

RESOCONTO STENOGRAFICO

125.

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 NOVEMBRE 2013

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ROBERTO GIACHETTI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **LUIGI DI MAIO**

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-70

	PAG.		PAG.
Missioni	1	(<i>Problematiche relative alla vendita di Re-Italia internazionale Spa – n. 3-00388</i>) .	5
Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento) .	1	De Vincenti Claudio, <i>Sottosegretario per lo sviluppo economico</i>	5
		Polidori Catia (FI-PdL)	7
(<i>Elementi ed iniziative in relazione al negoziato tra Unione europea e Stati Uniti per la conclusione dell'accordo di partenariato economico-finanziario – n. 2-00205</i>)	1	(<i>Iniziative per la tutela del marchio MontasioDop, anche alla luce di un'indagine in corso sulla messa in commercio di latte contenente sostanze tossiche e cancerogene – n. 3-00138</i>)	8
De Vincenti Claudio, <i>Sottosegretario per lo sviluppo economico</i>	3	Fadda Paolo, <i>Sottosegretario per la salute</i> .	9
Gallinella Filippo (M5S)	1, 5	Rizzetto Walter (M5S)	10

N. B. Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina "Resoconti" del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

	PAG.		PAG.
<i>(Misure per incentivare la qualità e l'ampiezza dei servizi offerti dagli istituti di patronato a favore degli emigrati italiani – n. 2-00167) .</i>	10	Missioni (Alla ripresa pomeridiana)	22
Dell'Aringa Carlo, <i>Sottosegretario per il lavoro e le politiche sociali</i>	12	Ripresa discussione – A.C. 730-A	22
Tacconi Alessio (M5S)	10, 13	<i>(Esame articolo 3 – A.C. 730-A)</i>	22
<i>(La seduta, sospesa alle 10,30, è ripresa alle 12)</i>	13	Presidente	22
Inversione dell'ordine del giorno	13	Brandolin Giorgio (PD)	23, 25, 29
Presidente	13	Caparini Davide (LNA)	24, 26
Rosato Ettore (PD)	13	Catalano Ivan (M5S), <i>Relatore di minoranza</i>	23, 25, 26, 31
Preavviso di votazioni elettroniche	13	Coppola Paolo (PD)	26, 31, 32, 33
<i>(La seduta, sospesa alle 12,05, è ripresa alle 12,10)</i>	14	Crippa Davide (M5S)	26
<i>(La seduta, sospesa alle 12,10, è ripresa alle 12,25)</i>	14	De Lorenzis Diego (M5S)	27
Proposta di legge: Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali (A.C. 730-A) (Seguito della discussione ed approvazione)	14	De Rosa Massimo Felice (M5S)	23, 25, 28
<i>(Esame articoli – A.C. 730-A)</i>	14	Gallinella Filippo (M5S)	26
Presidente	14	Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	23, 32
<i>(Esame articolo 1 – A.C. 730-A)</i>	14	Meta Michele Pompeo (PD), <i>Presidente della IX Commissione</i>	27
Presidente	14	Nardi Martina (SEL)	24, 25, 27, 29
Brandolin Giorgio (PD)	15, 17, 18	Pesco Daniele (M5S)	27
Caparini Davide (LNA)	14, 17	Quaranta Stefano (SEL)	30
Catalano Ivan (M5S), <i>Relatore di minoranza</i>	14, 16, 18	Velo Silvia (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i>	23, 28, 30, 32
Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	14	<i>(Esame articolo 4 – A.C. 730-A)</i>	33
Liuzzi Mirella (M5S)	17	Presidente	33
Quaranta Stefano (SEL)	15	Catalano Ivan (M5S), <i>Relatore di minoranza</i>	34
Velo Silvia (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i>	14, 16	Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	34
<i>(Esame articolo 2 – A.C. 730-A)</i>	19	Quaranta Stefano (SEL)	34
Presidente	19	Velo Silvia (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i>	33, 34
Brandolin Giorgio (PD)	20	<i>(Esame articolo 5 – A.C. 730-A)</i>	35
Caparini Davide (LNA)	20, 21	Presidente	35
Catalano Ivan (M5S), <i>Relatore di minoranza</i>	19, 21	Brandolin Giorgio (PD)	37
Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	19	Catalano Ivan (M5S), <i>Relatore di minoranza</i>	35, 36, 37
Quaranta Stefano (SEL)	20	Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	35
Velo Silvia (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i>	19	Quaranta Stefano (SEL)	37
<i>(La seduta, sospesa alle 13,05, è ripresa alle 15,30)</i>	22	Velo Silvia (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i>	35, 36
		<i>(Esame articolo 6 – A.C. 730-A)</i>	38
		Presidente	38
		Catalano Ivan (M5S), <i>Relatore di minoranza</i>	38
		Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	38
		Velo Silvia (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i>	38

	PAG.		PAG.
(Esame articolo 7 – A.C. 730-A)	39	(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 730-A)	51
Presidente	39	Presidente	51
Brandolin Giorgio (PD)	41, 43	Caparini Davide (LNA)	52
Catalano Ivan (M5S), <i>Relatore di minoranza</i>	39, 40	Capua Ilaria (SCpI)	57
Crippa Davide (M5S)	41, 42	Catalano Ivan (M5S)	59
Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	39	Crippa Davide (M5S)	61
Quaranta Stefano (SEL)	41	Di Gioia Lello (Misto-PSI-PLI)	51
Segoni Samuele (M5S)	39	Garofalo Vincenzo (NCD)	53
Velo Silvia (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i>	39, 40	Quaranta Stefano (SEL)	55
(Esame articolo 8 – A.C. 730-A)	44	Squeri Luca (FI-PdL)	58
Presidente	44	Tullo Mario (PD)	63
Brandolin Giorgio (PD)	45, 47	(Coordinamento formale – A.C. 730-A)	65
Caparini Davide (LNA)	47	Presidente	65
Catalano Ivan (M5S), <i>Relatore di minoranza</i>	44, 45, 46	(Votazione finale ed approvazione – A.C. 730-A)	65
Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	44	Presidente	65
Liuzzi Mirella (M5S)	46	Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo e sull'ordine dei lavori	65
Nardi Martina (SEL)	45, 47	Presidente	65
Velo Silvia (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i>	44	Cera Angelo (SCpI)	68
(Esame articolo 9 – A.C. 730-A)	48	Colletti Andrea (M5S)	69
Presidente	48	D'Ambrosio Giuseppe (M5S)	69
Catalano Ivan (M5S), <i>Relatore di minoranza</i>	48	Di Battista Alessandro (M5S)	66
Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	48	Di Gioia Lello (Misto-PSI-PLI)	67
Segoni Samuele (M5S)	48	Fico Roberto (M5S)	66
Velo Silvia (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i>	48, 49	Lupo Loredana (M5S)	68
(Esame articolo 10 – A.C. 730-A)	50	Ottobre Mauro (Misto-Min.Ling.)	69
Presidente	50	Palazzotto Erasmo (SEL)	68
Catalano Ivan (M5S)	50	Rampi Roberto (PD)	65
(Esame ordini del giorno – A.C. 730-A)	50	Rizzetto Walter (M5S)	68
Presidente	50	Tofalo Angelo (M5S)	67
Catalano Ivan (M5S)	50	Sui lavori dell'Assemblea	70
Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i>	51	Presidente	70
		Ordine del giorno della seduta di domani	70
		Votazioni elettroniche (Schema) <i>Votazioni I-XXVI</i>	

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.
Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.

PAGINA BIANCA

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ROBERTO GIACHETTI

La seduta comincia alle 9,30.

ENRICO GASBARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 21 novembre 2013.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Attaguile, Baretta, Bindi, Capezzone, D'Uva, Manlio Di Stefano, Epifani, Faraone, Fava, Gregorio Fontana, Gozi, Guerra, Leone, Losacco, Mattiello, Meta, Nuti, Ravetto, Rigoni, Vecchio e Vito sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati in missione sono complessivamente ottantacinque, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

**Svolgimento di interpellanze
e di interrogazioni (ore 9,35).**

(Elementi ed iniziative in relazione al negoziato tra Unione europea e Stati Uniti per la conclusione dell'accordo di partenariato economico-finanziario - n. 2-00205)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e interrogazioni.

Passiamo all'interpellanza Gallinella ed altri n. 2-00205, concernente elementi ed iniziative in relazione al negoziato tra Unione europea e Stati Uniti per la conclusione dell'accordo di partenariato economico-finanziario (*vedi l'allegato A - Interpellanze e interrogazioni*).

Chiedo all'onorevole Gallinella se intenda illustrare la sua interpellanza, per quindici minuti, o se si riservi di intervenire in sede di replica.

FILIPPO GALLINELLA. Signor Presidente, colleghi, la Transatlantic trade and investment partnership, nota come TTIP, ossia l'accordo USA-UE per l'integrale liberalizzazione dei loro rispettivi mercati, cosa comporterebbe per l'Europa e per l'Italia? Questa è la domanda.

C'è una vasta letteratura che ritiene che la prospettiva di un'unione commerciale e finanziaria USA-UE sia lo sbocco preordinato di un'emergenza economica artificiosa, per cui solo una grave crisi economica, come quella che stiamo attraversando, giustificerebbe quella che si profila come un'annessione quasi coloniale ai dettami economici e commerciali americani.

D'altra parte, non è difficile crederlo in quanto la stessa Comunità economica europea di fatto è stata creata per gestire gli aiuti del Piano Marshall. Ricordiamo che nel 1949 già la Turchia, verso la quale tutti, americani compresi, hanno un debito di riconoscenza per aver fatto da « cuscinetto » contro i russi, venne ammessa al Consiglio d'Europa, e nel 1952 alla NATO, per fare poi domanda successivamente alla CEE.

Insomma, che le sorti del nostro continente siano in qualche modo sotto osservazione da parte americana è cosa

nota, anche perché gli interessi USA nel Mediterraneo presuppongono che i Paesi rivieraschi concedano territorio per l'appoggio delle basi militari. Questo accordo è chiamato dai più critici una « NATO economica », per enfatizzare il ruolo egemone dell'America nell'organizzazione del Patto Atlantico.

Sul sito del Consiglio Atlantico, che è il massimo organismo della NATO, si sottolinea il contributo fornito all'operazione TTIP dalla fondazione internazionale privata Bertelsmann, che è finanziata anche dalla Rockefeller. A tal proposito vi sono autori che si preoccupano del fatto che vengono finanziati progetti atti a consentire situazioni che convincano l'opinione pubblica ad adottare il dollaro come moneta unica europea. Ricordiamoci che quando lo fece l'Argentina il Paese fallì in maniera piuttosto tragica. Tutto questo con l'intento di sopraffare l'euro per ripristinare la supremazia del dollaro per gli scambi internazionali; abbiamo visto nel passato che quando si vuole toccare il dollaro partono anche delle guerre.

Quindi, la nostra preoccupazione è: cosa sarà per l'Italia e per l'Europa se il TTIP, così com'è senza garanzie, venisse approvato?

Oltretutto questo accordo, senza un'armonizzazione legislativa vera e propria, sarebbe una lotta ad armi impari per gli imprenditori dell'Unione, anche, in modo significativo per quelli italiani, e produrrebbe una situazione simile a quella che contraddistingue gli accordi, dopo che sono stati fatti, tra UE e Cina per l'ingresso nel WTO.

Poi, geopoliticamente parlando, se l'area transatlantica di libero scambio prendesse forma, magari con qualche spinta dagli USA, tipo l'allargamento dell'Unione con la Turchia, mentre il processo di integrazione dell'Europa ancora non è terminato — ancora non vediamo neanche l'inizio secondo noi — tutto quanto sarebbe assorbito da un patto bilaterale sul libero scambio e vincerebbero solo le regole di mercato, questa è la preoccupazione più grossa. E il sospetto c'è perché vi è un analogo progetto nel-

l'area transpacifico, che, nel caso riuscisse, permetterebbe agli USA di stringere in una morsa l'Eurasia, mettendo il dollaro al centro del sistema finanziario internazionale. Pertanto, la paura è sempre questa: che fine farà l'Europa e che fine farà l'Italia?

Ma veniamo alle conseguenze per il comparto agroalimentare, dal quale siamo partiti per le nostre ricerche. Noi sappiamo infatti che c'è già un accordo in corso d'opera, che è l'UE-Marocco, che è molto più piccolo rispetto a questo, sicuramente, ma comporta già dei problemi per il nostro mercato, perché si liberalizza lo scambio dell'ortofrutta e dei prodotti della pesca.

Questo preoccupa tutte le associazioni di categoria e, *in primis*, i produttori primari. Ad esempio, per quanto riguarda l'importazione del pomodoro marocchino, al di là che magari la qualità per noi non è uguale, ma anche ci fosse la stessa qualità di prodotto, chiaramente loro lavorano in maniera diversa dalla nostra, non hanno gli stessi diritti, non hanno la stessa assistenza sanitaria, quindi non c'è una leale competitività dal punto di vista della qualità; ma soprattutto fanno un prezzo basso per i tanti motivi che ho precedentemente detto, quindi non c'è più una concorrenza leale, anzi è favorita una concorrenza sleale.

Tutta questa apertura commerciale comporta dei rischi: vogliamo sapere se dobbiamo diventare una Nazione che vuole produrre, oppure diventare una Nazione solo di servizi, anche perché ci sembra che si vada in quest'ottica. Infatti, nell'ultimo G20 del primo *weekend* di settembre si è parlato proprio di togliere anche i dazi anti-*dumping* e non mi è sembrato che il nostro Presidente Letta si sia impuntato in qualche maniera o con attenzione, perché noi abbiamo un grande valore aggiunto nell'esportazione e, se queste cose si tolgono, senza un'etichettatura d'origine, sulla quale l'Europa non sembra neanche ascoltarci, le paure sono elevate.

Ma tornando al Patto transatlantico, tanto per rimanere in tema, le paure più grosse di un accordo tra l'Unione europea

e gli Stati Uniti sono, per esempio, che qui in Europa si sta discutendo per quanto riguarda l'OGM, nel senso di non avere i prodotti OGM. L'Italia penso che si sia già espressa: non vuole gli OGM e c'è stata anche una mozione, qui alla Camera, per non avere gli OGM, per lavorare per non farli entrare nel nostro territorio. Ma loro producono solo OGM (mais, soia) e quindi ci sarebbe una distorsione della realtà nella quale noi vogliamo vivere.

Oltretutto, le nostre aziende hanno una dimensione media di 8 ettari e chiaramente anche una struttura più piccola, proprio perché noi siamo specialisti sull'alto valore aggiunto e sul curare i prodotti volta per volta, puntualmente, e non potremo mai competere con la grande potenza dei *farmer* americani, perché hanno centinaia e migliaia di ettari lavorati con un processo industriale. Noi in Europa « si paga » la « sofferenza animale » e loro hanno un allevamento intensivo, con una vacca al metro quadrato; quindi, andiamo proprio in un'ottica totalmente diversa.

