in ottemperanza alle direttive europee, sarebbe infatti opportuno, a giudizio dell’interrogante, valutare la possibilità di procedere ad una riapertura – ancorché temporanea e comunque in deroga a tali direttive – del suddetto valico. Ciò consentirebbe agli enti territoriali coinvolti, di concerto con l’Ufficio territoriale del Governo, di trovare delle soluzioni idonee di viabilità,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dell’avvenuta chiusura del valico di Crociale dei Mulini (Ronago, Como) e delle problematiche scaturite a seguito di tale chiusura e quali iniziative intendano eventualmente assumere al riguardo;

se non ritengano opportuno attivarsi in via ministeriale per la riapertura anche temporanea di tale valico (6/12 mesi al massimo) che consenta agli enti territoriali interessati di adottare con la tempistica necessaria le soluzioni di viabilità più opportune ed adeguate al fine di limitare i disagi patiti e *patiendi* delle comunità in questione.

(4-05509)

FLERES. – Al Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare. – Premesso che:

nell’annuario dei dati ambientali del 2010, stilato dall’Istituto superiore per la ricerca ambientale (ISPRA), emerge che in Sicilia sono attivi 70 stabilimenti industriali a rischio di incidente;

in particolare, secondo l’ISPRA, in Sicilia vi sarebbe una consistente combinazione fra il rischio naturale e la presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante;

nell’ampia gamma di rischi causati in maniera diretta o indiretta da attività umane potenzialmente pericolose per l’ambiente e la vita, l’acqua, l’aria e il suolo dei siti nei quali insistono gli impianti subiscono costantemente, da oltre mezzo secolo, la pressione industriale;

l’ISPRA indica, fra gli impianti maggiormente a rischio, quelli presenti nelle aree di Gela (Caltanissetta) e di Augusta-Priolo-Melillo-Siracusa e i depositi di prodotti agricoli in provincia di Ragusa e quelli di prodotti infiammabili;

in particolare, nell’area di Augusta-Priolo-Melilli dovrebbe anche essere realizzato un impianto di rigassificazione;

premessi, inoltre, che:

il suolo siciliano è notoriamente classificato a rischio idrogeologico e ad alto rischio sismico;

tale stato di rischio di incidenti industriali dell'isola era stata segnalata anche negli anni precedenti;

la legislazione regionale è assolutamente carente in materia di tutela e salvaguardia dell'ambiente e di bonifiche e/o prevenzione,

l'interrogante chiede di sapere se e in quali modi il Ministro in indirizzo, in carenza di rilevanti interventi regionali, intenda intervenire al fine di arginare i rischi in materia ambientale e industriale cui è attualmente sottoposto il territorio della Sicilia.

(4-05510)

BIONDELLI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

nella seduta antimeridiana del 22 giugno 2011 la prima firmataria del presente atto di sindacato ispettivo ha portato all'attenzione dell'Aula il problema di una persona malata di SLA (con diagnosi certa e certificata) che si è vista rispondere dalla Commissione INPS per le invalidità civili che per la concessione dell'indennità di accompagnamento «dovrà ritornare in un momento successivo»;

nella giornata di domenica 26 giugno l'interrogante è venuta a conoscenza che la circostanza che una persona, malata di distrofia muscolare dal 1981, ha dovuto inviare all'INPS la documentazione «provvisoria» del proprio stato di malattia. Inviata tale documentazione all'inizio del 2011 e dopo un sollecito dell'interessato – non avendone egli alcuna notizia – si è visto rispondere che «essendo trascorsi 60 giorni dalla presentazione della documentazione provvisoria la stessa è da intendersi come definitiva»;

questi sono solo due esempi (gli ultimi in ordine di tempo) delle innumerevoli lettere, *e-mail*, telefonate, eccetera, che giungono – purtroppo – regolarmente all'attenzione dell'interrogante;

queste tematiche sono state oggetto, in modo responsabile e trasversale, di mozioni, interpellanze, interrogazioni oltre che di interventi legislativi *ad hoc* da parte di tutti i rappresentanti dal mondo politico, a qualsiasi parte essi appartengano;

rilevato che:

tale atteggiamento, condiviso, nei confronti di queste situazioni tanto gravi quanto purtroppo diffuse non può essere vanificato da atteggiamenti burocratico-amministrativi degli enti preposti a darne attuazione che, invece di essere al servizio delle persone che si rivolgono loro, costituiscono spesso un elemento di frustrazione delle legittime aspettative;

tutti gli interventi normativi (legislativi ed amministrativi) dovrebbero avere come loro costante una sempre maggiore attenzione al soddisfacimento dei diritti e dei bisogni dei cittadini, sia per la celerità della risposta sia per la semplificazione dell'*iter* necessario per ottenerla;

tenuto conto che la semplificazione e la celerità non devono, comunque, far venir meno i necessari controlli di congruità né tanto meno

costituire l'alibi per comportamenti delittuosi e truffaldini che vanno, sempre, individuati e perseguiti,

si chiede di sapere quali iniziative di propria competenza il Ministro in indirizzo voglia intraprendere per sollecitare i vertici direzionali dell'INPS ad impartire disposizioni che, rispettose, ovviamente, della vigente legislazione in materia di riconoscimento di invalidità civile ed indennità di accompagnamento, consentano non una rapida ma «immediata» definizione delle relative pratiche nei confronti di quei soggetti che risultano affetti da gravissime patologie croniche invalidanti, spesso ad *exitus* infausto (malati oncologici terminali, SLA, distrofia muscolare, eccetera).

(4-05511)

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

ad agosto 2009 la Procter & Gamble (P&G), società multinazionale di prodotti di largo consumo, stipula con la società farmaceutica americana Warner Chilcott (WC) un accordo per la cessione del proprio ramo farmaceutico, cessione che diventerà effettiva in data 30 ottobre 2010;

secondo quanto riferito dai lavoratori, al momento della cessione, P&G comunica la determinazione di WC di investire sui farmaci e sul personale proveniente da P&G in forza della riconosciuta elevata qualificazione professionale di tale personale, elementi che, secondo WC, avrebbero consentito grandi investimenti in termini di innovazione e sviluppo di farmaci;

in data 2 ottobre 2009, la neocostituita società Warner Chilcott Italy (WCI), a norma dell'art. 47 della legge 29 dicembre 1990, n. 428, invia una breve comunicazione alle rappresentanze sindacali firmatarie dell'accordo di cessione del ramo d'azienda illustrando i progetti e le strategie di sviluppo del ramo in via di acquisizione;

in data 19 gennaio 2011 si svolge una riunione tra i rappresentanti delle Rappresentanze sindacali unitarie, il direttore delle Risorse umane Alessandro Maniscalco e il direttore delle vendite Gianni Paolucci al termine della quale viene redatto un verbale, sottoscritto da tutti i partecipanti, nel quale si legge testualmente il «Raggiungimento degli obiettivi complessivi di vendite in fatturato» e che si conclude con l'assicurazione che «Non ci sono elementi di preoccupazione che riguardano aspetti occupazionali, salvo imprevisti di grossa entità che esulano dalle previsioni aziendali»;

in palese antitesi con quanto comunicato nella riunione del 19 gennaio 2011, in data 18 aprile 2011 WCI, ai sensi dell'art. 24 della legge 23 luglio 1991, n. 223, invia a tutti i suoi 151 dipendenti non dirigenti (impiegati amministrativi, addetti alla contabilità, informatori scientifici del farmaco), alle organizzazioni sindacali ed alle competenti Direzioni provinciali del lavoro una comunicazione con la quale annuncia l'apertura di una procedura di mobilità motivata dalla «necessità di avviare la procedura di riduzione del proprio personale per cessazione delle proprie attività» In particolare secondo la citata comunicazione, tale riduzione (ri-

guardante in realtà la totalità dei dipendenti) sarebbe necessaria a causa della «situazione negativa nella quale versa il mercato farmaceutico in Europa ed in Italia ed in particolare nella scadenza del brevetto per il prodotto farmaceutico Actonel, occorsa nel mese di dicembre 2010, con la vendita del quale la società realizzava circa il 70% del proprio fatturato annuo» e dalla previsione secondo la quale «la perdita dell'esclusiva connessa ad Actonel e l'introduzione sul mercato di farmaci generici della stessa tipologia provocherà una significativa, rapida, insostenibile e sostanziale riduzione dei ricavi della società»;