In questa interpellanza, quindi, visto che comunque a luglio sono cominciati i negoziati per questi accordi, chiediamo al Governo, e quindi al Presidente Letta, come si sta muovendo in tal senso, quali sono le clausole di salvaguardia per il nostro Paese (e anche per l'Europa a questo punto, perché qualsiasi merce entra in Europa poi arriva anche in Italia) e, nel caso in cui le cose non funzionassero, quali sono le strategie di uscita da questo vincolo, da questo accordo, perché non vorremmo che fosse una cosa per sempre.

È già successo con la condizionalità macroeconomica, che è stata accettata così di fatto, e non si può più uscire, praticamente (quindi, corriamo anche il rischio di non prendere i nostri soldi), e non vorremmo che questa cosa fosse vincolante, senza uscita per l'Italia, come è successo per l'euro, perché siamo entrati nell'euro e nessuno ai cittadini l'ha chiesto. Quindi noi vorremmo anche che il Parlamento e comunque tutta la cittadinanza fosse informata di questi passaggi, perché vogliamo essere consci e consapevoli anche

dei rischi (noi vediamo molti rischi) dell'andare verso questa direzione, ossia quella di un allargamento delle barriere commerciali senza nessun tipo di vincolo e tutela.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico, Claudio De Vincenti, ha facoltà di rispondere.

CLAUDIO DE VINCENTI, Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico. Le linee strategiche di politica commerciale dell'Unione europea sono state definite sia nel documento *The EU Trade Agenda: Opportunities Ahead*, sia nelle conclusioni del Consiglio europeo del febbraio 2013, secondo cui il commercio internazionale costituisce uno degli strumenti più efficaci per favorire la crescita economica, la piena occupazione e il superamento dell'attuale fase di recessione nel vecchio continente, grazie alle dinamiche tipiche ingenerate dal libero commercio. In altri termini: maggiore mobilità di capitali, uomini, risorse, idee, stimolo alla competitività e all'innovazione tecnologica, espansione degli utenti e fruizione dei prodotti nazionali. L'obiettivo posto dall'Esecutivo comunitario è pertanto quello di espandere – nelle more del rilancio del processo multilaterale in ambito WTO – la rete di accordi bilaterali di libero scambio tra l'Unione europea e i Paesi terzi, strategia alla quale è ascrivibile anche l'avvio dei negoziati con gli Stati Uniti.

I negoziati per un accordo di partenariato transatlantico per il commercio e gli investimenti tra Unione europea e Stati Uniti (il TTIP, in sigla), come indicato dagli onorevoli interroganti, sono attualmente in corso tra le parti. L'obiettivo che si pone il TTIP è l'istituzione tra le due sponde dell'Atlantico di una *partnership* ad ampio respiro dall'elevata portata strategica – sulla base di un accordo ambizioso e onnicomprensivo – suscettibile sia di istituire una solida cornice giuridica e regolamentare per le relazioni economico-commerciali transatlantiche, sia di fungere da impulso per il rilancio del negoziato commerciale multilaterale in ambito WTO, indicando nuovi standard di riferimento.

L'assenso al mandato negoziale TTIP per la Commissione, accordato in via definitiva in occasione del Consiglio affari esteri formato commercio del 14 giugno 2013, è stato effettuato nel pieno rispetto della pertinente normativa europea in materia commerciale e, per quanto concerne la formazione della posizione negoziale italiana, in uno spirito di trasparenza e condivisione delle informazioni disponibili con le altre amministrazioni dello Stato coinvolte e con le associazioni di categoria interessate, nel rispetto di necessarie esigenze di confidenzialità imposte dalle istituzioni europee.

La posizione italiana nei negoziati attualmente in corso è quella di tutelare al massimo i nostri interessi nazionali, quali emersi, tra l'altro, proprio nel corso del summenzionato processo di formazione della posizione negoziale nazionale, nell'ambito di trattative finalizzate al raggiungimento di un accordo che si ispiri al principio di reciprocità e che risulti bilanciato, ambizioso e onnicomprensivo, la cui conclusione dovrà essere contestuale, sulla base del principio del *single undertaking*.

L'obiettivo negoziale italiano, quindi, resta quello di sostenere la conclusione del TTIP, visti i benefici che esso produrrebbe per l'economia europea e statunitense, tutelando al massimo livello consentito i nostri interessi nazionali, in particolare: barriere non tariffarie (inclusione del *precautionary principle* per gli standard sanitari e fitosanitari e OGM); corretta informazione dei consumatori (cosiddetto *italian sounding*); accesso al mercato (riferimento alle regole d'origine Unione europea); appalti pubblici (esclusione del concetto *buy American*); tutela della proprietà intellettuale (riconoscimento delle IIGG) e inclusione della liberalizzazione dell'*export* di materie prime energetiche (oggi vincolate negli USA).

Va rilevato che il Ministero dello sviluppo economico ha provveduto ad effettuare una valutazione d'impatto in merito alle risultanze economiche riguardanti l'Italia a seguito del buon esito dell'accordo. A tale riguardo si precisa che lo

studio, commissionato alla società Prome-teia Spa, ha confermato quanto già indicato da altri altrettanto autorevoli centri studi internazionali aditi dalla Commissione europea e da altri Stati membri dell'Unione europea, evidenziando i benefici economici, per l'Unione europea e per il nostro Paese, derivanti da tale accordo con gli Stati Uniti. In particolare, tale studio ha rimarcato che l'Italia sarebbe tra i Paesi dell'Unione europea che maggiormente guadagnerebbero, in termini industriali, dal buon esito delle negoziazioni TTIP, con effetti molto positivi per l'industria dei mezzi di trasporto, cioè per la produzione *automotive* nel loro insieme, ma soprattutto per i principali settori di specializzazione del nostro Paese nel commercio mondiale: meccanica, sistema moda, agroalimentare e bevande.

Va inoltre rimarcato che tale intesa potrebbe incidere in maniera apprezzabile sulla futura crescita italiana, fino a sfiorare il mezzo punto percentuale per la nostra economia. In tal caso, a tre anni dall'applicazione dell'accordo, il PIL aumenterebbe, al netto dell'inflazione, di 5,6 miliardi di euro, con aumento stimato di posti di lavoro di circa 30 mila unità. Tali indicazioni in merito ai possibili effetti dell'accordo TTIP vanno lette tenendo ben presente quali siano l'orientamento e le aspettative dell'intero sistema produttivo italiano, che nel suo complesso — eccezione fatta per il settore audiovisivo — guarda con grande interesse a questo negoziato.

A tale riguardo, numerose riunioni di coordinamento sono state fatte, nel corso degli ultimi due anni, dal Ministero dello sviluppo economico con tutti i soggetti interessati: l'azione del Governo verso la scelta negoziale del TTIP è stata ampiamente sostenuta, in ogni occasione, dal nostro sistema produttivo.

In merito alle preoccupazioni paventate dagli onorevoli interroganti, in particolare su alcuni aspetti relativi al settore agricolo, si ribadisce che il mandato negoziale, approvato dal Consiglio degli affari europei — commercio dell'Unione europea, a Lussemburgo lo scorso 14 giugno, prevede

una serie di « paletti » che tracciano, con chiarezza, la linea politica da tenere nelle trattative a tutela del settore agroalimentare europeo e italiano.

In materia di misure sanitarie e fitosanitarie — tra cui rientrano i provvedimenti sugli OGM — va applicato il principio della valutazione del rischio scientifico e, qualora questo dovesse apparire non sufficiente, si ricorrerà al principio di precauzione, così come avviene oggi all'interno del mercato dell'Unione europea. Nello stesso mandato si prevede altresì la trattazione separata all'interno dell'accordo, attraverso allegati settoriali, dei prodotti ritenuti sensibili.

Sarà, pertanto, cura del Ministero dello sviluppo economico, d'intesa con le altre amministrazioni competenti, individuare e indicare, così come già abbiamo fatto nella fase preparatoria e ancora stiamo facendo a tutt'oggi, le nostre specifiche sensibilità, non solo in chiave difensiva, ma anche in chiave « offensiva »: tutto ciò per cercare di valorizzare al meglio le positive opportunità che potranno derivare dalla finalizzazione del negoziato TTIP per la nostra economia e il nostro sistema produttivo, migliorando l'accesso al mercato statunitense dei prodotti italiani.

PRESIDENTE. L'onorevole Gallinella ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

FILIPPO GALLINELLA. Grazie, Presidente, grazie al sottosegretario De Vincenti.

Quando ha cominciato con ampio respiro, io mi sono un po' preoccupato, perché avevo l'impressione che l'importante è commerciare senza regole e non ci interessa che cosa si esporti. Dopo ha spiegato che, comunque sia, nell'accordo sono previsti dei paletti. Ci fa piacere che sia riconosciuta l'importanza del valore aggiunto dell'Italia, perché sono, rispetto al commercio mondiale, piccole produzioni. Soprattutto, ha parlato del vino e ha parlato anche di alcuni aspetti del commercio industriale, perché è un accordo che implica la transazione commerciale di tutti i prodotti.

Ora, la nostra preoccupazione è soprattutto sul fatto che non è tanto facile potere ricevere o trovare queste informazioni. Quindi, io tendo a ribadire che per la completa partecipazione, da parte anche del Parlamento, secondo noi è importante che questa valutazione, relativa all'importanza per l'Italia di un accordo così importante, passi anche per le Commissioni competenti, che sono, per quanto riguarda il comparto agroalimentare, la Commissione agricoltura — anche come parere, senza magari essere troppo vincolante, ma comunque un parere è necessario a nostro avviso — e, ovviamente, anche la Commissione attività produttive.

Quindi, noi ci riterremo soddisfatti quando anche il Parlamento, con le Commissioni competenti relativamente appunto ai traffici commerciali, sarà in qualche modo interpellato. Quindi, mi auguro che quanto prima almeno in bozza ci sia consegnato il materiale per informarci e per dare anche dei consigli di indirizzo al Governo, come è compito del Parlamento.

(Problematiche relative alla vendita di RetItalia internazionale Spa — n. 3-00388)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Polidori n. 3-00388, concernente problematiche relative alla vendita di RetItalia internazionale Spa (*vedi l'allegato A — Interpellanze e interrogazioni*).

Il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico, Claudio De Vincenti, ha facoltà di rispondere.

CLAUDIO DE VINCENTI, Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico. Signor Presidente, la spesa per il contratto di servizio ICE-Retitalia Internazionale Spa è stata necessariamente sottoposta a riduzione nel corso degli ultimi anni, a seguito dei progressivi e rilevanti decrementi del bilancio di funzionamento e di attività promozionale sia dell'ex ICE-Istituto nazionale per il commercio estero che dell'attuale ICE-Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane, con una radicale

ristrutturazione e tagli netti nella pianta organica, nei fondi di funzionamento e promozionali e nella struttura organizzativa, con l'eliminazione di tutti gli uffici ICE in Italia.

Invero, in una logica di forte contenimento della spesa pubblica italiana, la legge di stabilità n. 228 del 24 dicembre 2012 ha previsto un'ulteriore riduzione del 13 per cento delle risorse finanziarie destinate ai costi di funzionamento dell'Agenzia nel 2013.

Lo stanziamento complessivo dell'ICE-Agenzia è quindi passato da circa 90 milioni a circa 79,4 milioni di euro per il 2013. A tale proposito, si osserva che, data l'insufficienza delle risorse disponibili, a fronte di costi non comprimibili, si è resa necessaria un'integrazione eccezionale, operata dal Ministero dell'economia e delle finanze, a seguito di quanto stabilito dall'articolo 1, comma 474, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, per l'ammontare di 10 milioni di euro, in aggiunta all'originaria allocazione di 9.226.000 euro.

Inoltre, allo stato attuale, lo stanziamento previsto per l'anno 2014 sul relativo capitolo è pari a 9,125 milioni di euro, meno del 50 per cento di quanto previsto per l'esercizio in corso (è il capitolo sulle spese di funzionamento). In questo già difficile contesto finanziario, si inserisce quanto disposto per le pubbliche amministrazioni dall'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, il cosiddetto « *spending review* », nei confronti delle società controllate direttamente o indirettamente dalle pubbliche amministrazioni e che abbiano conseguito nell'anno 2011 un fatturato da prestazione di servizi a favore delle pubbliche amministrazioni superiore al 90 per cento dell'intero fatturato.

In virtù di tale norma, l'ICE-Agenzia doveva quindi procedere nei confronti di RetItalia Internazionale Spa, alternativamente, nei seguenti modi: sciogliere la società entro il 31 dicembre 2013, oppure procedere all'alienazione, con procedure di evidenza pubblica, delle partecipazioni detenute alla data di entrata in vigore del suddetto decreto, entro il 30 giugno 2013,

e alla contestuale assegnazione, alla stessa partecipata, del servizio per cinque anni, non rinnovabili; infine, terza possibilità, mantenere la società, purché la stessa svolgesse servizi d'interesse generale, anche aventi rilevanza economica, o gestisse banche dati strategiche per il conseguimento di obiettivi economico-finanziari, individuate in relazione alle esigenze di tutela della riservatezza e della sicurezza dei dati.

Il consiglio di amministrazione dell'ICE-Agenzia ha ritenuto che l'opzione di cui al primo punto, cioè sciogliere la società, non fosse conveniente, tenuto conto che la società ha un valore economico sul mercato. Inoltre, lo scioglimento della società non avrebbe in alcun modo assicurato i livelli occupazionali e la tenuta dei progetti già avviati, non garantendo la continuità operativa dell'ICE-Agenzia.

L'ICE-Agenzia ha, inoltre, ritenuto che l'opzione di cui al terzo punto, cioè mantenere la società, purché la stessa svolgesse servizi di interesse generale, non fosse percorribile, poiché la società RetItalia Internazionale Spa non svolge attività strategica per l'ICE-Agenzia con l'accezione indicata dall'articolo 4 della legge n. 135 del 2012, che ha convertito il decreto-legge « *spending review* ».

Infatti, poiché ente strumentale, RetItalia Internazionale Spa ha il compito di provvedere « allo sviluppo e all'integrazione delle strutture informatiche centrali e periferiche dell'ICE, nonché alle relative attività di sviluppo, conduzione tecnica e di manutenzione ». Tali funzioni non rientrano nelle specifiche eccezioni previste dalle disposizioni in argomento, in quanto la società non svolge, a parere dell'ICE medesima, « servizi d'interesse generale, anche aventi rilevanza economica, o gestisce banche dati strategiche per il conseguimento di obiettivi economico-finanziari ».

Relativamente alle banche dati, va precisato che i dati trattati da RetItalia Internazionale Spa sono quelli relativi alla normale gestione istituzionale di un'amministrazione pubblica (rilevamento presenze, stipendi, *software* contabilità e così

via) e che la banca dati relativa agli operatori economici, conservata e trattata sotto l'aspetto *software*, non può essere considerata « strategica » ed è direttamente alimentata dal personale dell'ICE-Agenzia in Italia e presso gli uffici della rete estera.

Per quanto riguarda la salvaguardia dei posti di lavoro del personale di RetItalia Internazionale, si fa presente che, già nel mese di luglio 2013, era stata data la disponibilità da parte di ICE a un incontro congiunto con le organizzazioni sindacali e la direzione di RetItalia, in presenza dell'*advisor*, che non ha ottenuto riscontro da parte delle organizzazioni sindacali stesse. Si tiene a precisare che il mandato dell'*advisor* esulava da qualsiasi valutazione circa la presenza di eventuali eccedenze di personale, ma era limitato alla valutazione dell'azienda e alla predisposizione del contratto per servizi informatici associato all'alienazione.

Si evidenzia inoltre che, contemporaneamente all'avvio della procedura di alienazione, è stato compiuto ogni sforzo per verificare la possibilità di fare transitare parte di funzioni e relativo personale a strutture informatiche di altra pubblica amministrazione, sforzi che, finora, non hanno prodotto esito favorevole.

Pertanto, a seguito delle citate norme, secondo quanto riferito dall'Agenzia ICE, emerge come l'alienazione di RetItalia Internazionale Spa sia un atto dovuto per legge e tutte le disposizioni in merito sono state rispettate.

Alla luce di quanto sopra esposto, risulta evidente che il mancato avvio della procedura di gara, non assicurerebbe la tutela dei lavoratori, salvaguardandone le conoscenze maturate, la tenuta dei progetti già avviati e l'opportuna continuità operativa anche in merito all'integrazione e interconnessione dei servizi e dei sistemi informativi con amministrazioni ed entità esterne; tali aspetti sono invece di specifica salvaguardia, nel bando di gara e relativo contratto di servizio.

Nel limite di quanto consentito dalla legge, l'ICE-Agenzia sta tutelando il personale di RetItalia Internazionale Spa attraverso un'apposita clausola di prefe-

renza nel bando che sarà accordata, in sede di gara, alle offerte di acquisto che conterranno piani di tutela dei livelli occupazionali.

Si precisa che nel bando di gara non è stato possibile inserire i citati progetti « ITH » e « E-trade ». Si ritiene che l'agenzia abbia tenuto correttamente conto dell'attuale situazione dei progetti di cui trattasi, il cui futuro sviluppo, terminata la fase di *start up*, è in fase di ripensamento da parte del Ministero dello sviluppo economico, sulla base di valutazioni di opportunità e di compatibilità finanziaria.

Si informa, infine, che in data 13 novembre scorso è stato pubblicato il bando di procedura aperta per l'alienazione della partecipazione detenuta in RetItalia Internazionale Spa e la contestuale assegnazione per cinque anni del servizio di gestione e sviluppo del sistema informatico. Il termine di scadenza per la presentazione delle offerte è stato fissato per il 9 gennaio 2014 alle ore 12.

PRESIDENTE. L'onorevole Polidori ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per la risposta alla sua interrogazione.

CATIA POLIDORI. Signor Presidente, signor sottosegretario, mi consola particolarmente quest'ultima parola che lei ha utilizzato, il ripensamento, perché su tutto quello che lei ha illustrato finora obiettivamente ritengo che vi sia stata come decisione da parte del Ministero dello sviluppo economico, in questo caso credo nello specifico dell'ex Ministero del commercio con l'estero, un'inversione di tendenza rispetto non ai suoi predecessori, ma ai predecessori del suo collega Vice-ministro, che invece ritenevano strategica per il commercio internazionale la vera disposizione e le competenze dei dipendenti di RetItalia Internazionale Spa.

È chiaro che siamo tutti d'accordo con la *spending review*: siamo in un momento particolare, per cui io do per scontato che la coperta sia corta e che da qualche parte si debbano comunque tagliare le spese. La cosa che più mi preoccupa, avendo lavorato molto insieme a loro a questi progetti,

è il fatto che qui si sta parlando di personale altamente qualificato, sul quale l'Italia e i Governi precedenti hanno comunque speso molto in formazione e sono anche intervenuti nei due progetti di cui lei parlava, cioè il portale « *Made in Italy* », portale che ha avuto molto gradimento soprattutto tra i piccoli imprenditori che da soli possono avere accesso al mercato con l'estero in via elettronica, e l'« *International Trade Hub-Italia* », che come sa aveva e — io confido sempre nel ripensamento di cui lei ha parlato — ha tuttora l'obiettivo di mettere e tenere tutti insieme, di accedere a tutti gli strumenti disponibili per il commercio con l'estero, anche solo con un *click* avendoli tutti a disposizione. Lei sa quante risorse si spendono in un'azienda, soprattutto in una piccola-media impresa, per seguire tutte le procedure, che invece, diversamente, senza questo progetto, sono tutte procedure distinte, staccate l'una dall'altra.

Ora, dal mio punto di vista, la tutela dei lavoratori è ovvio che venga per prima. Io sono sempre stata quella che ha difeso il contratto di lavoro di un dipendente privato, perché debba essere uguale al contratto di lavoro di un dipendente pubblico. Quindi posso anche accettare che dato che tante aziende stanno chiudendo ci siano dei lavoratori in difficoltà. Ciò che non accetto è che per questi lavoratori, in particolar modo, siano stati fatti veramente degli sforzi economici con i soldi degli italiani per formarli, e io personalmente ho avuto modo di constatarne l'alta professionalità.

Quindi, al di là del fatto del bando di gara o meno — su cui poi io le chiederò ovviamente di tenerci informati, per sapere se riusciamo in qualche modo a mettere sul mercato questa formazione particolare di capitale umano —, la cosa che un po' mi preoccupa è che lei ha specificato che nel bando di gara non è stato possibile inserire i due progetti, ha specificato che ci sarà un ripensamento, perché come le ho detto sono stati tanti gli investimenti, non solo di capitale umano, ma anche economici rivolti verso questi progetti, ma mi preoccupa che sia un

pochino tutto nebuloso, perché è vero che è stato difficile — e lo posso comprendere — ricollocare queste persone, ripeto, con alti livelli di formazione — io so che sarebbe molto più facile ricollocare degli autisti piuttosto che del personale di segreteria generico —, ma proprio perché è difficile ricollocarlo significa che hanno una specializzazione molto alta.

Proprio ieri sono stati resi noti i dati dell'incremento che ha avuto il commercio con l'estero per la nostra economia. È ovvio che l'incremento è dovuto al fatto che il mercato interno è un mercato che si sta muovendo in maniera molto lenta. Potrei aprire una parentesi sul fatto che io ovviamente sarei stata più a favore di una legge di stabilità molto più coraggiosa e che forse diminuisse un pochino il rigore e desse più possibilità alle nostre aziende di riprendersi. Ma, di fatto, questa è la situazione e credo che tutti questi strumenti, molto validi anche se non dipendono più dallo stesso Ministero, come SACE, SIMEST, ICE e, in questo caso, ReteItalia Internazionale, siano tutti strumenti altamente strategici e non solo — ripeto — per l'occupazione, che è di certo il pensiero primario che ha il Governo e che abbiamo tutti noi, perché, oltre l'*umana pietas*, ciò che dobbiamo fare è tentare di ricollocare queste persone. Ma non è solo per l'occupazione, è proprio per l'economia italiana. Quindi, la ringrazio se vorrà tenerci assolutamente informati sulle procedure di questo bando.

(Iniziativa per la tutela del marchio MontasioDop, anche alla luce di un'indagine in corso sulla messa in commercio di latte contenente sostanze tossiche e cancerogene — n. 3-00138)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Rizzetto e Prodani n. 3-00138, concernente iniziative per la tutela del marchio MontasioDop, anche alla luce di un'indagine in corso sulla messa in commercio di latte contenente sostanze tossiche e cancerogene (vedi l'allegato A — *Interpellanze e interrogazioni*).

Il sottosegretario di Stato per la salute, Paolo Fadda, ha facoltà di rispondere.

PAOLO FADDA, *Sottosegretario di Stato per la salute*. Signor Presidente, le condizioni climatiche verificatesi nell'estate del 2012, caratterizzate da una prolungata siccità, hanno determinato un'accresciuta contaminazione da aflatossina B1 nelle produzioni di mais oltre i limite fissati dalla normativa europea. Ciò si è sviluppato particolarmente in alcune aree territoriali nelle quali, oltre alle temperature elevate rispetto agli anni precedenti, la raccolta delle materie prime è stata ritardata. Tali circostanze hanno accresciuto il livello di attenzione da parte delle autorità competenti nei confronti del rischio rappresentato dalla presenza della aflatossina M1 nel latte prodotto da bovini alimentati con il suddetto mais contaminato.

Ciò premesso, per quanto attiene al primo quesito, il Ministero della salute nel settembre del 2012 ha fornito indicazioni operative rivolte alle autorità competenti, tra cui il Comando carabinieri per la tutela della salute, nonché ad altri enti ed organismi coinvolti nelle attività di verifica ufficiale, per intensificare i controlli sia sul mais pronto all'immissione sul mercato per il consumo umano ed animale sia sul latte.

Nell'ambito di tali attività di controllo nel settore lattiero-caseario, il Comando carabinieri per la tutela della salute ha sottoposto a verifica anche l'attività della ditta Cospalat FVG. Nel corso degli accertamenti è emerso che alcune partite di latte bovino raccolto alla fine del mese di ottobre dalla Cospalat FVG, benché con concentrazioni di aflatossina M1 superiori ai tenori massimi fissati dalla normativa europea, sono state miscelate con altre partite conformi, al fine di abbatterne i livelli di contaminazione.

Il latte così miscelato è stato successivamente distribuito ad altri operatori del settore alimentare per la vendita o la trasformazione in prodotti lattiero-caseari.

Le partite di latte in argomento sono state vendute dalla Cospalat FVG a stabilimenti lattiero-caseari ubicati nelle re-

gioni Friuli Venezia Giulia, Veneto, Lombardia, Toscana, Umbria, Campania e Puglia. I NAS competenti per il territorio delle aziende destinatarie delle menzionate partite di latte sono stati allertati per le verifiche di competenza e l'operazione ha portato al sequestro di 1.017 forme di formaggio prodotte con latte contaminato, in parte già distrutte su disposizioni delle locali autorità sanitarie. L'indagine condotta dai NAS, ancora una volta, conferma la capacità delle istituzioni di saper contrastare ogni forma di contraffazione al fine di tutelare la salute pubblica.

Comunico, inoltre, che l'accertamento dell'eventuale presenza in commercio di ulteriori alimenti derivati da latte contaminato è tuttora oggetto delle indagini di polizia giudiziaria, con il coordinamento della procura della repubblica di Udine, quindi sottoposto a segreto istruttorio. Solo all'esito di tali attività ispettive, pertanto, il Ministero della salute potrà valutare l'opportunità o meno di costituirsi parte civile in giudizio.

Benché non si disponga dei dati di consumo del latte, i controlli ufficiali forniti dalla regione Friuli Venezia Giulia non hanno potuto rilevare la non conformità nel prodotto finito, per il fatto che il latte contaminato potrebbe essere stato diluito con latte conforme, per ricondurre nei limiti di legge la presenza di aflatossine, nonostante tale pratica non sia consentita dalla legislazione.

Per quanto concerne i controlli in materia di sicurezza alimentare, si precisa che i Nuclei antisofisticazione e sanità, nel corso dell'ordinaria attività di vigilanza ed in relazione alle competenze derivate dal piano nazionale integrato sulla sicurezza alimentare, hanno svolto 3.929 controlli mirati nel settore del latte e derivati nel periodo dal 1° gennaio 2012 al 30 giugno 2013. Tali controlli hanno portato al sequestro di prodotti per un valore di 52 milioni di euro, a 421 sanzioni penali e a 1.335 sanzioni amministrative.

Inoltre, il controllo della filiera latte «dalla stalla alla tavola» viene svolto attraverso i competenti servizi del Servizio sanitario nazionale. Solo a titolo esempli-

ficativo si ricorda che, nell'anno 2012, presso gli stabilimenti di settore sono state effettuate circa 45 mila ispezioni nell'ambito del controllo ufficiale e circa 28 mila analisi.

PRESIDENTE. L'onorevole Rizzetto ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interrogazione.

WALTER RIZZETTO. Signor Presidente, ringrazio il Governo per la risposta. Mi ritengo abbastanza soddisfatto della risposta, nel senso che una volta che il sottosegretario mi dice che sono stati fatti i controlli, in effetti non sappiamo — come lei ha ricordato — quanto di questo latte, essendo stato per la maggior parte diluito con del latte chiamiamolo sano, è andato effettivamente nei prodotti caseari e nelle nostre tavole, fondamentalmente. Ricordo che effettivamente il latte è un alimento di cui si nutrono soprattutto anche i bambini, i minori e quindi invito sicuramente il Governo e il Dicastero di competenza rispetto a questo tema ad effettuare dei controlli serrati, ad effettuare dei controlli sempre più serrati rispetto alla qualità dei prodotti che arrivano nelle nostre tavole, questo sicuramente in collaborazione con i NAS, ed altro.

Diciamo che noi politicamente cercheremo di tenere alto questo livello di attenzione. Lei, sottosegretario, sa perfettamente che oltre al caso Cospalat ce ne sono di migliaia di casi di questo tipo in Italia, non da ultimo i prodotti che derivano dalla « terra dei fuochi », che quotidianamente finiscono nelle tavole degli italiani. Insomma, io penso che le persone che comprano questo tipo di prodotti debbono sapere esattamente anche effettivamente cosa rischiano o che cosa non rischiano. Anzi, sarebbe molto più interessante far capire ai cittadini e ai consumatori — lei sa quanto sia importante l'industria dell'agroalimentare in Italia — che quello che arriva sulle loro tavole è un prodotto assolutamente di qualità, nel senso che io addirittura non vorrei neanche che il cittadino dovesse andare necessariamente ad informarsi o a leggere l'eti-

chetta per essere sicuro del prodotto che mangia: dovrebbe esserlo di *default*.

Ripeto, mi ritengo abbastanza soddisfatto della risposta. Sprono, quindi, in ultimo il Governo e gli organi deputati a farlo, ad un controllo sempre più serrato rispetto a questo tema.

(Misure per incentivare la qualità e l'ampiezza dei servizi offerti dagli istituti di patronato a favore degli emigrati italiani — n. 2-00167)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Tacconi n. 2-00167, concernente misure per incentivare la qualità e l'ampiezza dei servizi offerti dagli istituti di patronato a favore degli emigrati italiani (*vedi l'allegato A — Interpellanze e interrogazioni*).

Chiedo all'onorevole Tacconi se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riserva di intervenire in sede di replica.

ALESSIO TACCONI. Signor Presidente, gentile sottosegretario, mi soffermerò solo pochi secondi nel ricordare la gravità dell'attuale congiuntura economica che, dopo anni di profonda crisi, vede in Italia il tasso di disoccupazione toccare il 12,5 per cento, mentre la disoccupazione giovanile arriva addirittura a superare il 40 per cento. Questi sono numeri ai quali nel recente passato abbiamo dovuto nostro malgrado abituarci, ma ai quali, per inciso, signor sottosegretario, non siamo ancora e non saremo mai rassegnati.

C'è, però, una grave e spesso sottostimata conseguenza a questa infausta situazione, rappresentata dal massiccio flusso di emigrazione che vede migliaia di giovani, ma anche meno giovani, essere costretti a lasciare l'Italia per cercare fortuna altrove. Negli ultimi anni, come lei ben sa, la portata di tale flusso migratorio fa ricordare quello del secondo dopoguerra e, tralasciando i troppo ottimistici proclami, ma considerando i numeri reali, il *trend* e le previsioni per il prossimo futuro, crediamo di non sbagliare nel prevedere che tale fenomeno non tenderà

ad arrestarsi, ma al contrario, andrà intensificandosi, vedendo un numero sempre più alto di persone, specialmente giovani, che saranno spinte a lasciare il nostro Paese per cercare oltreconfine il lavoro che qui manca.