considerato che:

per quanto risulta agli interroganti, la non veridicità, e comunque incompletezza, della comunicazione del 18 aprile 2011 emerge da ciò che costituisce la ragione posta a fondamento della procedura di riduzione del personale per asserita cessazione di attività, e cioè la fisiologica scadenza del brevetto relativo al farmaco Actonel (unico dato veritiero, ma del tutto insignificante, contenuto nella comunicazione) la quale era, ovviamente, ben nota fin dal momento della registrazione del farmaco (numerosi anni or sono) e dunque anche al momento della cessione del ramo farmaceutico da P&G a WC, e detta circostanza non solo non ha impedito la cessione del suddetto ramo farmaceutico, motivata anzi da trionfalistici proclami di rilancio dell'attività farmaceutica, di espansione mondiale e potenziamento di WC, di crescita di fatturati, ma non è stata nemmeno menzionata come possibile causa di imminenti problemi occupazionali per il personale nella comunicazione del 2 ottobre 2009, la cui finalità essenziale, a norma dell'art. 47 della legge n. 428 del 1990, era proprio quella di rendere edotte le organizzazioni sindacali, ed i lavoratori, dei motivi del programmato trasferimento d'azienda, delle sue conseguenze giuridiche, economiche e sociali per i lavoratori, e delle eventuali misure previste nei confronti di questi ultimi, al fine di consentire il confronto ed il controllo sindacale in un quadro di massima trasparenza;

inoltre nella comunicazione del 2 ottobre 2009 non v'è traccia alcuna di informazioni sulle suddette conseguenze giuridiche, economiche e sociali per i lavoratori, ed in particolare di possibili ricadute occupazionali, ed anzi si asserisce che il trasferimento non avrebbe avuto «alcuna conseguenza sull'occupazione»;

le false rassicurazioni su grandi prospettive lavorative (che hanno scoraggiato molti da scelte professionali ed esistenziali diverse) sono proseguite per tutto il 2010 tanto che, come denunciato dai lavoratori, in più occasioni, pubbliche e private, i vertici aziendali avrebbero assicurato ampie prospettive di crescita di mercato e di fatturati;

secondo quanto rilevato dai lavoratori, nella comunicazione del 18 aprile 2011 il motivo addotto a giustificazione della cessazione di attività (la scadenza, nel dicembre 2010, del brevetto relativo al farmaco Actonel) sarebbe non veritiero in quanto del tutto insignificante, perché fisiologico ed immanente e noto da sempre, e così pure la pretesa riduzione del fatturato e dei ricavi che ne sarebbe conseguenza, sarebbe in realtà smentita da comunicazioni ufficiali della stessa WCI;

inoltre non risulterebbe veritiera nemmeno l'asserita «cessazione di tutte le attività aziendali» non avendo WC ceduto l'autorizzazione all'immissione in commercio (AIC) relativa ai farmaci che gestisce, ed in relazione ai quali deve per legge svolgere una serie di attività legalmente necessitate (farmacovigilanza attiva e sorveglianza *post marketing*). Secondo i lavoratori, la falsamente addotta cessazione di tutte le attività aziendali ha comportato altresì l'omissione di contenuti essenziali della comunicazione, quali la mancata indicazione delle ragioni per cui non è possibile individuare misure alternative ai licenziamenti, e la mancata indicazione della collocazione aziendale e dei profili professionali del personale eccedente;

con la soppressione del servizio di informazione scientifica sui farmaci, del servizio scientifico e del servizio di farmaco-vigilanza verrebbero meno le garanzie poste a tutela della salute tra i pazienti utilizzatori dei farmaci di cui WC ha avuto l'AIC,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza di quanto esposto;

quali azioni concrete intenda porre in essere al fine di promuovere un tavolo di confronto tra la Warner Chilcott Italia e le parti sociali finalizzato all'individuazione di soluzione della vertenza illustrata che salvaguardi i livelli produttivi ed occupazionali;

quali interventi intenda porre in essere al fine di chiarire i reali termini dell'operazione;

se non ritenga, nell'ambito delle proprie competenze, di verificare la correttezza dei comportamenti posti in essere da Procter & Gamble e Warner Chilcott nell'ambito della vicenda illustrata;

quali azioni concrete intenda porre in essere, anche a livello legislativo, al fine di tutelare i diritti dei lavoratori dagli eventuali abusi della normativa riguardante la cessione di ramo d'azienda;

quali azioni si intendano intraprendere al fine di tutelare la salute pubblica messa a rischio dalla soppressione del servizio di informazione scientifica da parte di Warner Chilcott sui propri prodotti.

(4-05512)

GIAMBRONE, CARLINO. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che in data 17 maggio 2011 gli interroganti hanno presentato l'atto di sindacato ispettivo 4-05182, sulla vicenda dei 143 lavoratori (di cui 122 informatori scientifici del farmaco) della società farmaceutica Roche, cui la stessa società aveva comunicato il 10 gennaio 2011 la necessità di risolvere il rapporto di lavoro, in vista dell'esigenza di contenere i costi aziendali;

considerato che:

nell'atto di sindacato ispettivo di cui in premessa si illustrava tra l'altro come la Roche, per scegliere i soggetti da licenziare, avesse escogitato un criterio basato sul punteggio e su alcuni parametri stabiliti arbitrariamente dall'azienda, i quali dunque non apparivano provvisti dei connotati, richiesti per legge, di obiettività e generalità e tendevano, invece, a

creare soltanto un apparente coinvolgimento nella procedura di licenziamento collettivo di tutti gli informatori scientifici del farmaco, aggirando in tal modo la contestata fungibilità tra i medesimi lavoratori;

risulta agli interroganti che la Roche avrebbe proceduto al licenziamento di tre informatori scientifici del farmaco (ISF) solo perché gli stessi avrebbero chiesto informazioni precise circa i criteri e la formazione delle relative graduatorie;

due di questi dipendenti erano stati appena reintegrati dalla Corte di Appello di Milano nella funzione di ISF, dopo che per tre anni sarebbero stati demansionati e avrebbero subito un trasferimento della sede di lavoro dalla Sicilia e dal Lazio a Monza;

questo atteggiamento della Roche appare vessatorio e persecutorio verso lavoratori che avrebbero solo richiesto trasparenza e controllo della legittimità delle varie procedure fin qui attuate;

tale intervento di controllo e verifica, evidentemente non ancora effettuato, era stato richiesto al Ministro in indirizzo con l'atto di sindacato ispettivo, il quale, tuttavia, non ha ancora ricevuto risposta,

si chiede di sapere:

quale sia il motivo della mancata risposta all'atto di sindacato ispettivo 4-05182;

perché non siano stati attivati gli interventi di controllo richiesti;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle ulteriori vicende sopra esposte e quali azioni concrete nell'ambito delle proprie competenze intenda porre in essere al fine di tutelare i lavoratori da atteggiamenti vessatori da parte di Roche.

(4-05513)

NEROZZI, CASSON, STRADIOTTO. – *Al Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione.* – Premesso che:

il Governo si appresta a procedere alla nomina del nuovo Collegio di indirizzo e controllo dell'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni (ARAN);

da notizie giornalistiche si apprende che tra i membri del nuovo Collegio sarebbe prevista la nomina del signor Enrico Mingardi;

considerato che, per quanto risulta agli interroganti:

il signor Mingardi ha rivestito incarichi pubblici che renderebbero incompatibile la sua nomina a membro del collegio di indirizzo e di controllo del suddetto ente: consigliere comunale di Venezia dal 12 febbraio 2010 al 28 marzo 2010, assessore alla viabilità e mobilità del Comune di Venezia dal 24 aprile 2008 al 12 febbraio 2010, assessore alla mobilità, trasporti del Comune di Venezia dal 3 aprile 2005 al 24 aprile 2008;

infatti, l'articolo 46, comma 7-bis, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, come modificato dall'articolo 58 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n.150, stabilisce che «Non possono far parte del collegio di indirizzo e controllo né ricoprire funzioni di presidente, persone che rivestano incarichi pubblici elettivi o cariche in partiti politici ovvero che ricoprano o abbiano ricoperto nei cinque anni precedenti alla nomina ca-

riche in organizzazioni sindacali. L'incompatibilità si intende estesa a qualsiasi rapporto di carattere professionale o di consulenza con le predette organizzazioni sindacali o politiche. L'assenza delle predette cause di incompatibilità costituisce presupposto necessario per l'affidamento degli incarichi dirigenziali nell'agenzia»;