Già queste considerazioni da sole meriterebbero una profonda ed articolata riflessione poiché, è bene ricordarlo, andare all'estero, emigrare, dovrebbe essere un'opportunità a disposizione di tutti e non una necessità, molte volte addirittura una vera e propria fuga, perché il tuo Paese non è in grado di garantirti le condizioni per condurre una vita almeno dignitosa.

Ma torniamo al merito della nostra questione. Alla mancanza di adeguate politiche occupazionali a livello nazionale si deve, purtroppo, aggiungere la recente miopia di alcune politiche migratorie, che, nell'ambito delle varie fasi di *spending review*, pur necessarie nell'attuale quadro economico-finanziario, hanno perso di vista quelle attività qualificanti a favore delle nostre collettività all'estero, che, lungi dall'essere considerate una risorsa, sono spesso viste come un peso fastidioso. Negli ultimi anni, infatti, abbiamo assistito ad un progressivo assottigliamento delle risorse destinate agli interventi per la lingua e la cultura italiane, all'assistenza, all'informazione e alla formazione, con tagli lineari di oltre il 65 per cento. Per questi interventi le nostre rappresentanze diplomatiche e consolari sono difficilmente in grado di garantire un livello minimo di servizi, con il rischio che ciò comporti lo smantellamento di quanto costruito in passato, anche grazie all'associazionismo locale.

I connazionali che, spesso loro malgrado, decidono di emigrare, anche se culturalmente pronti ad affrontare le nuove sfide che un cambiamento così radicale comporta, oggi spesso si trovano in grosse difficoltà nei loro primi approcci con la società di accogliimento, difficoltà a cui le nostre rappresentanze diplomatiche e consolari non sono in grado di dare risposte efficaci, a causa delle ben note carenze di risorse umane e finanziarie

sopra accennate. Si pensi, per esempio, alle difficoltà di trovare casa, di stabilire contatti con il mondo del lavoro, di avere informazioni sull'assistenza sanitaria, sul patrocinio legale, di avere assistenza linguistica, servizi di traduzioni e interpretariato a costi accessibili, e via dicendo.

All'estero, ancora oggi, è importante il ruolo dell'istituto dei patronati, enti di cui noi del MoVimento 5 Stelle non possiamo certo considerarci amici, poiché sono, nella quasi totalità dei casi, legati a logiche partitiche e, ancor peggio, molte volte trasformati in «votifici», dove, oltre a raccattare preferenze per questa o quella lista, si assiste spesso a vere e proprie «scalate» fino alle poltrone più prestigiose.

Ma vogliamo in questa sede soprassedere su queste considerazioni esclusivamente in nome dell'interesse dei giovani nuovi emigrati italiani e, in attesa di una più completa revisione normativa che regoli ruoli, procedure e funzionamento dello stesso istituto dei patronati, vorremmo vederli impegnati ufficialmente nel supportare anche chi ai problemi dell'emigrazione si avvicina per la prima volta.

Il decreto del Ministero del lavoro 10 ottobre 2008, n. 193 che reca il regolamento per il finanziamento degli istituti di patronato ai sensi dell'articolo 13, comma 7, della legge 30 marzo 2001, n. 152 introduce tabelle di attività che danno luogo a punteggio utile per il riconoscimento del diritto e base di calcolo per il finanziamento dei suddetti patronati. Le suddette tabelle sono state riviste ed aggiornate con decreto dello stesso Ministero del 20 febbraio 2013.

Siamo a chiedere, dunque, se a fronte dei nuovi flussi migratori il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali nelle tabelle allegate al decreto ministeriale del 10 ottobre 2008, n. 193, come modificato dal decreto dello stesso Ministero del 20 febbraio 2013, non possa inserire, per incentivare la qualità e l'ampiezza dei servizi offerti dagli istituti di patronato, la voce orientamento ed assistenza ai nuovi emigrati italiani, a cui attribuire un punteggio di 0,25.

Mi permetta di sottolineare ancora una volta, signor sottosegretario, che non siamo certo a chiedere alcun aumento del finanziamento già stanziato per questi enti, bensì, considerata la loro presenza ancora forte, soprattutto in alcuni Paesi stranieri, una diversa distribuzione del finanziamento che vada a premiare quegli enti che si dimostrino in grado di dare un sostanziale ed efficace supporto a chi, spesso per estrema necessità, si trovi a dover iniziare un nuovo capitolo della propria vita lontano dalla propria terra di origine.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali, Carlo Dell'Aringa, ha facoltà di rispondere.

CARLO DELL'ARINGA, Sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali. Signor Presidente, l'onorevole Tacconi — con il presente atto parlamentare — chiede al Ministero che rappresento l'inserimento nelle tabelle allegate al decreto ministeriale n. 193 del 2008, come modificato dal decreto ministeriale del 20 febbraio 2013, della voce: « Orientamento ed assistenza ai nuovi emigrati italiani », cui attribuire un punteggio pari a 0,25.

A questo proposito, occorre ricordare in via preliminare che la legge 24 dicembre 2012 n. 228, ossia la legge di stabilità per l'anno 2013, al fine di incentivare la qualità e l'ampiezza dei servizi resi dagli istituti di patronato e di assistenza sociale ha modificato la disciplina che ne regola l'attività, rinviando a successivi provvedimenti attuativi alcuni aspetti di dettaglio.

In particolare, l'articolo 1, comma 14, della predetta legge ha previsto una fase sperimentale nel corso della quale — a decorrere dal 1° gennaio 2013 — è riconosciuto un punteggio pari a 0,25 per ogni intervento — individuato con decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali — avviato con modalità telematiche, non finanziato e verificato dagli enti pubblici erogatori delle prestazioni previdenziali ed assicurative (INPS e INAIL). Quindi, un punteggio 0,25 per ogni intervento avviato con modalità telematiche,

però verificato dagli enti, e questo in vista della progressiva valorizzazione — ai fini del finanziamento — delle prestazioni individuate nelle tabelle di cui si è detto prima.

Ora, in ossequio a questa disposizione normativa, il Ministero, con decreto del 20 febbraio 2013, come è stato detto, ha provveduto alla individuazione degli interventi da valorizzare ai fini dell'attuazione di questa fase sperimentale introdotta dalla legge di stabilità per l'anno 2013.

Premesso questo, con riferimento alla richiesta formulata dall'onorevole Tacconi, la direzione generale per le politiche previdenziali ed assicurative del Ministero ha precisato che, nel corso degli incontri tecnici espressamente richiesti dai principali raggruppamenti di patronati, cui hanno preso parte anche l'INPS e l'INAIL, la voce: « Orientamento ed assistenza ai nuovi emigrati italiani » non è stata mai proposta dalle parti che sono intervenute. Questo è un punto.

Poi c'è un punto che occorre ricordare, cioè che la legge di stabilità ribadisce che, come sono stati specificati nella successiva circolare n. 23 del 17 giugno 2013, gli interventi da valorizzare devono avere questi requisiti di legge: essere avviati con modalità telematiche a decorrere dal 1° gennaio; definiti con esito positivo e verificati dagli enti pubblici erogatori delle prestazioni previdenziali ed assicurative.

Questi sono i dati di fatto, cioè in questi incontri tecnici non è mai stato proposto questo e in ogni caso vanno rispettati questi criteri di legge.

Però, detto questo, non è da escludere che, durante una fase ricognitiva e di approfondimento con gli stessi patronati, attualmente in corso, si possa valutare la possibilità di inserire anche questa voce. E visto che, comunque, ne vengo a conoscenza solo oggi, certamente farò monitoraggio e cercherò di verificare, se possibile anche sentendo gli stessi enti e i patronati.

PRESIDENTE. Saluto gli alunni e i docenti dell'Istituto comprensivo statale di Palombara Sabina (Roma), che stanno assistendo ai nostri lavori dalle tribune e

ai quali preciso che in Aula sono presenti pochi deputati perché questa è la fase dedicata alle interpellanze e interrogazioni e, quindi, i deputati rivolgono dei quesiti al Governo, che, come avete ascoltato dalle parole del sottosegretario Dell'Aringa, risponde.

L'onorevole Tacconi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

ALESSIO TACCONI. Signor Presidente, signor sottosegretario, che cosa dire? È un po', diciamo così, sconfortante che questa voce non sia mai stata menzionata nelle scorse occasioni in cui c'è stato, all'inizio dell'anno, il confronto tra enti previdenziali, patronati e il Governo italiano. Io credo che questa voce debba essere inserita all'interno delle tabelle per formare poi il punteggio finale volto al finanziamento dei patronati stessi. C'è anche da sottolineare una cosa: questa modifica sarebbe del tutto amministrativa. Non c'è bisogno di alcun tipo di atto speciale o qualche tipo di procedura complicata. Quindi, io auspico che il Ministero del lavoro possa rivalutare questa cosa e possa reinserirla, magari il prima possibile, all'interno delle tabelle.

Naturalmente, il secondo auspicio è quello che, nelle prossime occasioni di confronto tra il Ministero, i patronati e gli enti previdenziali stessi, sia assolutamente — assolutamente — considerata quasi come un obbligo morale per dare anche modo agli italiani che si recano all'estero di capire, di comprendere che il Governo italiano, comunque, è al loro fianco anche nei momenti di più estrema difficoltà.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Sospendo ora la seduta, che riprenderà alle ore 12 con il seguito della discussione del decreto-legge recante proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia.

La seduta, sospesa alle 10,30, è ripresa alle 12.

Inversione dell'ordine del giorno.

ETTORE ROSATO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ETTORE ROSATO. Signor Presidente, intervengo per chiedere un'inversione dell'ordine del giorno per agevolare il prosieguo dei nostri lavori e per valorizzare il tempo che abbiamo davanti. In particolare, vorrei proporre, dopo avere anche sentito informalmente i gruppi, di procedere con la discussione del punto 4, concernente la legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali, per poi proseguire con le mozioni in materia di federalismo fiscale e, poi, ritornare al punto 2 che abbiamo all'ordine del giorno, cioè il « decreto missioni ».

PRESIDENTE. Saluto gli alunni e i docenti del Liceo scientifico « Cristoforo Colombo » di Marigliano, in provincia di Napoli, e anche gli alunni e i docenti dell'Istituto magistrale « Cairoli », in provincia di Pavia, che stanno assistendo ai nostri lavori dalle tribune (*Applausi*).

Sulla proposta di inversione dell'ordine del giorno avanzata dall'onorevole Rosato, nel senso di passare dapprima all'esame del punto 4 all'ordine del giorno, che reca il seguito della discussione della proposta di legge recante la legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali e, quindi, al punto 3, che reca il seguito della discussione delle mozioni concernenti iniziative in materia di federalismo fiscale, concederò la parola ad un deputato contro e ad uno a favore per non più di cinque minuti ciascuno, a norma dell'articolo 41, comma 1, del Regolamento.

Se nessuno chiede di parlare a favore o contro, così rimane stabilito.

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 12,05).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni me-

dante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del Regolamento.

Per consentire alla Commissione e al Governo di essere in Aula e, nel consentirlo, lo auspico sospendo anche per cinque minuti la seduta.

La seduta, sospesa alle 12,05 è ripresa alle 12,10.

PRESIDENTE. A seguito dell'inversione dell'ordine del giorno dovremmo ora passare alle votazioni sulla legge quadro in materia di interporti, non essendo ancora decorsi i 20 minuti di preavviso, sospendo la seduta che riprenderà alle ore 12,25.

La seduta, sospesa alle 12,10, è ripresa alle 12,25.

Seguito della discussione della proposta di legge: Velo ed altri: Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali (A.C. 730-A).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge, di iniziativa dei deputati Velo ed altri, n. 730-A: Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali.

Ricordo che nella seduta del 19 novembre 2013 si è conclusa la discussione sulle linee generali e i relatori ed il rappresentante del Governo hanno rinunciato ad intervenire in sede di replica.

(Esame degli articoli – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli della proposta di legge, nel testo della Commissione.

Avverto che la Commissione ha presentato l'emendamento 2.1000, che è in distribuzione, e con riferimento al quale risulta alla Presidenza che tutti i gruppi

abbiano rinunciato alla fissazione del termine per la presentazione dei subemendamenti.

Le Commissioni I (Affari costituzionali) e V (Bilancio) hanno espresso i prescritti pareri, che sono distribuiti in fotocopia (*vedi l'allegato A – A.C. 730-A*).

(Esame dell'articolo 1 – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 e delle proposte emendative ad esso presentate (*vedi l'allegato A – A.C. 730-A*).

Se nessuno chiede di intervenire sul complesso degli emendamenti, invito i relatori ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle proposte emendative riferite all'articolo 1.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, su tutte le proposte emendative riferite all'articolo 1 la Commissione esprime un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Il relatore di minoranza?

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'emendamento Caparini 1.51 e parere favorevole sugli emendamenti Quaranta 1.5 e Catalano 1.50.

PRESIDENTE. Il Governo?

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo esprime parere contrario sugli emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Caparini 1.51.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Caparini. Ne ha facoltà.

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente...

PRESIDENTE. Attenda, onorevole Caparini. Colleghi, potremmo cominciare la giornata gentilmente, consentendo anche all'onorevole Caparini di parlare? Onorevole Caparini, attenda; non abbiamo fretta. Colleghi, pregherei di abbassare leggermente il tono della voce, se possibile. Grazie. Prego, onorevole Caparini.

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente, con questo emendamento noi «interpretiamo» il parere della Commissione attività produttive, espresso come osservazione, in cui chiedeva di salvaguardare, nel momento in cui si disegna il sistema di intermodalità di determinati luoghi, la mobilità dei territori periferici al sito intermodale. Quindi, io credo si trattasse di un parere votato da una Commissione che secondo noi meritava una maggiore attenzione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor Presidente, intervengo per rispondere anche al collega, per il suo tramite. Di questo abbiamo parlato, onorevole Caparini, molto in Commissione, ed è una preoccupazione che è stata anche della Commissione, ma che all'interno dell'articolato ovviamente viene superata. Viene superata come? Ovviamente è anche volontà nostra non travalicare quelli che sono i diritti e le esigenze dei territori dove questi interporti sono fatti o verranno realizzati, ma troveremo e troverà nell'articolato le condizioni affinché questa preoccupazione venga superata. Come?

Attraverso il coinvolgimento, sempre e comunque, nella programmazione e nella realizzazione delle regioni, laddove questi interporti verranno realizzati, delle strutture interessate agli interporti, ad esempio le Autorità portuali, dove vi sono, delle regioni interessate, nonché, infine, con il coinvolgimento dei sindaci dei territori dove queste infrastrutture sono previste o già ci sono. Per cui riteniamo che questo

emendamento sia superfluo perché trova nell'articolato la risposta alle preoccupazioni dell'emendamento stesso.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Avverto che è stata chiesta la votazione nominale mediante procedimento elettronico.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Caparini 1.51, con il parere contrario della Commissione, del Governo e del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Onorevoli Marco Di Stefano, Tidei, Alfreider... colleghi vi pregherei di affrettarvi perché sto per chiudere la votazione... D'Incà, Manfredi, Gallinella...

Intanto ne approfittiamo per salutare gli studenti e i docenti dell'Istituto Comprensivo statale Dalmazio Birago di Passignano e Tuoro sul Trasimeno in provincia di Perugia, che stanno assistendo ai nostri lavori dalle tribune *(Applausi)*.

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	367
Votanti	346
Astenuti	21
Maggioranza	174
Hanno votato sì	14
Hanno votato no	332

La Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

(Il deputato Capodicasa ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto contrario).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Quaranta 1.5.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Quaranta. Ne ha facoltà.

STEFANO QUARANTA. Signor Presidente, con questo emendamento intendiamo allargare la definizione di «piatta-

forma logistica territoriale » tenendo conto anche delle regioni insulari, in particolare con riguardo alla Sardegna che costituisce una vera e propria piattaforma logistica naturale e anche tenendo conto del parere espresso dalla Conferenza delle regioni e dal parere della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, anche questo argomento lo abbiamo lungamente approfondito in Commissione. Mentre ribadisco che condividiamo la preoccupazione dei presentatori, del collega Quaranta, sulla necessità di tenere le regioni, in particolare le due principali regioni Sicilia e Sardegna, dentro una logica nazionale, soprattutto da un punto di vista del trasporto e della logistica, siamo convinti che prevedere piattaforme che riguardano le singole regioni, senza collegarle al continente, avrebbe come effetto l'opposto dell'obiettivo per cui viene proposta questa impostazione e cioè quello di isolare le regioni.

Invece individuiamo piattaforme inter-regionali in cui sono ricomprese Sicilia e Sardegna, ciascuna relativamente e attraverso i propri collegamenti con il territorio del continente.

Per questo invitiamo al ritiro dell'emendamento.

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, anche noi diamo parere favorevole all'emendamento, in quanto anche in Commissione abbiamo sostenuto la stessa cosa che ha sostenuto SEL. Il nostro parere è quindi favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Quaranta 1.5, con il parere contrario della Commissione e del Governo e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Malisani, Rughetti, Latronico, Artini, Ventricelli...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	395
Maggioranza	198
Hanno votato sì	93
Hanno votato no	302.

La Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

(I deputati Albanella e Capodicasa hanno segnalato che non sono riusciti ad esprimere voto contrario).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Catalano 1.50.

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, con questo emendamento chiediamo la soppressione del Comitato proposto dall'articolo 4 e di tutti i riferimenti che sono presenti nel provvedimento, in quanto noi reputiamo, come abbiamo sostenuto in Commissione, che tale...

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Catalano. Colleghi, non è possibile proseguire così! Prego, onorevole Catalano.

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Dicevo che noi non riteniamo opportuna la creazione di un nuovo Comitato, anche se senza oneri a carico dell'amministrazione pubblica, in quanto noi

riteniamo che la sede della Conferenza unificata sia già un luogo opportuno ove discutere degli argomenti inerenti a questa proposta di legge e quindi all'intermodalità e agli interporti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Caparini. Ne ha facoltà.

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente, noi riteniamo che la costituzione di un Comitato nazionale è assolutamente pleonastica: si va a sovrapporre ai compiti che già la Conferenza unificata potrebbe egregiamente svolgere e quindi siamo per la soppressione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor Presidente, anche di questo abbiamo discusso molto, ovviamente in Commissione. Ricordo ai colleghi – lo ha già ricordato il collega Catalano – che questo Comitato è a costo zero. Non è quindi un'ulteriore sovrastruttura che deve accontentare qualcuno o pagare qualcuno: ci sono, invece, delle professionalità e delle figure istituzionali deputate proprio a programmare e a riprogrammare le infrastrutture presenti sul nostro territorio.

Ricordo anche che fanno parte di questo Comitato le regioni e quindi, oltre al Governo e alle istituzioni interessate, ci sono anche le regioni e, nel caso in cui ci debba essere la realizzazione specifica di un interporto, anche i comuni. Crediamo, quindi, che questo Comitato abbia le presenze istituzionali e le competenze, a costo zero, che possono dare quelle risposte che effettivamente con questa proposta di legge vogliamo dare alle infrastrutture sul nostro territorio.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Liuzzi. Ne ha facoltà.

MIRELLA LIUZZI. Signor Presidente, il problema di questo Comitato non è il costo.

PRESIDENTE. Scusi, solo per capire, onorevole Liuzzi: l'onorevole Catalano ha parlato come relatore di minoranza?

MIRELLA LIUZZI. Sì, io parlo come firmataria.

Dicevo, il problema non è il costo di questo Comitato, ma semplicemente che le stesse funzioni sono svolte dalla Conferenza unificata. In questo Comitato tutti i soggetti hanno cercato di metterci un proprio rappresentante e, quindi, per questa ragione, noi siamo fondamentalmente contrari e ne chiediamo la soppressione (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Catalano 1.50, con il parere contrario della Commissione e del Governo e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Piepoli, Gelli, Rubinato, Calabrò, D'Agostino...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	407
Votanti	406
Astenuti	1
Maggioranza	204
Hanno votato sì	89
Hanno votato no	317.

La Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Il deputato Capodicasa ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto contrario).

Passiamo alla votazione dell'articolo 1.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor Presidente, mi sembra giusto ricordare un po' ai colleghi l'articolo 1, che è la base di questa proposta di legge, perché per la prima volta vengono definiti in modo preciso e puntuale cosa sono le infrastrutture intermodali, cosa sono gli interporti, cosa sono le piattaforme logistiche territoriali, cosa si intende per infrastruttura intermodale e viene istituito questo Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

Avevamo queste definizioni sparse, se così si può dire, all'interno di diverse norme, anche un po' antiche, di venti o trent'anni fa. Con questa norma si definisce precisamente cosa sono queste infrastrutture e si definiscono anche alcuni principi e volontà di dove si vuole arrivare con queste infrastrutture. Ad esempio, si vuole cercare di concentrare i flussi di traffico delle merci in uniche situazioni e territori rispetto alla parcellizzazione che anche oggi troviamo in alcune regioni del nostro Paese...

PRESIDENTE. Attenda, onorevole Brandolin. Colleghi, se prosegue questo brusio, sospendo la seduta: lo dico chiaramente. Quindi, o si abbassa il tono della voce o sospendo la seduta. Prego, onorevole Brandolin.

GIORGIO BRANDOLIN. Presidente, la ringrazio, ma sono un po' abituato, anche negli stadi che frequento domenicamente, ad avere un po' di confusione.

Poi abbiamo anche come principi quelli di ottenere la razionalizzazione dell'utilizzo del territorio proprio in funzione del trasporto delle merci, e di diminuire l'impatto ambientale delle attività di trasporto, nonché di superare i limiti del trasporto delle merci. Ricordo ai colleghi che quindici anni fa, il 10-12 per cento della merci veniva trasportato su ferro, l'88 per cento su gomma, l'1-2 per cento su mare; oggi, 2013, la percentuale di trasporto delle merci su ferro è passata – ripeto – dal 12

al 4,5-5 per cento, quindi abbiamo avuto una regressione anche rispetto a questa volontà, che tutti noi dichiariamo e tutte le istituzioni dichiarano, di voler trasportare le merci su ferro e abbiamo invece ottenuto il rapporto esattamente contrario.

Quindi, anche qui, in questo articolo, sono definiti questi principi – poi nell'articolato lo vedremo – per far sì che ci siano e si creino le condizioni per favorire il trasporto delle merci su ferro.

Infine – e lo vedremo anche bene dopo –, attraverso queste definizioni troveremo anche il modo nell'articolato di definirle e di caratterizzare le loro infrastrutture, per far sì che già quelle esistenti e le prossime che verranno realizzate abbiano determinate caratteristiche per valorizzare i principi. Questo è ciò che vogliamo realizzare con questo articolo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, come diceva giustamente il collega Brandolin, nell'articolo 1 sono state inserite le definizioni corrette di interporto, grazie anche a un nostro emendamento, che va a riprendere la definizione che dà l'Europa inserendola nella proposta di legge. Questo emendamento, quindi, è stato accolto dalla Commissione.

Dato però che rimane il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, sul quale noi non eravamo d'accordo, preannunzio il voto di astensione del gruppo MoVimento 5 Stelle.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 1.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Si affretti, onorevole Rosato. Taricco. Hanno votato tutti i colleghi? Onorevole Colaninno, onorevole Villarosa, onorevole Vezzali. Onorevole Vezzali, come procede? Proviamo a vedere se gli assistenti parla-

mentari sono in grado... Bene, abbiamo trovato la tessera. Ce l'abbiamo fatta? No. Deve tenere il dito sopra l'impronta, onorevole Vezzali, altrimenti non riesce a votare. Allora, onorevole Vezzali, siccome per errore è stata chiusa la votazione, annullo la votazione. Dunque, dobbiamo ripeterla. Scusate colleghi, abbiamo avuto un problema tecnico.

Dunque, la votazione è annullata.

Indico nuovamente la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 1.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Cova, Carbone. Malisani, provi a votare. Sannicandro, Paola Bragantini. Bene, hanno votato tutti?

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	414
Votanti	337
Astenuti	77
Maggioranza	169
Hanno votato sì	336
Hanno votato no	1.

La Camera approva *(Vedi votazioni)*.

(La deputata Piccoli Nardelli ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto favorevole).

(Esame dell'articolo 2 – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 2 e delle proposte emendative ad esso presentate *(vedi l'allegato A – A.C. 730-A)*.

Ha chiesto di parlare sul complesso delle proposte emendative l'onorevole Nardi. Ne ha facoltà. Prendo atto che l'onorevole Nardi non è presente; s'intende che vi abbia rinunciato.

Nessun altro chiedendo di parlare sull'articolo 2 e sulle proposte emendative ad esso presentate, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, la Commissione esprime parere favorevole sul suo emendamento 2.1000.

La Commissione invita al ritiro dell'emendamento Quaranta 2.19, altrimenti il parere è contrario. Analogamente, la Commissione invita al ritiro degli altri tre emendamenti, gli identici Quaranta 2.50 e Caparini 2.51, nonché Caparini 2.23, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Invito il relatore di minoranza, onorevole Catalano, ad esprimere il parere.

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole all'emendamento 2.1000 della Commissione. Mi astengo sull'emendamento Quaranta 2.19, mentre esprimo parere favorevole sugli identici emendamenti Quaranta 2.50 e Caparini 2.51 e sull'emendamento Caparini 2.23.

PRESIDENTE. Onorevole Catalano, mi scusi, siccome il relatore deve dare un parere, sull'emendamento Quaranta 2.19 si rimette all'Assemblea?

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Sì, signor Presidente, mi rimetto all'Assemblea.

PRESIDENTE. Il Governo?

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore per la maggioranza.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 2.1000 della Commissione, con il parere favorevole del Governo e del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Piccoli Nardelli, Righetti, Impegno, Senaldi...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

(Presenti e votanti	421
Maggioranza	211
Hanno votato sì	420
Hanno votato no ..	1).

Passiamo all'emendamento Quaranta 2.19.

Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro formulato dal relatore.

STEFANO QUARANTA. Signor Presidente, con questo emendamento vogliamo inserire nel procedimento di approvazione dei nuovi interporti un maggiore coinvolgimento delle regioni interessate agli interporti stessi, rispetto al mero parere che possono esprimere nel Comitato nazionale. Anche questo emendamento aveva il consenso della Conferenza delle regioni e lo abbiamo fatto nostro.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Caparini. Ne ha facoltà.

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente, avendo « tolto » la Conferenza unificata, così come avevamo proposto nei precedenti emendamenti, questa è una soluzione che mitiga gli effetti di concentrare solo sul Comitato il parere e, quindi, dà almeno la possibilità alle regioni di intervenire.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor Presidente, vorrei solo ricordare ai colleghi quali soggetti fanno parte del Comitato quali membri di diritto, quindi è il Comitato che decide queste cose. Chi sono questi membri di diritto? I presidenti delle regioni nel cui territorio sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali. Quindi,

ci sembra superfluo questo emendamento, proprio perché già nel Comitato, che dovrà programmare e fare le cose, ci sono come membri di diritto i presidenti delle regioni.

PRESIDENTE. Non essendo stato accolto l'invito al ritiro, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Quaranta 2.19, con il parere contrario della Commissione e del Governo e sul quale il relatore di minoranza si è rimesso all'Assemblea.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Cova, Leva, Mosca, Colletti, Villarosa...
Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Presenti	424
Votanti	347
Astenuti	77
Maggioranza	174
Hanno votato sì	44
Hanno votato no ..	303).

Passiamo agli identici emendamenti Quaranta 2.50 e Caparini 2.51.

Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro formulato dal relatore.

STEFANO QUARANTA. Signor Presidente, anche in questo caso la *ratio* è simile a quella dell'emendamento precedente, cioè un maggiore coinvolgimento, in questo caso, della Conferenza unificata, anche qui sulla base anche di un'opinione della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

PRESIDENTE. Onorevole Caparini?

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente, dobbiamo tenere presente che la costruzione di un interporto incide profondamente sul tessuto urbanistico e anche produttivo di un territorio: ne modifica la

viabilità, ne modifica e ne ridistribuisce i siti produttivi, condiziona la qualità della vita, condiziona l'ambiente. Sono tutti fattori che devono essere considerati nel momento in cui lo si disegna e lo si progetta, e quindi noi chiediamo che vi sia un coinvolgimento della Conferenza unificata proprio per questo motivo.

Anche nell'emendamento successivo noi estendiamo questo coinvolgimento agli enti locali direttamente interessati, anche creando e valutando delle forme compensative. Come in tutti gli emendamenti che noi abbiamo presentato a questo articolo, teniamo sempre ben presente l'impatto che questi tipi di opere hanno sul territorio e, conseguentemente, la necessità da parte degli enti locali e da parte di chi queste opere le subisce, oltre che beneficiarne, di essere coinvolti in merito al disegno e alla progettazione stessa.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, anche il gruppo del MoVimento 5 Stelle è a favore di questi due emendamenti, in quanto abbiamo chiesto anche noi, con il nostro collega nella Commissione parlamentare per le questioni regionali, di proporre questa modifica al testo. A nostro avviso, un parere della Conferenza unificata va già meglio rispetto all'emendamento precedente, e quindi il nostro voto è favorevole (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Quaranta 2.50 e Caparini 2.51, con il parere contrario della Commissione e del Governo e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Fossati, Castiello, Di Vita...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	439
Maggioranza	220
Hanno votato sì	130
Hanno votato no	309.

La Camera respinge (*Vedi votazioni*).

Passiamo all'emendamento Caparini 2.23.