tale disposizione è stata introdotta allo scopo di determinare una rigorosa distinzione tra sistema dei partiti, sistema sindacale e sistema della politica all'interno dell'ARAN;

considerato, inoltre, che:

in risposta all'interrogazione 5-03213 presentata in data 13 luglio 2010 dall'onorevole Oriano Giovannelli relativamente alla compatibilità della nomina dello stesso Mingardi a vice commissario dell'ARAN, il Sottosegretario di Stato Andrea Augello precisava che la citata disposizione si applica solamente agli organi «ordinari» dell'ARAN, ovvero al Presidente e ai componenti del Collegio di indirizzo e controllo, e non anche agli organi «speciali»;

inoltre, il Ministro ha avvertito in passato la necessità di acquisire il parere del Consiglio di Stato al fine di verificare il rispetto delle norme di legge relative alle incompatibilità previste dal comma 7-bis dell'articolo 46 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come riformulato dall'articolo 58 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, relativamente alla designazione dei componenti del Collegio di indirizzo e controllo effettuate dall'ANCI, dall'UPI e dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, determinando a seguito del citato parere la sostituzione delle figure proposte,

si chiede di sapere:

se al Ministro in indirizzo risulti vera la notizia che tra i membri del nuovo Collegio di indirizzo e controllo sia prevista la nomina del dottor Enrico Mingardi e quali siano le sue valutazioni in merito;

se l'eventuale nomina del signor Enrico Mingardi sia compatibile con le disposizioni previste dal comma 7-bis dell'articolo 46 del decreto legislativo n. 165 del 2001;

se in ordine a tale eventuale nomina non ritenga opportuno assumere un'iniziativa analoga a quella già adottata in precedenza, acquisendo il parere del Consiglio di Stato.

(4-05514)

LANNUTTI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

il convitto nazionale «Vittorio Emanuele II» di Roma ha recapitato alle famiglie degli alunni una lettera nella quale si comunica che a partire dall'anno scolastico 2011/2012 tutti gli iscritti dovranno obbligatoriamente indossare la divisa scolastica;

pertanto, dal prossimo anno scolastico il rettore del convitto obbliga a far adottare agli studenti la divisa il cui onere è posto interamente a carico delle famiglie;

al momento dell'iscrizione le famiglie hanno dovuto sottoscrivere un contratto in cui si obbligavano a far indossare la divisa. In caso di non accettazione della clausola, l'iscrizione non aveva luogo. Nel contratto del semiconvitto questa clausola non è stata controfirmata (come di norma accade per le clausole vessatorie). Inoltre a tale obbligo non è stato quantificato il costo che doveva essere sostenuto;

la relativa comunicazione di provvedere all'acquisto delle divise è stata fatta arrivare alle famiglie per il tramite dei rappresentanti di classe nei giorni conclusivi dell'anno scolastico 2010/2011;

quindi dal prossimo anno una normale famiglia che voglia far andare in questa scuola pubblica i figli è costretta a sostenere, oltre alla spesa della retta, l'ulteriore onere della divisa;

considerando poi il numero degli studenti tra scuola primaria (13 classi), scuola secondaria di primo grado (13 classi) e della scuola secondaria di secondo grado (37 classi) si riscontra un notevole giro di affari, certamente non confrontabile con quello di un semplice grembiule nella scuola primaria;

la tipologia della divisa prevede varie differenze tra i capi femminili e quelli maschili, ciò che ne limita il possibile futuro riutilizzo in ambito familiare (non potendo un fratello indossare la divisa della sorella e viceversa); inoltre la fattura degli abiti non consente di trovarne analoghi nel mercato, cosicché le famiglie sono costrette ad approvvigionarsi solo dalla ditta «Best dress»;

inoltre, l'istituto chiede pagamenti anticipati delle rette scolastiche dei primi anni di ogni scuola e dei corsi per l'insegnamento della lingua inglese con insegnante madrelingua nella scuola primaria in orario curricolare;

i genitori non sono stati avvisati che dal prossimo anno l'offerta formativa verrà ridotta dalle 30 ore dell'anno scolastico 2010/2011 a 27 ore;

nonostante la cosiddetta riforma Moratti consenta di far iscrivere i bambini alla scuola primaria pubblica se nati entro il 30 aprile, il dirigente scolastico del convitto nazionale non lo ha consentito per il prossimo anno scolastico;

non è stata nominata una commissione mensa. Quindi alle famiglie non è dato intervenire sulla questione mensa in alcun modo, anche se da anni tutti si lamentano della scarsa qualità e talvolta della pulizia;

se si presenta lamentela al dirigente scolastico in merito a tali questioni e più in generale sulla completa assenza del principio di trasparenza il professor Fatovic suole rispondere che è lui il responsabile della struttura e chi non è d'accordo con le proprie decisioni non ha altra alternativa se non lasciare la stessa. Uno dei tanti episodi di questa fatta è stato riportato dal quotidiano «Il Fatto Quotidiano» nei giorni successivi alla presentazione dei licei;

a giudizio dell'interrogante, è immorale costringere una famiglia a spendere circa 1.000 euro a bambino per la divisa per poter fare frequentare ai figli la scuola dell'obbligo. Infatti il costo dell'abito per bambino è

di euro 587 a cui occorre aggiungere quello degli ulteriori cambi sperando che il minore cresca poco e possa non variare taglia nel corso di un anno;

infine si riscontra una curiosa differenza tra il convitto nazionale «Umberto I» di Torino e quello di Roma. L'adozione della divisa è avvenuta anche in Piemonte ai sensi della cosiddetta riforma Gelmini e delle normative degli scorsi secoli cui si rifanno i convitti, tuttavia il relativo onere è stato posto a carico del convitto. Solo la spesa per gli ulteriori capi deve essere sostenuta dalle famiglie. Anche i corsi curriculari di lingua inglese nella scuola primaria con l'insegnante madrelingua sono a carico del convitto «Umberto I» di Torino;

considerato che:

il convitto nazionale «Vittorio Emanuele II» di Roma è una scuola pubblica. Il dirigente scolastico è il rettore nominato dal Ministro in indirizzo;

attualmente tale carica è rivestita dal professor Emilio Fatovic, ex assessore comunale di Cividale del Friuli, e segretario generale di un sindacato della scuola a rilevanza nazionale. I tanti impegni esterni, a Bruxelles e in Cina, lo tengono spesso lontano dalla scuola e non gli consentono neppure la presenza alle «rappresentazioni artistiche» della scuola primaria;

la scuola è molto ambita soprattutto per il lungo orario che consente maggiore tranquillità ai genitori che lavorano. Gli studenti entrano alle 8 del mattino ed escono tra le 17-00 e le 17-30 in base alla scuola frequentata;

oltre che nel liceo internazionale, la lingua cinese viene insegnata, in orario curriculare, in alcune classi della scuola primaria a scapito dell'insegnamento della lingua italiana,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti esposti e come sia possibile che, a parità di istituti definiti di eccellenza, vi sia una differente modalità di accesso ai servizi;

se non ritenga di adottare le opportune iniziative al fine di verificare il corretto utilizzo dei fondi da parte del convitto nazionale «Vittorio Emanuele II» di Roma;

se risulti che il convitto nazionale di Roma voglia inserire un *test* di selezione per l'accesso.