Chiedo al presentatore se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente, insistiamo per la votazione in quanto, come prima accennato, vogliamo sottolineare il fatto che stiamo parlando di opere che hanno un elevato impatto sul territorio. Sono delle opere che sconvolgono e stravolgono l'urbanizzazione del territorio, la viabilità, la qualità della vita, e quindi è necessario e imprescindibile che vi sia un coinvolgimento degli enti locali – questo lo abbiamo chiesto nei precedenti emendamenti – e vi sia la previsione di misure compensative – e abbiamo individuato proprio il comma 7, che è il comma che fa riferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – laddove vi sia poi l'identificazione e l'immediato risarcimento in termini di opere per gli enti locali che sopportano la presenza degli interporti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, anche il MoVimento 5 Stelle è favorevole a questo emendamento, quindi voteremo a favore per le stesse ragioni espresse dal collega Caparini. Inoltre noi siamo contro qualsiasi tipo di deroga urbanistica e non siamo d'accordo che debba andare tutto in deroga alla legge vigente ed ai piani urbanistici. Riteniamo opportuno che, anche

se già espresse poi successivamente, le compensazioni ambientali siano espresse anche in questa parte della proposta di legge, in quanto è meglio abbondare che *deficere* in questo caso.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Caparini 2.23, con il parere contrario della Commissione e del Governo e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Malisani, Cova... l'onorevole Malisani non riesce... Proviamo a vedere adesso, onorevole Malisani, provi a votare... L'onorevole Cova anche non riesce... Bene, anche l'onorevole Cova ha votato... Abbiamo votato tutti colleghi?

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	435
Maggioranza	218
Hanno votato sì	127
Hanno votato no	308.

La Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 2, nel testo emendato.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Cova, Fanucci, Marzano... Ci siamo colleghi? Abbiamo votato tutti? Pastorino... Ci siamo? Abbiamo votato tutti? Onorevole Dall'Osso... Bene, abbiamo votato tutti mi pare...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	437
Votanti	348
Astenuti	89

Maggioranza	175
Hanno votato sì	346
Hanno votato no	2.

La Camera approva *(Vedi votazioni)*.

Colleghi, risulta alla Presidenza che ci sia un accordo tra i gruppi per interrompere a questo punto i lavori e riprenderli alle 15,30. Quindi, se non ci sono obiezioni, sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 13,05, è ripresa alle 15,30.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Alfreider, Bonavitacola, Michele Bordo, Caparini, Causin, Costa, Damiano, Formisano, Gebhard, Gozi, Guerra, Meta, Pisicchio, Ravetto, Rosso-mando, Speranza, Tabacci e Villarosa sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

Pertanto i deputati in missione sono complessivamente novantuno, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Si riprende la discussione del disegno di legge n. 730-A.

PRESIDENTE. Ricordo che nella parte antimeridiana della seduta è stato da ultimo approvato l'articolo 2.

(Esame dell'articolo 3 – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo quindi all'esame dell'articolo 3 e delle proposte emendative ad esso presentate *(vedi l'allegato A – A.C. 730-A)*.

Se nessuno chiede di intervenire sul complesso degli emendamenti, invito i relatori e il rappresentante del Governo a esprimere il prescritto parere. Prego, onorevole Velo.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. La Commissione formula un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, sugli emendamenti De Rosa 3.50 e Caparini 3.55. La Commissione inoltre formula un invito al ritiro sugli emendamenti Quaranta 3.1, De Rosa 3.51 e 3.52, Quaranta 3.10, Catalano 3.53 e De Rosa 3.54.

PRESIDENTE. Il relatore di minoranza?

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'emendamento De Rosa 3.50. Esprimo parere contrario sugli emendamenti Caparini 3.55 e Quaranta 3.1. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti De Rosa 3.51 e 3.52. Mi rimetto all'Aula per quanto riguarda l'emendamento Quaranta 3.10. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti Catalano 3.53 e De Rosa 3.54.

PRESIDENTE. Il Governo?

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo esprime parere conforme al relatore per la maggioranza.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento De Rosa 3.50.

Chiedo all'onorevole De Rosa se accede all'invito al ritiro formulato dalla Commissione.

MASSIMO FELICE DE ROSA. Signor Presidente, con questo emendamento chiediamo semplicemente di inserire i territori con vincoli come corridoi ecologici e aree protette tra i territori su cui non possono sussistere grandi opere come gli interporti. Quindi, semplicemente specifichiamo meglio quello che è già riportato all'interno della proposta di legge. Non riusciamo a capire quale sia la ragione della contrarietà a questa specificazione e vogliamo porre ai voti l'emendamento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Questo emendamento chiede di specificare dove non sia possibile realizzare interporti e altro e definisce queste zone corridoi ecologici e aree protette. È evidente che nelle aree protette non si possono costruire infrastrutture, perché sono aree protette. Ma cercherei di dire, attraverso il Presidente, al collega che uno dei corridoi ecologici che si stanno realizzando è il grande corridoio Monaco-Verona.

Sarebbe il caso di andarsi a leggere che cosa è previsto in quel grande corridoio ecologico, tra cui due interporti grandi: uno ovviamente a Monaco e uno a Verona, proprio per avere le infrastrutture che permettano di realizzare quei fatti positivi che possono portare entro il 2020 e poi entro il 2050 ad avere una zona veramente priva, o quasi priva, di inquinamento, con infrastrutture che si stanno realizzando ed in parte sono già realizzate.

Quindi io credo che aggiungere questo ragionamento dei corridoi ecologici e non permettere che in quei corridoi ci sia la possibilità di realizzare o ristrutturare gli interporti, sia proprio esattamente il contrario di ciò che vogliamo fare: vogliamo realizzare anche attraverso queste infrastrutture una serie di corridoi. E vi ho portato l'esempio di quello Monaco-Verona, che RFI, insieme alle province di Bolzano e Trento per la parte italiana ed il Veneto e la Baviera e il pezzo dell'Austria dall'altra parte, stanno proprio realizzando, con degli obiettivi ben precisi, avendo da una parte e dall'altra due enormi interporti che possano favorire l'interconnessione del trasporto merci attraverso anche queste infrastrutture.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, il motivo di questo emendamento nasce anche un po' dalla pratica italiana di eludere, a volte andando in deroga anche nelle aree protette o nei corridoi ecologici, costruendo infrastrutture. Noi vogliamo precisare che vogliamo tutelare queste

aree e non vogliamo che le nuove infrastrutture interportuali vengano costruite su di esse. Magari non ne verranno costruite, però vorremmo esplicitarlo nella norma (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Nardi. Ne ha facoltà.

MARTINA NARDI. Signor Presidente, proprio perché noi siamo favorevoli, come se non ricordo male tutta la Commissione, rispetto a questo argomento — tant'è vero che nella lettera *a)* dell'articolato è presente sostanzialmente la stessa dicitura, perché quando si parla di vincolo paesaggistico si parla appunto anche di corridoi ecologici e chiaramente anche, a maggior ragione, di aree protette — pensiamo che sia oggettivamente pleonastico l'emendamento e quindi riteniamo di doverci astenere, in quanto nel merito siamo d'accordo, tant'è vero che è già contenuto nell'articolo 3.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento De Rosa 3.50, con il parere contrario, dopo che non è stato accolto l'invito al ritiro, della Commissione e del Governo e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Turco? Garavini? Nesci? Gigli? Crimi? Giacomelli? Paglia? Migliore? Colleghi, io sto per chiedere la votazione, quindi sarà utile affrettarsi se si vuole votare. Fiano? Sanga? Nardella? Moretti? Giorgis? Malpezzi? Buttiglione? Marzana?

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	378
Votanti	351
Astenuti	27

Maggioranza	176
Hanno votato sì	63
Hanno votato no ...	288

La Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(I deputati Zampa, Carlo Galli e Capodicasa hanno segnalato che non sono riusciti ad esprimere voto contrario).

Passiamo all'emendamento Caparini 3.55, su cui vi è un invito al ritiro.

Chiedo al presentatore se acceda all'invito al ritiro.

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente, ovviamente lo voteremo in quanto questo è un parere dato dalla X Commissione (Attività produttive). Addirittura è una condizione che chiede che ci sia, ai fini dei requisiti per diventare centro intermodale, anche il riconoscimento di essere collegati ad una rete regionale o locale. Infatti, qui si deve ragionare in termini di requisiti di rete e non è assolutamente detto che una rete che non sia quella nazionale non possa essere funzionale e non possa rientrare in un piano di intermodalità.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Caparini 3.55, con il parere contrario della Commissione, del Governo e del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Montroni, Pagano, Sanga...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	407
Maggioranza	204
Hanno votato sì	19
Hanno votato no ..	388.

La Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(I deputati Rubinato, Carlo Galli e Capodicasa hanno segnalato che non sono riusciti ad esprimere voto contrario).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Quaranta 3.1.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Nardi. Ne ha facoltà.

MARTINA NARDI. Signor Presidente, noi riteniamo che subordinare anche all'esistenza di un altro interporto la possibilità appunto di creare un interporto, sia una valevole dicitura. In altre parole, sostanzialmente pensiamo che se un interporto è connesso con un altro interporto, questo può rendere più agevole tutta la logistica e crea appunto più sviluppo e può essere più rilevante l'interporto che si va a determinare e a creare.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, noi ci esprimiamo in modo contrario su questo emendamento perché secondo noi non ha alcun senso connettere due interporti. Infatti, l'interporto nasce come struttura di scambio modale, quindi deve connettere due o più modi di trasportare. Connettere due interporti, quindi, non ha senso. Come li connettiamo, con due terminal ferroviari o due autoporti? Per noi non ha senso.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor Presidente, io capisco anche il senso, la volontà, o meglio la *ratio* di come è stato presentato questo emendamento, ma devo condividere l'osservazione del collega Catalano — ne abbiamo discusso anche in Commissione — perché la *ratio* di questa norma in generale è proprio quella di dare funzionalità ad un territorio molto più ampio, interporto per interporto. I collegamenti tra gli interporti, quindi, non

hanno senso perché l'interporto stesso dovrebbe essere il punto riferimento dell'intermodalità portuale su gomma e su ferro di un territorio più ampio possibile. Infatti, la *ratio* sempre di questa norma è quella di razionalizzare le presenze degli interporti.

Se li colleghiamo tra di loro, viene a mancare quella che è l'utilità principale di questo interporto: essere punto di riferimento, di coagulo delle modalità di trasporto e da lì ovviamente portarle il più distante possibile. Quindi, anche il nostro gruppo, così com'è stato detto anche dal nostro relatore, ovviamente è contrario.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Quaranta 3.1, con il parere contrario della Commissione, del relatore di minoranza e del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Piepoli... Gallo Luigi... Piccoli Nardelli... Simoni... Terzoni... Martella...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	420
Maggioranza	211
Hanno votato sì	26
Hanno votato no ..	394.

La Camera respinge (Vedi votazioni).

(Il deputato Gianni Farina ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto contrario)

Passiamo alla votazione dell'emendamento De Rosa 3.51.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole De Rosa. Ne ha facoltà.

MASSIMO FELICE DE ROSA. Signor Presidente, volevo far notare che noi, come Movimento 5 Stelle, di solito siamo coerenti con le proposte che facciamo. Quindi, quando parliamo di stop al con-

sumo di suolo, lo promuoviamo in tutte le azioni che portiamo avanti nelle varie proposte di legge. Questo è un emendamento che va verso lo stop al consumo di suolo e la tutela del nostro paesaggio. Quindi chiediamo che non venga utilizzato suolo vergine, ma venga utilizzato suolo già costruito in via prioritaria per gli interporti. Vogliamo vedere — perché ci siamo riempiti tutti la bocca sul consumo di suolo — la coerenza che avranno gli altri partiti (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, durante la fase degli interventi in discussione sulle linee generali feci presente che nel testo mancava la tutela verso il consumo di suolo. Con questo emendamento vogliamo porre rimedio a questa mancanza che c'è nel testo, quindi invitiamo coloro che sono favorevoli al non-consumo di ulteriore suolo a votare a favore.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Caparini. Ne ha facoltà.

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente, preannuncio il voto favorevole della Lega Nord.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Coppola. Ne ha facoltà.

PAOLO COPPOLA. Signor Presidente, solo per specificare che il comma 1 dell'articolo 3 recita: « L'individuazione di un nuovo interporto è subordinata alla sussistenza dei seguenti presupposti ». Se aggiungiamo come presupposto il fatto di avere « recupero e riutilizzo di strutture preesistenti » questo non è un emendamento che va nella direzione indicata dal collega De Rosa ma è semplicemente una limitazione eccessiva. Non si parla del fatto che, se ci sono delle strutture pre-

sistenti, allora vanno recuperate. Si limita la possibilità di fare nuovi interporti solo dove già esistono strutture preesistenti e questo è un limite troppo forte e, quindi, il nostro parere è contrario.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Crippa. Ne ha facoltà.

DAVIDE CRIPPA. Signor Presidente, vorrei dare il mio sostegno a questo emendamento perché francamente è inconcepibile immaginare di occupare nuovi suoli agricoli per fare interporti. Riporto l'esempio della città di Novara dove un milione di metri quadri verranno destinati al nuovo interporto per la zona. Cosa comporta questo? Un aggravio delle acque piovane meteoriche e la perdita della cassa di espansione del fiume Terdoppio. Quindi assumetevi le vostre responsabilità. Non fate opere di salvaguardia del territorio e continuate a cementificare e asfaltare, togliendo l'impermeabilizzazione del suolo agricolo, mettendo asfalto su asfalto: questa però deve essere una presa di coscienza da parte di tutti (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Gallinella. Ne ha facoltà.

FILIPPO GALLINELLA. Signor Presidente, io vorrei invitare sia il Parlamento che il Governo a riflettere su quanto è importante il suolo come elemento strategico del Paese. Noi abbiamo 12 milioni di ettari di superficie coltivabile che non sono sufficienti per darci da mangiare: quindi, credo che sia inconcepibile permettere ancora il consumo di suolo, anche perché perderemmo una risorsa strategica. Quindi, valutate questo fatto prima di votare (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

MICHELE POMPEO META, *Presidente della IX Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICHELE POMPEO META, *Presidente della IX Commissione*. Signor Presidente, mi pare che l'onorevole Coppola abbia chiarito il contenuto e la filosofia dell'emendamento. Proprio in questo provvedimento legislativo, la norma individua e risolve la questione che poneva il collega del MoVimento 5 Stelle, al quale io suggerisco di ritirare l'emendamento e presentare un ordine del giorno (*Commenti dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). La norma è chiara — leggetela —, la norma è chiarissima: a maggior ragione, indichiamo al Governo e al sistema degli enti locali un'interpretazione precisa. Un ordine del giorno può aiutare, non è che non si nega a nessuno, è uno strumento aggiuntivo rispetto ad una norma molto chiara.

PRESIDENTE. Siccome ho ascoltato una risata, si pone sempre il problema — credo che abbia fatto bene il presidente della Commissione ad evidenziarlo — che quando viene respinto un emendamento, poi, non si può presentare un ordine del giorno, perché la Camera già si è espressa su quell'argomento. Quindi, è utile che ciò venga posto ai colleghi dal presidente della Commissione e che venga evidenziato il fatto che, se si respinge l'emendamento, non si può più presentare l'ordine del giorno.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Nardi. Ne ha facoltà.

MARTINA NARDI. Signor Presidente, in effetti, la legge è fatta per limitare gli interporti o, meglio, anche per andare a razionalizzare, in quanto sono nati, anche nel corso di questi anni, molti interporti al di là di una logica urbanistica, di connessione, di relazione tra le varie strutture presenti sul territorio.

Quindi, a noi pare oggettivamente troppo limitativo l'emendamento proposto dal MoVimento 5 Stelle, in quanto si va ad individuare la possibilità, limitandola e, quindi, anche regolamentandola in maniera molto ferma, prendendo come una delle questioni fondamentali la tutela paesaggistica e del territorio e la compatibilità

urbanistica; quindi, ritenendo che ciò sia già inserito nella norma e che, comunque, gli interporti vadano fatti là dove servono, dove sono utili al fine di sviluppare, appunto, una mobilità intermodale dei trasporti e della logistica adeguata per quel territorio.

Quindi, è del tutto evidente che se serve in un luogo, va fatta in quel luogo, compatibilmente con tutte le precisazioni che indica, con precisione, l'articolato. Quindi, a noi sembra oggettivamente che vi sia la volontà di non volerli fare: già la norma li limita e li regola in maniera molto, molto precisa.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole De Lorenzis. Ne ha facoltà.

DIEGO DE LORENZIS. Signor Presidente, io ho assistito, ovviamente, anche alla discussione in Commissione. Ebbene, una delle ragioni di questo articolato di questa norma era proprio il limitare e, quindi, il drenare risorse eccessive per evitare che ogni territorio si facesse il proprio interporto. La misura proposta come emendamento dai miei colleghi va in questa direzione: proviamo come filosofia di Paese a salvaguardare quello che è l'asset strategico, cioè il nostro territorio, evitare cementificazioni inutili e, in qualche modo, riutilizzare l'esistente. Penso che sia una norma assolutamente di buon senso (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Pesco. Ne ha facoltà.

DANIELE PESCO. Signor Presidente, io chiedo alla Presidenza di far notare, se è possibile, il fatto che comunque questo emendamento non va così contro le politiche che in questi anni ci sono state in Italia. L'Italia è un Paese deindustrializzato: come molti comuni sono definiti denuclearizzati, potremmo dire che l'Italia, praticamente, è un Paese deindustria-

lizzato e, quindi, questa deindustrializzazione può essere utilizzata, visto che abbiamo reperti in giro per tutto il territorio nazionale, reperti archeologici o, magari, non proprio archeologici, che potrebbero essere utilizzati a questo fine.

Quindi, secondo noi, se esiste già qualcosa che può essere utilizzato per andare a creare degli interporti, utilizziamolo; non abbiamo messo dei paletti particolari riguardanti l'estensione o altre conformazioni specifiche. Abbiamo solo detto di utilizzare l'esistente (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, ho seguito con attenzione il dibattito, e ho voluto ascoltare gli interventi in Aula, ed è chiaro — lo dico con il massimo rispetto — che molti interventi risentono del fatto di non aver partecipato alla discussione e all'approfondimento in Commissione, perché gli emendamenti che vengono avanzati dallo stesso gruppo talvolta sono in contraddizione tra di loro. Il testo è nato e ha lo scopo di ridurre — è stato detto — la proliferazione di strutture localistiche e territoriali, che hanno due effetti negativi di pari gravità: da una parte rendere il sistema logistico del Paese inefficiente, perché risorse e organizzazioni vengono disperse in rivoli di microstrutture di valore solo localistico; dall'altra, queste strutture di valore localistico consumano suolo e territorio, e quindi danneggiano l'ambiente. In più, si va, con tante piccole strutture localistiche, ad inficiare lo sforzo principale di questa proposta di legge, che è quello di riequilibrio modale al fine di spostare il trasporto merci dalla gomma al cabotaggio marittimo e al ferro.

Ora, ci troviamo nella stessa discussione a far fronte ad emendamenti che chiedono il riguardo ai traffici locali, il riguardo alle strutture territoriali, il coinvolgimento dei comuni. Cioè, dagli stessi

soggetti vengono emendamenti di natura localistica, che hanno come conseguenza la proliferazione di strutture e il consumo di suolo, e dall'altra si propone un emendamento che è ultroneo rispetto a quanto dice già la legge e che ha l'obiettivo di ridurre il consumo del suolo. Mi permetto di rilevare che in questo c'è un'incoerenza di fondo, che io voglio attribuire al fatto che non si è seguita la discussione in Commissione.

Detto questo, voglio dar per scontata la buona fede e condivido l'obiettivo, tant'è vero che questo obiettivo è contenuto nel testo da me proposto e licenziato dalla Commissione al primo punto per i requisiti delle strutture, cioè alla lettera *a*). Quindi, siccome è un obiettivo già condiviso, uno degli obiettivi per cui è stato proposto questo provvedimento, propongo l'accantonamento dell'emendamento, per una riformulazione, chiedendo ai colleghi che lo propongono di confrontarsi con i colleghi della Commissione, con un testo che sia coerente con l'obiettivo di fondo del provvedimento.

PRESIDENTE. Sta bene. A questo punto, se non vi sono obiezioni lo consideriamo accantonato. Onorevole Velo, chiede l'accantonamento anche dell'emendamento De Rosa 3.52?

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. No, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. L'emendamento De Rosa 3.51 è accantonato. Passiamo alla votazione dell'emendamento De Rosa 3.52.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole De Rosa. Ne ha facoltà.

MASSIMO FELICE DE ROSA. Signor Presidente, sempre nell'ottica dei valori del MoVimento 5 Stelle, chiediamo che tra i pareri che bisogna acquisire per la costruzione di interporti ci sia anche quello degli enti locali, quindi dei comuni. Questo per avvicinare di più la cittadinanza a opere di questa portata, perché su un piccolo comune un interporto può voler dire lo

stravolgimento della vita dei cittadini. Quindi, riteniamo che sia doveroso interpellare le comunità locali per poter partecipare a queste decisioni.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Nardi. Ne ha facoltà.

MARTINA NARDI. Signor Presidente, ci tengo particolarmente, perché credo sia stato anche grazie a SEL che nell'articolo 8, dove si parla appunto di come si fa a determinare la nascita di un nuovo interporto dal punto di vista urbanistico e quali sono i soggetti, abbiamo individuato – ripeto, anche grazie al nostro emendamento accolto dalla Commissione – che bisogna procedere attraverso l'accordo di programma.

Ora, l'accordo di programma di per sé, perché è normato, lo dice la legge, vede come protagonisti al tavolo i comuni interessati, quindi, da questo punto di vista, riteniamo che quella sia la strada e la via maestra perché mette al tavolo tutti i soggetti, compresi gli enti locali che, anzi, devono essere valorizzati in questo percorso, che è un percorso che deve vedere insieme tanti altri soggetti istituzionali che convergono sul da farsi.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Abbiamo prima cercato, con l'accantonamento dell'emendamento De Rosa 3.51, di condividere un ragionamento importante che è quello della salvaguardia del suolo, quello della salvaguardia del territorio nel nostro Paese.

L'emendamento in questione ci dice di mettere tra i prerequisiti per la realizzazione di questi benedetti interporti il parere positivo da parte delle amministrazioni comunali interessate. Allora, al comma 1 lettera a) – leggo ai colleghi che – prerequisito per poter pensare di fare un interporto è la « disponibilità di un territorio privo di vincoli paesaggistici,

naturalistici o urbanistici che ne compromettano la fattibilità ». Cosa significa questo? Che se il piano regolatore di quel comune, se la programmazione urbanistica di quel territorio non prevede questa infrastruttura, non si fa. Allora, dire che bisogna avere il parere del comune prima è pleonastico, perché già è scritto al primo punto della caratterizzazione delle condizioni che ci devono essere per poter realizzare un interporto, che è essere compatibile con lo strumento urbanistico, che è comunale.

Quindi, se lo strumento urbanistico non lo permette, al di là delle volontà di quello o di quell'altro, non si fa. Ricordo che nel Comitato nazionale dove verrà programmata la realizzazione di eventuali nuovi interporti è sempre chiamato a fare parte il sindaco del territorio interessato. Quindi abbiamo, da una parte, una salvaguardia dello strumento urbanistico generale comunale, che ovviamente deve essere rispettato, dall'altra, nella programmazione c'è la presenza del sindaco in quel Comitato, che non andrà lì a far la bella statuina, ma andrà a riportare quella che è la volontà di quel territorio.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento De Rosa 3.52, con il parere contrario della Commissione, del Governo, e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Leva, Sanga, Piccoli Nardelli, Venitelli...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	454
Maggioranza	228
Hanno votato sì	94
Hanno votato no ..	360.

La Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Quaranta 3.10, sul quale la Commissione ha formulato un invito al ritiro.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Quaranta. Ne ha facoltà.

STEFANO QUARANTA. Signor Presidente, questo emendamento mira a, diciamo, normare una questione specifica, e cioè vorremmo modificare e stralciare la previsione di operare con un numero non inferiore a 14 coppie di treni a settimana per gli interporti solo esistenti o in corso di realizzazione che, avendo operato ed essendo nati con la vecchia normativa, potrebbero avere particolare difficoltà e potrebbero avere particolari criticità a mettersi in regola con questa norma specifica.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, anche questo è un tema — aggiungo rapidamente per l'interesse dell'Aula — su cui abbiamo dibattuto a lungo in Commissione, ed è il tema cruciale di questa legge che sta emergendo in corso di discussione. Da una parte c'è la necessità, strategica per il Paese, di garantire alla logistica italiana una pianificazione, una programmazione di carattere nazionale che renda più efficiente il sistema, evitando la proliferazione di strutture localistiche che, come dicevo prima, peggiorano l'efficienza e fanno un danno ambientale. Dall'altra c'è la necessità di garantire strutture che, limitate nel numero, ben definite nella localizzazione strategica, siano anche, al tempo stesso, efficienti; e l'efficienza si misura dalla capacità che le piattaforme logistiche e gli interporti hanno di garantire il riequilibrio modale del trasporto delle merci nel nostro Paese, che è troppo sbilanciato su gomma, per ragioni oggettive di cui abbiamo parlato più volte, ma su cui dobbiamo fare uno sforzo per arrivare ad un riequilibrio modale.

Noi abbiamo, in questo senso, definito dei requisiti di caratteristiche che i nuovi interporti devono possedere per essere definiti interporti di interesse nazionale: ad esempio, numero minimo di coppie di treni, 14 la settimana; collegamento alle grandi reti TEN europee e alle reti nazionali; collegamento con un porto nazionale; collegamento con un aeroporto. Abbiamo anche previsto un termine entro cui gli interporti esistenti debbono acquisire questi requisiti. Abbiamo discusso anche su questo termine in Commissione: più lungo, meno lungo, ci siamo interrogati. È evidente però che se una legge-quadro ha un senso, lo ha se riesce a porsi degli obiettivi, anche ambiziosi, che riescano a selezionare le infrastrutture che davvero servono al Paese per migliorarne l'efficienza logistica. L'articolo, così definito, ha questo obiettivo. L'emendamento del collega Quaranta e dei colleghi di SEL che hanno lavorato con noi in Commissione esprime una legittima preoccupazione, ma noi crediamo che dobbiamo avere il coraggio di lanciare una sfida al sistema logistico del Paese e incentivarlo ad essere più competitivo e più efficiente nell'interesse complessivo dell'economia italiana.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Quaranta 3.10, con il parere contrario della Commissione e del Governo, mentre il relatore di minoranza si rimette all'Aula.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Gribaudo, Lotti, Gitti...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	452
Votanti	372
Astenuti	80
Maggioranza	187
Hanno votato sì	29
Hanno votato no ..	343.

La Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Catalano 3.53.

Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro formulato dal relatore.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, non lo ritiro, chiaramente; volevo spiegare un po' l'emendamento.

Questo emendamento chiede essenzialmente che venga rispettata la legge in termini di stesura dei cavidotti per le nuove infrastrutture, anche per gli interporti. Durante il dibattito in Commissione è successo un fatto abbastanza curioso: l'emendamento ha avuto un pareggio, fino a che l'intervento di SEL non ha posto, con la sua astensione, la decadenza.

Quindi, ora vogliamo capire l'Aula come si esprimerà; è un emendamento a nostro avviso banale, chiede semplicemente di stendere dei corrugati che potrebbero essere riempiti in futuro da cavi con qualsiasi previsione, non so, fibra ottica o cavi elettrici, cavi ADSL, insomma qualsiasi tipo di cavi, ed è una previsione per un futuro.

Durante il dibattito in Commissione era nata, con l'emendamento del relatore, la necessità di dare più tempo alle strutture che già esistono per prevedere, eventualmente con nuovi lavori, la stesura di questi cavidotti. Abbiamo recepito anche questo suggerimento e l'abbiamo inserito nel nostro emendamento, riformulato rispetto a quello che abbiamo presentato in Commissione.

Quindi adesso è un emendamento ancora più completo, vogliamo vedere come l'Aula si esprimerà e se i colleghi hanno intenzione di votare a favore (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Coppola. Ne ha facoltà.

PAOLO COPPOLA. Signor Presidente, in questo caso si sta parlando di vincoli relativi alla costruzione di nuovi interporti. Nello spirito, l'idea di prevedere

delle infrastrutture per reti di telecomunicazione è condivisibile, il fatto è che mettere questo vincolo vuol dire fare una valutazione *a priori*, senza reali dati, su quale sia la migliore tecnologia per avere una rete di telecomunicazione. Questo invece va valutato di volta in volta a seconda dell'interporto che si sta costruendo, a seconda delle tecnologie che ci sono a disposizione, perché l'obiettivo vero è quello di dire – se non sbaglio – che nella realizzazione dell'interporto bisogna fare una particolare attenzione anche alle reti di telecomunicazione, ma i cavidotti sono solo uno dei modi con cui si può raggiungere questo obiettivo; quindi vincolare la costruzione di un nuovo interporto alla realizzazione di queste infrastrutture ci appare eccessivo e per questo la Commissione esprime parere contrario.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Catalano 3.53, con il parere contrario della Commissione e del Governo e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Di Battista, Carrescia, Stumpo, Capodicasa...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	453
Votanti	425
Astenuti	28
Maggioranza	213
Hanno votato sì	98
Hanno votato no ..	327.

La Camera respinge (*Vedi votazioni*).

Onorevole relatore, mi pare che l'emendamento De Rosa 3.54 vada anch'esso accantonato perché fa riferimento al comma 1, quindi mi dica lei. Prego.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Se posso, con l'aiuto dei funzionari della Presidenza, abbiamo lavorato ad una riformulazione dell'emendamento accantonato De Rosa 3.51, che proponeva di aggiungere una lettera *f*). Noi proponiamo, se è possibile farlo in Aula, una...

PRESIDENTE. Se il Comitato dei nove è d'accordo, lei lo può fare.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Sì, una banalissima e comunque limitata riformulazione dell'emendamento De Rosa 3.51, aggiungendo alla lettera *f*), prima delle parole « recupero e riutilizzazione di strutture preesistenti », la locuzione « in via prioritaria », se il Comitato dei nove è d'accordo.

PRESIDENTE. Allora, onorevole Velo, il tema è il seguente, se il Comitato dei nove è d'accordo tutto, possiamo non sospendere la seduta, altrimenti dobbiamo sospendere.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Il Comitato dei nove è d'accordo tutto.