(4-05515)

LANNUTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

l'azione a giudizio dell'interrogante scandalosa del gruppo guidato da Bisignani & C., che ha operato fuori della legalità per costituire una rete segreta di relazioni al fine di sovvertire l'ordinamento, designare *manager* negli enti pubblici, censurare l'informazione, ottenere favori ed indirizzare gli investimenti pubblicitari ad agenzie pubblicitarie ed a mezzi di informazione che in cambio si impegnavano a censurare o autocensurare le notizie scomode degli amici appartenenti alla ragnatela, già definito

«sistema gelatinoso» dal Procuratore di Firenze Quattrocchi nell'inchiesta G8; nell'indagine denominata P4 aperta dalla Procura della Repubblica di Napoli, dai pubblici ministeri Curcio e Woodcok sotto l'encomiabile direzione del procuratore Lepore, tale sistema aveva perfino la finalità di controllare l'azione dei magistrati. In un articolo pubblicato sul quotidiano «La Repubblica» in data 17 giugno 2011, che titola: «Da Toro ad Arcibaldo Miller, "Così Papa controllava le procure"», Francesco Viviano riferisce che, a quanto risulta dai verbali, sono molti i nomi di magistrati finiti nell'ordinanza del giudice per le indagini preliminari di Napoli sull'inchiesta su Bisignani che, come si legge nel citato articolo, dice ai giudici: «Quando parlo di "giri" o "giretti"» del politico del Pdl «faccio riferimento all'ambito napoletano». Lì lui attingeva informazioni;

nell'articolo si legge «Roma, Napoli, Trani, Bari, Milano. Una rete che gli permetteva di entrare nelle procure di mezza Italia. Tra fascicoli e segreti d'ufficio. Alfonso Papa, già magistrato poi deputato Pdl, aveva amicizie importanti e, a quanto pare, loquaci. Tanto loquaci da procurargli, a suon di informazioni riservate, uno scranno in Parlamento. Un giro che partiva da Bisignani, toccava molti esponenti della maggioranza e arrivava dritto al sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta. Tanti i nomi di magistrati finiti nell'ordinanza del gip del tribunale di Napoli. Amici di una vita, colleghi di vecchia data, militanti della sua stessa corrente, Unicost, ma anche molte toghe che non sapevano di passare informazioni al collega assetato di potere. Che era interessato alle inchieste più importanti: la P3 di Roma, la P4 di Napoli e quella sul G8. Ma, più in generale, a qualsiasi fascicolo coinvolgesse qualche politico. Spuntano così il nome del procuratore capo di Bari, Antonio Laudati, con cui Papa diceva di essere in buoni rapporti e dell'ex procuratore aggiunto di Roma, Achille Toro, già coinvolto nell'inchiesta sui Grandi Eventi. L'amicizia tra i due era di dominio pubblico. Maria Elena Valanzano, assistente parlamentare di Papa, il 18 febbraio scorso, mette a verbale: "Per quanto riguarda l'ambito giudiziario romano, Papa spesso mi parlava dei suoi contatti e delle sue aderenze con il procuratore Achille Toro e con il figlio, Camillo". Un legame molto stretto, tanto da cercare di dare una mano all'amico caduto in disgrazia. Il 9 marzo 2011 Bisignani chiarisce: "Era molto amico dell'allora procuratore aggiunto di Roma Achille Toro e del figlio Camillo. Al riguardo più volte mi chiese di poter trovare qualche incarico per Toro". Alcune delle toghe citate sono state sentite dal pm John Henry Woodcock. Come nel caso di Arcibaldo Miller che fu "maestro" proprio di Woodcock. Il capo degli ispettori di via Arenula, citato in alcune conversazioni si è difeso: "Voglio ribadire di non aver mai chiesto a Papa di interessarsi delle vicende processuali nelle quali è comparso il mio nome". Dall'inchiesta emerge anche che l'onorevole avrebbe tentato di "contattare" il vice presidente del Csm, Michele Vietti. A raccontarlo è la sua ex assistente, Maria Roberta Darsena, una a cui Papa teneva parecchio, tanto da regalarle una Jaguar. È il 12 aprile, la donna spiega: "Dissi a Papa che ero stata a una cena con Vietti, al riguardo mi fece un sacco di domande e mi chiese con insistenza morbosa quale

fosse il ristorante, che io non ricordavo, e tutti i dettagli della serata". La procura decide quindi di convocare Vietti, ritenuto una "possibile vittima dell'acquisizione di fatti privati a scopo di pressione". Le sue dichiarazioni non vengono nemmeno riportate. I contatti migliori erano, però, quelli partenopei. "Diceva che a Napoli, in ambito giudiziario, la 'comandava lui'", ha spiegato Luigi Maticena ai magistrati. Rapporti consolidati, a detta dello stesso Bisignani. "Quando parlo di Papa, dei suoi 'giri' o 'giretti' e delle sue 'fonti' dalle quali attingeva notizie riservate di matrice giudiziaria, faccio riferimento all'ambito napoletano, nel senso che mi ha sempre detto di avere amicizie e legami tra le forze di polizia e in procura a Napoli". Contatti continui, le informazioni sui procedimenti a carico dei politici sono merce di scambio. L'ex Presidente della Corte di Appello di Salerno, Umberto Marconi, coinvolto anche nell'inchiesta P3 per il falso dossieraggio nei confronti di Caldoro, ha detto al collega Woodcock: "Sono certo che Papa abbia spiegato e spieghi le proprie energie intrecciando rapporti con i carabinieri, con i servizi segreti... concentrato sempre ad agire nell'ombra. Papa ha praticamente a disposizione delle 'truppe' che utilizza per perseguire i suoi scopi personali". La trama puntava dritto a palazzo Grazioli. Lo stesso Giacomo Caliendo, sottosegretario alla Giustizia, il 9 dicembre racconta: "Dopo le ultime elezioni il presidente Berlusconi, in una occasione, mi chiese notizie su Papa dal momento che aveva ricevuto qualche segnalazione diretta a fargli ottenere un incarico";

secondo quanto riportato nell'articolo di Giovanni Bianconi pubblicato su «Il Corriere della Sera» del 29 giugno 2011, «anche il nome del capo dell'Ispettorato del ministero della Giustizia Arcibaldo Miller, magistrato già in servizio alla Procura di Napoli, nell'indagine sulla fuga di notizie che mise sull'avviso gli inquisiti nell'inchiesta partenopea chiamata P4. A farlo è stato il principale indagato, Luigi Bisignani, nel primo interrogatorio davanti ai pubblici ministeri Francesco Curcio e Henry John Woodcock, il 9 marzo scorso. Dopo aver avuto una generica informazione dal deputato Italo Bocchino, ha riferito l'uomo d'affari, avvertì Alfonso Papa, magistrato napoletano e ora onorevole del Pdl, sul quale pende una richiesta d'arresto per favoreggiamento, corruzione e altri reati: "Papa mi disse che ne avrebbe parlato con il suo amico dottor Miller, Io capii che era preoccupato, dal suo atteggiamento". Nell'interrogatorio davanti al giudice che l'ha messo agli arresti domiciliari, Bisignani ha confermato che Papa s'era fatto "un giro a Napoli" e al ritorno gli aveva indicato le persone consultate: "Quello che maggiormente tranquillizzava tutti era il dottor Miller, che era amico suo. Ha detto (Papa, ndr): 'Guarda, stai tranquillo, non c'è niente, Miller è amico del dottor Woodcock (...)'. Un testimone dell'inchiesta, l'avvocato Patrizio della Volpe, ha spiegato ai magistrati a proposito del maresciallo dei carabinieri Enrico La Monica, altro inquisito per la P4 e ora latitante in Senegal: "La Monica aggiunse che il Papa gli aveva riferito di aver chiesto a Miller di fare accertamenti in Procura a Napoli, e che lo stesso Miller lo aveva rassicurato dicendogli che non c'era nessun procedimento a suo carico (cioè del Papa)". Rassicurazione falsa, qualora sia mai avvenuta. Convocato dai suoi colleghi

pubblici ministeri Curcio e Woodcock, il capo degli ispettori ministeriali Miller ha negato ogni coinvolgimento: "Escludo categoricamente di aver ricevuto dal Papa alcuna richiesta di tal genere, e cioè di assumere informazioni relative alla sua posizione processuale; in proposito posso solo dire che ultimamente il Papa mi disse che era preoccupato perché temeva che il dott. Woodcock ce l'avesse con lui e che non parlasse bene di lui, temendo dunque una qualche iniziativa strumentale... Ribadisco che il Papa non mi fece alcuna richiesta, consapevole, credo, dell'assurdità della stessa". Comunque siano andate le cose, è certo che la Procura di Napoli – proprio con il pm Woodcock – stava indagando su Papa e Bisignani. E che alla fine di ottobre 2010, avvisati da qualche "talpa", gli indagati sono venuti a saperlo e hanno smesso di usare i telefoni intercettati. Un'altra fonte di Papa, sempre secondo Bisignani, era il comandante interregionale della Guardia di Finanza Vito Bardi, come ha specificato nell'interrogatorio del 9 marzo: "Mi disse che avrebbe parlato con un certo generale Bardi della Finanza; dopo qualche giorno tornò da me e mi disse che effettivamente aveva appurato a Napoli che la notizia dell'indagine era vera". E il 20 giugno, davanti al giudice, ha ribadito: "Il generale Bardi è un nome che ho fatto e neanche mi ricordavo, ho detto che (Papa, ndr) parlava di un certo Bardi". Sulla base delle dichiarazioni di Bisignani, il generale Bardi è stato indagato per rivelazione di segreto d'ufficio. Ma quando è stato convocato dai pubblici ministeri ha rivendicato la correttezza del suo comportamento. Ha negato di aver mai ricevuto richieste di notizie da Papa su indagini nei suoi confronti; incontrava il magistrato-deputato in occasione di ricevimenti o appuntamenti pubblici, ma non ci furono incontri mirati a conoscere i dettagli di qualche inchiesta. Né lui gli ha fatto alcuna confidenza. Per questo, subito dopo l'interrogatorio, il generale ha presentato una denuncia per calunnia contro Bisignani e chiunque l'avesse indotto a rendere quella testimonianza. È vero invece che Bardi parlò del procedimento su Papa e Bisignani, per il quale la Guardia di Finanza aveva ricevuto dai pubblici ministeri le deleghe a svolgere accertamenti, al comandante generale delle Fiamme Gialle. Periodicamente – ha spiegato l'alto ufficiale ai pm – lui si reca a Roma, nella sede del comando generale, per aggiornare i suoi superiori sulle attività principali e di maggior rilievo, secondo una prassi nota e consolidata. E nel mese di ottobre 2010, ha ammesso Bardi, informò il comandante generale Nino Di Paolo dell'inchiesta coordinata dai magistrati Curcio e Woodcock. Nell'occasione era presente anche il capo di stato maggiore, generale Michele Adinolfi. Quest'ultimo è un particolare importante, perché il deputato del Pdl Marco Milanese – ex finanziere, consigliere politico del ministro Tremonti fino alle recenti dimissioni – ha riferito che fu proprio Adinolfi, nel corso di una cena a Roma, a suggerire di avvertire Bisignani dell'indagine a suo carico. Nell'interrogatorio e poi in un confronto con Milanese, Adinolfi ha negato la circostanza e respinto l'accusa che gli è valsa un avviso di garanzia. Il suo avvocato Enzo Musco è pronto a presentare un'istanza per spostare l'indagine sulla fuga di notizie, per competenza territoriale, da Napoli a Roma»;

considerato che:

un articolo pubblicato venerdì 28 settembre 2007 su «La Voce della Campania», il mensile di Rita Pennarola ed Andrea Cinquegrani, dal titolo: «Chi è Arcibaldo Miller – Gli affari di Cirino Pomicino», fa un ritratto non proprio lusinghiero del capo degli ispettori ministeriali: «Da pm alle procure di Santa Maria Capua Vetere e poi Napoli, alla poltronissima di super 007 del ministero di Grazie e Giustizia, voluto da Castelli e riconfermato da Mastella, ovvero trasversale al punto giusto. Nel suo pedigree, inchieste bollenti come quella sulla ricostruzione post terremoto finita nella classica bolla di sapone. Ma vediamo come andò veramente. Chi è davvero il capo degli ispettori ministeriali Arcibaldo Miller, nominato dal leghista Roberto Castelli e riconfermato dal guardasigilli Clemente Mastella? Una carriera, la sua, che si sviluppa soprattutto all'ombra del Vesuvio, visto che per i bollenti anni '90 è uno dei pm di punta della procura partenopea. A lui l'ex procuratore capo Agostino Cordova affida la leadership – "in quanto giudice anziano", precisa l'ex mastino di Palmi – dello strategico pool anticorruzione, composto da altre tre toghe (Antonio D'Amato, Alfonso D'Avino e Nunzio Fragliasso) e incaricato delle inchieste più scottanti, dal post terremoto alla massoneria a sanitolari. Quando nel '98 scoppia la polemica tra i vertici della procura e gli avvocati partenopei (fiancheggiati da Magistratura democratica) in realtà i bersagli sono due: Cordova e Miller, cui vengono dedicate una ventina di pagine al vetriolo del dossier redatto dalla Camera penale di Napoli. Nel mirino due procedimenti disciplinari a carico della toga di origini scozzesi. Fra i rilievi mossi ci sono "le frequentazioni con la famiglia camorristica degli imprenditori Sorrentino, famiglia che è risultata aver condizionato fortemente gli appalti e le assegnazioni di lavori pubblici in Campania"; frequentazioni – è precisato – insieme al dottor Armando Cono Lancuba, e "ammesse dallo stesso dottor Lancuba negli anni 1985-1987". "Entrambi i procedimenti subiti dal dottor Miller – viene aggiunto nel documento – si sono conclusi con l'archiviazione, ma residuano, nelle due vicende, fondate ragioni di censura sul comportamento del magistrato, per l'estrema disinvoltura manifestata nelle sue relazioni personali". Nel dossier, fra l'altro, viene ricordato che "il procedimento per il reato previsto dall'articolo 416-*bis* del codice penale, che ha visto nel '94 l'arresto di alcuni magistrati napoletani per collusioni con la camorra, ha riguardato anche il dottor Miller e, tra gli altri, un esponente della famiglia Sorrentino". Un procedimento, ovviamente, archiviato. Non rilevante sotto il profilo penale, la motivazione di rito. Ma sotto quello morale e deontologico? Boh. Scrivevano ancora i penalisti nell'infuocato dossier: "Non può che lasciare stupefatti che si sia venuti a una situazione in cui un magistrato della procura di Napoli, che ha fatto parte delle commissioni di collaudo per la ricostruzione post terremoto, si occupa della maxi indagine su tale ricostruzione. Ancor più preoccupante è apprendere che alla ricostruzione in Campania hanno certamente partecipato le imprese della famiglia Sorrentino – come risulta pacifico dagli atti provenienti dalla stessa procura di Napoli – che all'epoca aveva stretti

rapporti con uno dei magistrati che oggi conduce l'indagine". Fanno comunque presente, gli estensori del j'accuse, che "il dottor Miller ebbe comunque a chiedere al dottor Cordova di potersi astenere dal proseguire le indagini riguardanti alcuni procedimenti ed in particolare la 'Sanità', la "Ricostruzione post terremoto" e "il Centro direzionale". È proprio il maxi processo post sisma il clou della carriera professionale di Miller. Che con i tre colleghi raccoglie, in numerosi anni d'indagine, una montagna di carte, attraverso le quali si dimostra in maniera inequivocabile come la classe politica locale riesce a drenare uno smisurato fiume di miliardi a proprio uso e consumo, creando un perfetto sistema a base di "imprese di partito", scatole spesso e volentieri vuote ma opportunamente riempite di appalti pubblici milionari. È l'applicazione, in salsa partenopea, dell'azzeccato teorema-Di Pietro sulle "acchiappa-appalti", sigle e società al servizio dei potenti di turno che hanno tutto il tempo – e i fondi – per tuffarsi sul proscenio nazionale, con un Paolo Cirino Pomicino prima alla Funzione pubblica e poi al Bilancio, un Francesco De Lorenzo alla Sanità, il tandem Antonio Gava-Enzo Scotti agli Interni, Carmelo Conte alle Aree Urbane e "compagnia bella" continuando (secondo il colorito intercalare del patron di Icla, la regina degli appalti, Massimo Buonanno, davanti ai membri della commissione Scalfaro per indagare sugli sperperi post terremoto). Peccato che le mirate piste investigative sbagliano clamorosamente – strada facendo – gli obiettivi. Cadono come foglie al vento le accuse di concussione-corrruzione, comunque tipiche di Tangentopoli. Ha facile gioco 'o ministro Pomicino nel descrivere i più che amichevoli rapporti coi costruttori-amici napoletani. Poteva mai minacciarli se poi – come rivela con dovizia di dettagli – andava quotidianamente a pranzo con loro o era il "padrino" per il battesimo di loro figlio? "È proprio dai racconti di Pomicino – osserva un magistrato – che balza in tutta evidenza un altro tipo di rapporto con i mattonari: erano tutti impegnati in un solo scopo, fare affari, raccogliere fiumi di soldi per le proprie tasche e le correnti di riferimento. Insomma, un'associazione". A delinquere, come recita il classico articolo 416. Con l'aggiunta di un piccolo particolare, il bis. Sì, perché al banchetto arcimiliardario del dopo terremoto (64 mila miliardi di vecchie, vecchissime lire anni '80) ha preso parte un terzo invitato di pietra (ma soprattutto di pietrisco, cave, cemento, calcestruzzo e subappalti a raffica, un 25 per cento abbondante di tutto la torta), la camorra, che con l'occasione ha trovato il propellente necessario per spiccare il grande salto e diventare vera e propria holding. Eppure il maxi pool capitanato da Miller non se ne accorge. Neanche una pagina, una sola, fra gli sterminati faldoni dell'inchiesta, fa riferimento a un nome, un'impresa di camorra. Miracoli di San Gennaro, che hanno soprattutto il pregio di ridurre drasticamente i termini per la prescrizione, da 15 – in caso di 416-bis – a 7 e mezzo per la rituale concussione-corrruzione (che nemmeno c'è). "Al dibattimento è arrivato un cadavere", fu il commento di un cancelliere quando partì il processo di primo grado, destinato a morire inesorabilmente di "prescrizione". E a vedere tutti gli imputati felici, contenti e premiati: Paolo Cirino Pomicino e mister centomila Al-

fredo Vito con la poltrona di membri della commissione Antimafia (...). E pensare che Pomicino, nel '90, fu beccato con le mani nel sacco: un'inchiesta della Voce – titolo "Una bugia grossa come una casa" – documentò per filo e per segno il passaggio di proprietà di un lussuoso immobile nella zona chic di Napoli, a Posillipo, da una società dei Sorrentino ad una dei Pomicino. "Mia moglie ha trovato l'annuncio sul Mattino", ribatté 'o ministro, il quale però conosceva – e da anni – i fratelli Sorrentino, con uno dei quali (poi ucciso in un regolamento dei conti) intratteneva "amichevoli" rapporti, addirittura su carta ministeriale. Dopo alcune burrasche giudiziarie, i Sorrentino hanno trasferito il loro quartier generale a Lucca e generato una galassia societaria: fra i primattori Augusto Dresda, manager di spicco dell'Icla. Arieccoci (...). Alle ultime amministrative partenopee, il nome di Miller è rimbalzato più volte come possibile candidato alla poltrona di sindaco in quota Casa delle Libertà, da contrapporre a Rosa Russo Iervolino. "Un uomo d'ordine per ripulire la città", era il leit motiv che correva fra le truppe del cavaliere. "Già la città è un bordello...", controbattevano altri, ricordando la storia della casa di appuntamenti di via Palizzi nella quale il nome di Miller venne tirato in ballo insieme a quello di altri magistrati: la storia non ha avuto alcun seguito penale, ma di quella casa si è a lungo parlato in occasione dell'omicidio Siani (la pista Rubolino – il cui nome dopo la morte è tornato alla ribalta per alcune piste vaticane indagate dalla procura di Potenza – poi finita nella classica bolla di sapone). La candidatura di Miller alla fine saltò: al suo posto, comunque, un altro uomo d'ordine, l'ex questore di Napoli Franco Malvano. La figlia di Miller, Cristina, ha sposato Pietro Scaramella, fratello di Mario Scaramella, la "spia" in salsa partenopea coinvolta nel caso Livtinenko e braccio destro di Paolo Guzzanti nella Mitrokhin. Sotto il profilo professionale, Cristina segue le orme paterne. A dicembre 2006 ha preso parte al concorso per commissario di polizia con una tesi dal titolo "L'infiltrazione della criminalità organizzata nel ciclo dei rifiuti: il caso Campania. Tecniche di investigazioni e strumenti di contrasto". A quando una tesina su "007 o pataccari: la Scaramella story"?»,

si chiede di sapere:

se risulti che nel 1998, quando scoppia la polemica tra i vertici della procura e gli avvocati partenopei in un *dossier* della camera penale di Napoli vi erano pesantissimi rilievi su alcuni procedimenti disciplinari a carico di Miller tra i quali le frequentazioni con la famiglia camorristica degli imprenditori Sorrentino, famiglia che è risultata aver condizionato fortemente gli appalti e le assegnazioni di lavori pubblici in Campania; frequentazioni insieme al dottor Armando Cono Lancuba, e «ammesse dallo stesso dottor Lancuba negli anni 1985-1987», con i procedimenti subiti dal dottor Miller conclusi con l'archiviazione;

se risulti che nelle due vicende, si trovavano fondate ragioni di censura sul comportamento del magistrato, per l'estrema disinvoltura manifestata nelle sue relazioni personali presenti nel *dossier*, dove viene ricordato, a quanto risulta dall'articolo citato, che «il procedimento per il reato previsto dall'articolo 416 bis del codice penale, che ha visto nel

'94 l'arresto di alcuni magistrati napoletani per collusioni con la camorra, ha riguardato anche il dottor Miller e, tra gli altri, un esponente della famiglia Sorrentino. Un procedimento, ovviamente, archiviato»;

se risulti che nella rete, che gli permetteva di entrare nelle procure di mezza Italia, Alfonso Papa vantasse amicizie importanti, a partire da Bisignani che arrivava dritto al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta;

quali misure urgenti il Governo intenda attivare per evitare che vi possa essere in futuro una fuga di notizie delle indagini più delicate, analoghe alla P3 di Roma, alla P4 di Napoli e a quella sul G8, che ha visto coinvolti il nome del procuratore capo di Bari, Antonio Laudati, dell'ex procuratore aggiunto di Roma, Achille Toro, già coinvolto nell'inchiesta sui «Grandi Eventi», per cui si è dovuto dimettere dalla magistratura.

(4-05516)

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

le indicazioni fornite dall'Unione europea (UE) nel 1990 con lo «Schema Direttore della rete europea ad alta velocità» prevedevano la creazione di una rete di trasporti ferroviaria che raggiunga omogeneità tra i vari Stati membri ed elevate velocità di servizio;

tale piano comprendeva la realizzazione di 9.000 chilometri di nuove linee con velocità superiori a 250 chilometri orari, il potenziamento di 15.000 chilometri di linee esistenti, per velocità intorno a 200 chilometri orari, e 1.200 chilometri di varie tratte di collegamento;

per rispondere all'esigenza, comune a tutti i Paesi dell'UE, di sviluppare la modalità di trasporto su ferro di passeggeri e merci, aumentare l'offerta di mobilità e contribuire al riequilibrio modale dei sistemi di trasporto, l'Alta Velocità (AV) italiana ha adottato una formula leggermente diversa rispetto agli altri Stati membri, che è quella dell'AV/ Alta Capacità;

ad un primo tentativo di sintesi si possono individuare, in Europa, almeno tre modelli di sviluppo ferroviario con caratteristiche di AV: *a)* quello francese, esclusivamente per passeggeri, impostato su nuove linee con velocità di punta di 300 chilometri orari e relazioni non-stop tra le aree metropolitane; *b)* quello tedesco, misto per merci e passeggeri, tendente a servire anche le città intermedie con un sistema di treni cadenzati impostato su velocità diversificate non superiori a 250 chilometri orari, realizzato con largo utilizzo di linee preesistenti rimodernate; *c)* quello svizzero-inglese, che prevede la velocizzazione del servizio *intercity* fino a 200/225 chilometri orari, abbinata al cadenzamento almeno ogni ora di un treno per qualunque destinazione sulla rete e coincidenze in tutte le stazioni, alla stessa ora, per tutti i treni passeggeri;

solo la Francia, ovviamente, e la Spagna, con polemiche di vario genere, ma con il solo successo della Parigi-Lione, hanno adottato il modello francese: velocità di 300 chilometri orari e conseguente specializzazione della linea al solo servizio passeggeri;

tutti gli altri Paesi europei si sono orientati verso linee ad esercizio promiscuo, con velocità massime di circa 200 chilometri orari a cui vanno ad integrarsi le nuove linee tedesche NBS e la direttissima Firenze-Roma, che consentono il raggiungimento dei 250 chilometri orari;

la struttura territoriale italiana parrebbe essere simile a quella tedesca. Invece la scelta è caduta sul modello di tipo francese: cioè velocità di 300 chilometri orari e specializzazione della linea al solo servizio passeggeri. Scelta definita sconcertante, perché adotta un modello di AV non idoneo al territorio italiano, vanifica le attese legate al progetto e costituisce un immenso sperpero di preziose risorse pubbliche;

l'AV da 300 chilometri orari ottiene i suoi risultati nel collegamento di due poli metropolitani distanti tra 250 e 500 chilometri – scrive in un suo articolo Mario Cavagna, vice presidente di Pro Natura. Sono le distanze su cui i vantaggi di tempo conseguiti dal treno veloce sul normale *intercity* diventano apprezzabili, mentre quelli ottenuti dall'aereo rispetto al treno veloce sono ancora vanificati dai tempi di attesa e di raggiungimento delle aree aeroportuali. La linea Parigi-Lione, che corre su una tratta di 427 chilometri, è sicuramente rappresentativa di tale situazione;

la differenza di velocità, su cui si gioca la differenza del modello francese rispetto a quello tedesco ed europeo, non è una questione secondaria. Ed ancora Cavagna spiega che i risparmi di tempo ottenuti da un TGV (treno ad AV francese) o da un ETR 500 rispetto ad una linea modernizzata servita da un treno ad assetto variabile come l'ETR 450 (Pendolino), a meno di riduzioni del tracciato, sono solo di 20 minuti ogni circa 300 chilometri di percorso. Ma soprattutto una velocità massima che si situi intorno ai 220 chilometri orari rimane compatibile con l'esercizio di un traffico misto;

una scelta, pertanto, tra TAV alla francese, con impianti che funzionano a corrente alternata – fonte di elevatissimo inquinamento elettromagnetico per utenti e lavoratori del trasporto su rotaia, con aumento del rischio di leucemia infantile – e TAV all'italiana, con corrente continua (come nel tratto Roma –Firenze, in funzione, fino a Chiusi, già dal 1968), che non produce campo magnetico alternato e quindi non induce corrente nel corpo umano. La differenza non è di poco conto;

a giudizio dell'interrogante, la scelta di un modello di TAV all'italiana non avrebbe reso necessario il corridoio 5 Lione-Brennero/Tarvisio per portare la linea di AV ai confini della Germania e della Mitteleuropa (la cui rete è a corrente continua) e, quindi, non avrebbe reso necessario il passaggio della TAV attraverso la Val di Susa, con la paradossale motivazione di consentire agli sciatori francesi di venire a sciare in Italia (sono previste apposta stazioni con ascensori direttamente sulle località sciistiche, nel lungo tratto sotterraneo della ferrovia attraverso le Alpi);

è criticabile, a giudizio dell'interrogante, anche l'uso strumentale del finanziamento europeo per giustificare la decisione di continuare sul percorso scelto. Seicentocinquanta milioni di euro sono una piccolissima cosa a fronte della spesa italiana: l'Italia importa la tecnologia francese dell'AV e seppellisce la propria, che consentirebbe una rete merci/passeg-

geri integrata, come accade già sulla Roma-Firenze (la prima linea ad AV in Europa), e una crescita della rete ad AV sulla rete esistente, senza nuovi impatti ambientali. L'utilizzo della tecnologia italiana avrebbe altresì consentito di esportare i brevetti italiani;

per chiarire quanto detto finora basta immaginare un treno merci che viaggia da Monterotondo Scalo fino a Roma Scalo San Lorenzo, con un'elettromotrice a corrente continua, poi viene trascinato da una motrice *diesel* fino a Termini, lì viene agganciato da un'elettromotrice a frequenza continua ad alta velocità, compirà un tragitto Roma-Firenze a 260 chilometri orari, a Firenze cambierà motrice e aggancerà una motrice a corrente alternata ad AV (quando verranno prodotte per i treni merci), viaggerà fino a Milano centrale a 300 chilometri orari, sarà di nuovo agganciato da un diesel per essere portato allo Scalo e da lì finalmente, con una normale elettromotrice, arriverà a Como o in qualche altra località. Il vantaggio dell'AV alla francese per il tratto Firenze-Milano a 300 chilometri orari invece che a 260 chilometri orari (consentito dall'AV all'italiana, e che avrebbe potuto essere facilmente esteso sulle tratte secondarie ove si fosse risparmiato sull'AV per lo sci), sarebbe stato ampiamente controbilanciato per le soste per cambio elettromotore e sarebbe stato ampiamente sopravanzato dal vantaggio di un viaggio Monterotondo-Como, senza cambiare motrice, sempre in corrente continua, a 260 chilometri orari tra Roma e Como e a 80 all'ora tra Monterotondo e Roma;

tornando alle origini della nascita del progetto dell'AV, non si può tralasciare che molte voci sollevarono, in nome della difesa dell'interesse collettivo, dubbi e perplessità sull'intera vicenda, a partire dalle famose 'Dieci questioni sull'alta velocità ferroviaria' poste fin dal 1991 da Guglielmo Zambrini sulle pagine de «Il Sole 24 ore». Interprete di queste posizioni, tra gli altri, si fece l'allora Ministro dell'ambiente Edo Ronchi che istituì, assieme al Ministero dei trasporti, un 'Gruppo di Verifica Trasversale Torino-Milano-Venezia e Genova-Milano';

il Gruppo, formato da una decina di esperti e funzionari indicati dai due Ministeri, concluse il suo lavoro nell'ottobre del '97 con un documento che, nella sostanza, non riconosce al progetto una sufficientemente dimostrata fattibilità. Secondo i redattori infatti, in un quadro di massima attenzione all'uso delle risorse finanziarie da parte dello Stato, le analisi di fattibilità sino a quel momento presentate non potevano essere ritenute sufficienti ed occorreva trasformare il progetto da realizzazione di una nuova linea veloce funzionalmente separata dal sistema attuale in quello di potenziamento e riqualificazione del complesso dei collegamenti ferroviari nella Padania al suo interno e con le grandi direttrici di scambio nazionali ed internazionali, in una piena logica di rete;

sostanzialmente, il Gruppo chiedeva di abbandonare la logica dell'infrastruttura specializzata e dedicata ai supertreni, di tornare a parlare di sistema ferroviario integrato, di utilizzare tutta la strumentazione disponibile per risolvere le criticità ed eliminare le strozzature del sistema, di utilizzare davvero l'analisi di fattibilità per individuare le soluzioni migliori, ivi comprese quelle relative al sistema di alimentazione, e per decidere i

tempi ottimali di realizzazione delle diverse fasi del progetto. Praticamente il gruppo di verifica chiedeva la sospensione del progetto e quindi l'abbandono del modello francese;

successesce ovviamente il contrario. Il Gruppo fu sciolto, il Ministro Burlando andò in Parlamento a riferire che la TAV (non precisò che si trattasse della TAV alla francese a lungo osteggiata dalla rivista degli ingegneri delle Ferrovie dello Stato) si doveva fare per favorire il trasporto merci su rotaia. Quindi, nonostante il parere fortemente critico prodotto dal Ministero dell'ambiente, il progetto AV imperturbato avanzò;

lo stesso ministro Ronchi – secondo quanto riportato da «Il Corriere della sera» del 20 novembre 1996 – il sistema francese si è rivelato rigido e pertanto si sta discutendo come intervenire per modificarlo. È quindi opportuno evitare che da noi si possano compiere gli stessi errori. L'allora ministro dell'ambiente sosteneva che per cambiare modello nel progetto italiano occorressero pendenze minori e verifiche tecniche per gallerie e viadotti;

restano tuttavia le domande e le prescrizioni che il documento degli esperti ha posto nel 1997, ed alle quali occorrerà prima o poi rispondere. A ciò occorre aggiungere che nel 1999, mentre già si aprivano le conferenze dei servizi tra TAV ed enti locali sull'inserimento della linea nel territorio, l'allora Ministro dei trasporti Tiziano Treu costituì una nuova Commissione di verifica che avrebbe dovuto valutare le risposte che TAV avrebbe dovuto fornire ai quesiti posti dal documento del primo Gruppo di valutazione. Le conclusioni della nuova Commissione, in sintesi, non riconoscevano ancora nessuna priorità alla realizzazione della linea AV completa, né sulla tratta Milano-Torino, né su quella Milano-Venezia,

si chiede di sapere:

se non si ritenga necessario valutare attentamente l'ipotesi di un disallineamento dal modello francese che pone da sempre dubbi sulla sua effettiva adattabilità al territorio italiano e che è altresì causa, in ragione del previsto attraversamento della Val di Susa, di innumerevoli scontri con la società civile;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno riavviare la discussione, questa volta seria e non condizionata né da interessi di parte né dai pregressi errori di impostazione, sul destino di uno dei più grandi investimenti in opere pubbliche intrapreso in Italia;

se non sia il caso di interrogarsi sulle domande poste dalle commissioni di verifica istituite verso la fine degli anni Novanta al fine di capire effettivamente qual è il modello di esercizio ferroviario che si vuole costruire per il futuro.

(4-05517)

MAZZUCONI, BASSOLI, VIMERCATI, FONTANA. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

il sito di interesse nazionale di Pioltello e Rodano, in provincia di Milano, è stato incluso nell'elenco dei siti di bonifica di interesse nazio-

nale con la legge n. 388 del 2000 ed è stato perimetrato con decreto ministeriale 31 agosto 2001 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 252 del 2 ottobre 2001;

il perimetro del sito, di estensione pari a 830.000 metri quadri, include interamente il polo chimico ubicato al confine tra i territori comunali di Pioltello e di Rodano (localizzati a est del capoluogo di provincia), delimitato a nord dal tracciato ferroviario e a sud dalla SP 14 «Rivoltana»;

a sud del polo chimico insiste il confine del parco agricolo di Milano;

il sito include 7 aree di proprietà di privati, oltre all'area ex SISAS, soggetta a curatela fallimentare dal 2001. È inoltre presente una limitata porzione di area di competenza di RFI, interessata dall'intervento di quadruplicamento della linea ferroviaria Pioltello-Treviglio;

in particolare nell'area ex SISAS (305.800 metri quadri), dove ha operato un'industria chimica, oggetto di dichiarazione di fallimento, le indagini di caratterizzazione avevano evidenziato: 1) acque di falda: contaminazione da metalli (cromo VI, arsenico), composti alifatici clorurati, composti aromatici; 2) presenza di tre discariche abusive denominate A, B, C, costituite da rifiuti derivanti dalla produzione industriale, per un volume complessivo pari a circa 340.000 metri cubi: le discariche «A» e «B» costituite da scarti di lavorazione dell'Acetilene (nerofumo), la discarica «C» costituita da rifiuti industriali pericolosi (fusti contenenti anidride ftalica e residui pericolosi contenenti IPA, ftalati e cobalto); 3) terreni: contaminazione dei suoli da metalli (cadmio, cromo VI, mercurio, zinco), idrocarburi C12, composti alifatici clorurati e PCB;

la parte restante del sito comprende inoltre l'area Antibioticos (369.000 metri quadri), stabilimento farmaceutico; le aree di proprietà del gruppo Air Liquide (105.500 metri quadri), destinate allo stoccaggio di gas tecnico-industriali e farmaceutici, attività classificata «industria a rischio di incidente rilevante»; area CGT (11.000 metri quadri), dove sorge uno stabilimento chimico; l'area Thermo Electron (24.708 metri quadri), attività di produzione e commercializzazione di apparecchi scientifici per analisi chimiche da laboratorio e da processo; area immobiliare 2C (10.200 metri quadri), dove opera la società Wilson Logistics Italia SpA, attività di spedizione merci per conto terzi e stoccaggio; area RFI (4.690 metri quadri);

anche la caratterizzazione delle aree appena citate ha evidenziato notevoli livelli di inquinamento con contaminazione delle acque di falda;

in generale, la falda dell'intera zona è esposta a rischio altissimo, quando non sia già pesantemente contaminata;

sull'area ex SISAS la Commissione della Comunità europea ha avviato, dal 2001, una procedura di infrazione comunitaria relativa alle tre discariche citate nei confronti della Repubblica italiana, non avendo quest'ultima adottato le misure necessarie ad assicurare che i rifiuti depositati nelle discariche fossero recuperati o smaltiti senza pericolo per la salute dell'uomo e senza recare pregiudizio all'ambiente;

in data 21 marzo 2007, al termine di una delicata trattativa avviata dallo Stato italiano con i servizi della Commissione europea, preso atto dell'avvio dei lavori di rimozione dei rifiuti presenti in area ex SISAS, il collegio dei commissari europei ha concesso al Governo italiano una sospensione del nuovo deferimento alla Corte di giustizia, subordinata al regolare invio di comunicazioni, da parte delle autorità italiane, relative allo stato di avanzamento degli interventi di bonifica delle tre discariche;

a seguito di tali fatti è stato attivato un accordo di programma finalizzato alla realizzazione degli interventi di messa in sicurezza, bonifica e riqualificazione urbanistica dell'area ex SISAS tra il Ministero in indirizzo, la Regione Lombardia, le amministrazioni comunali e il soggetto privato interessato all'acquisizione dell'area, finalizzato alla realizzazione degli interventi di messa in sicurezza, bonifica e riqualificazione urbanistica dell'area ex SISAS;

tale procedura è stata bruscamente interrotta con l'arresto di uno degli imprenditori interessati, Giuseppe Grossi, per reati connessi, pare, alla bonifica dell'area «Montecity – Santa Giulia»;

a seguito di ciò è stato nominato un commissario, l'avvocato Luigi Pelaggi, capo della segreteria tecnica del Ministro in indirizzo al fine di concludere la bonifica e di evitare la sanzione europea;

tale risultato sarebbe stato conseguito stanti le comunicazioni alla stampa presentate dal Ministro in indirizzo e dal Presidente della Regione Lombardia;

viene data in questi giorni notizia di tangenti pagate al Commissario dalla ditta interessata alla bonifica, subentrata alla precedente;

non si vuole qui entrare nel merito delle indagini in corso, tuttavia l'accaduto è tale da sollevare nella popolazione residente nuovi timori sulle modalità con cui sono stati condotti i lavori, data l'estrema pericolosità dell'area,

si chiede di sapere:

se i lavori siano stati condotti con il perseguimento della bonifica dell'area ex SISAS;

quale sia lo stato delle acque di falda e fin dove sia presente la contaminazione;

quale sia la presenza di inquinanti;

dove e in quale misura siano stati smaltiti i rifiuti asportati dalle discariche e i terreni contaminati e, in generale, tutti rifiuti presenti nel sito;

se risponda al vero che siano stati mutati i codici relativi ai rifiuti al fine di ottenere più facile ingresso (e a costi inferiori) in impianti altrimenti non autorizzati a ricevere la tipologia presente nel sito;

che cosa si intenda fare per l'intera area, quali siano gli accordi con le attività ancora operanti e come si pensi di affrontare la situazione residua con particolare riferimento ai danni pregressi e all'inquinamento dell'intero comparto e della falda.

(4-05518)

CUTRUFO, TOFANI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che agli interroganti giungono sempre più numerose notizie di disservizi delle linee di trasporto ferroviario nel Lazio e specialmente nella tratta che collega la capitale con la provincia di Frosinone; considerato che:

negli ultimi giorni il treno n. 2496 proveniente da Caserta e diretto a Roma Termini ha fatto registrare quotidianamente ritardi all'arrivo, a volte anche di 50 minuti;

in particolare, lo scorso 21 giugno 2011 il suddetto treno, a causa del guasto del convoglio immediatamente precedente, arrestatosi nella stazione di Colleferro, è giunto alla stazione di Zagarolo sovraccarico da non poter più accogliere viaggiatori;

inoltre, su molte carrozze del medesimo treno non era funzionante l'impianto di condizionamento e per tale ragione alcune persone che si trovavano a bordo, in sovrannumero rispetto a quanto previsto dalle normali condizioni di viaggio, hanno accusato malori, tanto da richiedere l'intervento dei medici e dei carabinieri;

tale stato di cose ha provocato una sosta forzata del treno di 40 minuti presso la stazione di Zagarolo;

preso atto che:

le carrozze dei treni regionali si trovano spesso in condizioni di scarsissima igiene e sovente sono prive di un adeguato sistema di condizionamento, e ciò costringe i passeggeri a viaggiare in condizioni non dignitose, in special modo nelle stagioni calde;

i continui disservizi recano danno ai lavoratori pendolari, i quali ogni giorno sono costretti a giustificarsi con i propri datori di lavoro per i ritardi causati da un trasporto ferroviario regionale non solo inefficiente, ma anche insufficiente,

gli interroganti chiedono di sapere se e quali urgenti iniziative di competenza il Ministro in indirizzo intenda intraprendere al fine di assicurare il decoro e l'efficienza del servizio ferroviario nel Lazio e garantire a chi fruisce di detto servizio adeguate condizioni di trasporto.

(4-05519)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

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

3-02281, dei senatori Stradiotto e Della Seta, sullo smaltimento dei prodotti consumabili per stampa.