PRESIDENTE. Benissimo, allora mi pare – ascolteremo il parere del Governo su questa riformulazione – che con questa riformulazione, onorevole Velo, lei cambia il parere sull'emendamento De Rosa 3.51, che diventa favorevole, il relatore di minoranza aveva già espresso un parere favorevole, immagino lo confermi anche su questa riformulazione. Rimane solo il parere del Governo. Prego.

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento De Rosa 3.51, nel testo riformulato, con il parere favorevole della Commissione, del Governo e del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Carrescia, Paola Bragantini, Madia...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	451
Maggioranza	226
Hanno votato sì	444
Hanno votato no ...	7.

La Camera approva *(Vedi votazioni)*.

Prendo atto che i presentatori accedono all'invito al ritiro dell'emendamento De Rosa 3.54, formulato dalla Commissione.

Passiamo alla votazione dell'articolo 3.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Coppola. Ne ha facoltà.

PAOLO COPPOLA. Signor Presidente, ci tenevo a sottolineare alcuni passaggi di questo articolo perché, grazie al lavoro in Commissione in cui tutti i gruppi si sono trovati d'accordo, abbiamo introdotto un'innovazione che, dal mio punto di vista è particolarmente rilevante e spero che poi possa essere portata avanti anche in futuri atti e proposte di legge. È un'innovazione relativa ai dati in formato aperto; in particolare, al comma 5, si fa riferimento alla definizione, si dà mandato al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione, di emanare, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto che specifichi degli standard per i dati di tipo aperto, finalizzato alla gestione, all'archiviazione e alla trasmissione in via telematica delle informazioni riguardanti le merci.

Ecco, questo passaggio, che può sembrare particolarmente tecnico, in realtà dà una visione moderna di quello che dovrebbero essere le nuove strutture, con un occhio di particolare riguardo alla società dell'informazione. I dati aperti sono una ricchezza dal punto di vista economico e, in questo momento – mi interessa parti-

colarmente ribadirlo –, grazie alla collaborazione che c'è stata in Commissione, noi introduciamo questa novità in questa proposta di legge.

PRESIDENTE. Saluto gli alunni e gli studenti dell'Istituto comprensivo statale « Campagnola-Galilei », Campagnola Emilia (Reggio Emilia), e anche gli alunni e i docenti dell'Istituto Tecnico Commerciale « V. D'Alessandro », di Lagonegro, in provincia di Potenza, che stanno assistendo ai nostri lavori dalle tribune (*Applausi*).

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, quanto detto dall'onorevole Coppola corrisponde al vero: c'è stato un lavoro intenso in Commissione, grazie anche all'audizione che abbiamo avuto con la fondazione Bruno Kessler, che ha esposto in maniera eccellente il discorso dell'*open data* nel mondo del trasporto merci.

Originariamente, noi avevamo pensato di affidare la definizione di questo standard a Virnet, che è una società che già prevede dei finanziamenti, però nel corso dell'esame in Commissione, abbiamo anche visto che ci sono altri enti che possono provvedere alla definizione di questo standard.

Noi abbiamo trasformato le nostre richieste in Commissione in un ordine del giorno, su indicazione del Governo.

Speriamo che il Governo, quando emanerà questo decreto, comunque anche in sua autonomia, possa definire questo standard aperto con tutti gli enti di ricerca, che in Italia sono l'eccellenza in Europa, che stanno già studiando l'*open data* applicato ai trasporti e che rendono, appunto, l'Italia una delle prime nazioni a livello europeo che sta trattando questo tema.

Inoltre, affidare alle università e agli enti pubblici...

PRESIDENTE. Mi scusi. Onorevole Marazziti. Onorevole Marazziti! Grazie.

IVAN CATALANO. Inoltre, affidare questo compito a enti di ricerca o a enti

già pubblici, che già seguono queste vicende da anni, affidare loro la definizione di questo standard renderebbe la cosa senza oneri per lo Stato. Quindi, utilizziamo già il sapere e l'intelligenza che il nostro Paese ha, senza perdere altri soldi e senza perdere altro tempo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 3, nel testo emendato.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Hanno votato tutti i colleghi? No. Onorevole Gigli, onorevole Dambruoso. Ci siamo? Mi pare di sì. Onorevole Magorno. Se lei va al suo posto ci riusciamo... Bene. Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	452
Maggioranza	227
Hanno votato sì	450
Hanno votato no ...	2.

La Camera approva (*Vedi votazioni*).

(*I deputati Lainati e Francesco Sanna hanno segnalato di aver espresso voto contrario mentre avrebbero voluto esprimere voto favorevole*).

(Esame dell'articolo 4 – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 4 e dell'unica proposta emendativa ad esso presentata (*vedi l'allegato A – A.C. 730-A*).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

SILVIA VELO, Relatore per la maggioranza. Signor Presidente, la Commissione invita al ritiro dell'emendamento Quaranta 4.10, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Qual è il parere del relatore di minoranza?

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, esprimo parere contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo formula un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Passiamo, dunque, alla votazione dell'emendamento Quaranta 4.10.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Quaranta. Ne ha facoltà.

STEFANO QUARANTA. Signor Presidente, avendo noi condiviso lo strumento del Comitato nazionale abbiamo, però, ritenuto che fosse strano che fossero fuori da questo Comitato, come membri di diritto, i presidenti di autorità portuale, che sono i primi fruitori, in realtà, degli interporti e, quindi, coloro che forse più di altri dovrebbero potere partecipare alla pianificazione.

Quindi, noi pensavamo che, pur condividendo lo strumento e, quindi, senza farne ovviamente una battaglia campale, questa potesse, però, essere una figura utile come membro di diritto dei Comitati.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, anche qui interveggo a beneficio dell'Aula e a beneficio della discussione di quest'oggi che, per ovvie ragioni, non può essere approfondita come Commissione.

Anche questo è stato un argomento su cui abbiamo discusso a lungo e alla fine, sempre nell'obiettivo di tenere insieme

necessità di pianificazione strategica nazionale e competenze, conferite anche ai sensi del Titolo V della Costituzione, ai vari livelli e articolazioni istituzionali locali, abbiamo introdotto lo strumento dell'accordo di programma per l'approvazione dei progetti relativi alle nuove piattaforme logistiche e ai nuovi interporti. Ciò viene normato al prossimo articolo 8, che è uno degli articoli cruciali del testo, nel quale si dice in maniera specifica, che: « All'accordo di programma partecipano i presidenti della autorità portuali nel cui ambito territoriale sono ubicate le piattaforme logistiche territoriali (...) ».

Quindi, noi consideriamo il tema posto dall'onorevole Quaranta superato e compreso nella formulazione proposta dalla Commissione in ordine all'articolo 8. Per questo chiediamo il ritiro dell'emendamento.

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, come dicevo in precedenza quando abbiamo votato il nostro emendamento che sopprimeva il Comitato nazionale, in Commissione è successo che ognuno ha proposto un emendamento per inserire qualcuno in questo Comitato, facendolo diventare una super-conferenza unificata di tutti gli attori del mondo.

Noi siamo stati contrari a questo Comitato e siamo contrari a tutti quelli che vogliono inserire qualcuno in questo Comitato.

Tra l'altro in Commissione si è arrivati alla quadra, per quelli che volevano inserirci tutti, di avere l'accordo quadro di programma nell'articolo 8. Quindi, noi siamo contrari a chiunque voglia proporre di fare entrare di diritto in questo Comitato qualsiasi persona.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emenda-

mento Quaranta 4.10, con il parere contrario della Commissione e del Governo e del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Lotti, Garavini, Turco...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti e votanti</i>	447
<i>Maggioranza</i>	224
<i>Hanno votato sì</i>	32
<i>Hanno votato no ..</i>	415).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 4.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Malpezzi, Biasotti, Ottobre...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti e votanti</i>	457
<i>Maggioranza</i>	229
<i>Hanno votato sì</i>	373
<i>Hanno votato no ..</i>	84).

(Esame dell'articolo 5 – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 5 e delle proposte emendative ad esso presentate *(vedi l'allegato A – A.C. 730-A)*.

Se nessuno chiede di intervenire, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, la Commissione invita al ritiro degli emendamenti Catalano 5.50 e 5.51, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Il relatore di minoranza ?

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole su entrambi.

PRESIDENTE. Il Governo ?

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore per la maggioranza.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Catalano 5.50.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, questo emendamento lo abbiamo riproposto in Aula, nonostante l'abbiamo proposto in Commissione, perché il presente provvedimento vuole modificare la figura giuridica dell'interporto. Abbiamo avuto in audizione l'Autorità di vigilanza dei contratti pubblici, che ci ha suggerito un modo meno dubbioso e più chiaro di proporre una figura imprenditoriale per la gestione dell'interporto.

Il problema nasce da un dubbio interpretativo dovuto al fatto che gli interporti sono inseriti nelle infrastrutture strategiche e, come tali, devono dunque rispettare il codice dei contratti. Il codice dei contratti dice che per la gestione delle infrastrutture strategiche occorre andare a gara.

L'Autorità di vigilanza dei contratti pubblici ci ha suggerito che, nel caso in cui volessimo affidare ad una società privata un interporto, ovvero una funzione pubblica inserita nelle infrastrutture strategiche, il Ministero dovrebbe andare a gara per la sua gestione. E questo è quello che noi scriviamo nel nostro emendamento, ovvero una riscrittura dell'articolo 5 per dare questa certezza. Non vorremmo infatti che, dal giorno in cui questo provvedimento venisse approvato, nascessero dei contenziosi e dei ricorsi dovuti alla sua interpretazione anche nei confronti della legislazione vigente in merito alle infrastrutture strategiche.

Quindi, invito tutti i colleghi a riflettere anche nel Comitato dei nove per una valutazione positiva di questo emendamento. Eventualmente, se c'è la volontà di riformularlo, siamo disposti a parlarne, però l'intento è quello di creare una certezza, non di lasciare come al solito tutti i dubbi interpretativi ai tribunali.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, l'articolo 5 è uno degli articoli qualificanti del testo di legge.

È condiviso anche con le strutture tecniche ministeriali, perché sul tema vi è, ad oggi, un'incertezza normativa, che con questo articolo cerchiamo di superare, con l'obiettivo, ancora una volta, come sopra, di rendere più efficiente il sistema della logistica italiana. Qui affrontiamo la questione della natura giuridica dei soggetti che gestiscono gli interporti, che vengono individuati come soggetti che svolgono attività di prestazione di servizi rientranti nelle attività di natura commerciale. Questo vale anche per i soggetti che nel loro statuto non prevedono il fine di lucro, ma agiscono in regime di diritto privato.

Naturalmente, questi soggetti, qualora fossero beneficiari di contributi e di risorse pubbliche, devono rispettare, nell'utilizzo di tali risorse, tutto ciò che è previsto in casi analoghi per chi è beneficiario di contributi pubblici. Abbiamo introdotto questa norma per rendere i soggetti gestori dei soggetti di natura imprenditoriale, perché svolgere attività di logistica significa svolgere attività di impresa, consentendogli di farlo con gli strumenti tipici dei soggetti imprenditoriali.

Abbiamo, altresì, previsto, al comma 3, una salvaguardia per gli interporti che, alla data di entrata in vigore di questa legge, siano — e ce ne sono, un caso importante, in particolare, nel nostro Paese — costituiti in forma di ente pubblico economico. Per salvaguardare questo tipo di strutture e questa struttura, essi

vengono esclusi da questa disposizione. Resta l'utilità di questa norma come strumento di efficienza, di nuovo, nuovamente, per il sistema logistico italiano.

Per questo, invitiamo di nuovo i colleghi, come abbiamo già fatto in Commissione, al ritiro degli emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Catalano 5.50, con il parere contrario della Commissione e del Governo, con il parere favorevole del relatore di minoranza e con il parere contrario della V Commissione (Bilancio).

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dellai, Gitti, Cesa...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	455
Maggioranza	228
Hanno votato sì	89
Hanno votato no ..	366.

La Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

Passiamo all'emendamento Catalano 5.51.

Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro formulato dal relatore.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, durante la discussione in Commissione, su un nostro emendamento che chiedeva di pubblicare il piano tariffario della struttura interportuale sul sito Internet dell'infrastruttura stessa, ci è stato risposto che il piano tariffario era un qualcosa di limitato, era una proposta limitativa, per metterlo all'interno delle condizioni per la nascita di un nuovo interporto. Così noi lo abbiamo spostato e lo abbiamo integrato con altre specifiche di cui vorremmo la trasparenza.

Con questo emendamento chiediamo che l'interporto sia soggetto agli stessi obblighi che ha l'amministrazione pub-

blica sulla trasparenza degli atti, dei documenti e dei dati. Il motivo è molto semplice: l'interporto svolge funzione pubblica, e quindi, a nostro avviso, serve che questa gestione, anche se in mano a privati, sia trasparente.

Vogliamo sapere come vanno le gare di appalto, gli investimenti, i dati che vengono utilizzati dalle varie infrastrutture; insomma, vogliamo avere anche un resoconto disponibile a tutti, per avere una migliore trasparenza della struttura.

Questa è un po' la motivazione per cui abbiamo fatto questo emendamento. Speriamo che i colleghi, con questa riformulazione e questa nuova collocazione, possano accogliere positivamente l'emendamento e garantire quei principi di trasparenza che noi chiediamo per tutte le amministrazioni pubbliche e per tutti quei soggetti che svolgono funzioni pubbliche (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Quaranta. Ne ha facoltà.

STEFANO QUARANTA. Signor Presidente, anche alla luce delle cose dette dall'onorevole Catalano, per il fatto che si è compiuto lo sforzo anche, diciamo, di integrare e di operare una riformulazione, e avendo lui ricostruito correttamente la discussione che vi è stata in Commissione, annuncio il nostro voto favorevole. In effetti tutto ciò che, soprattutto in una fase come questa, va verso la trasparenza, in particolare, appunto, per un soggetto importante come quello degli interporti, penso che sia fondamentale sostenerlo, e quindi noi appoggiamo questo emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Catalano 5.51, con il parere contrario della Commissione e del Governo e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Cinzia Fontana, Malisani, Rostan...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	456
Votanti	455
Astenuti	1
Maggioranza	228
Hanno votato sì	126
Hanno votato no ..	329.

La Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(*Il deputato Capodicasa ha segnalato che non è riuscito a votare*).

Passiamo alla votazione dell'articolo 5.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente vorrei esprimere la dichiarazione di voto su questo articolo. Come ho esposto in precedenza a proposito dell'emendamento, a noi questo articolo proprio non piace. L'articolo 5 va a creare ulteriori dubbi che vedranno costretta la magistratura a un lavoro ulteriore per dipanarli. Quindi, non siamo favorevoli assolutamente, e ci dispiace che le osservazioni dell'Autorità di vigilanza dei contratti pubblici e i nostri emendamenti non siano stati accolti e di questo ce ne rammarichiamo tanto (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor Presidente, diciamo che la necessità di trasparenza, in linea di principio, è condivisa ovviamente da tutti, ma se cominciamo a mettere per legge ciò che già viene... per legge, allora vuol dire che non ci capiamo.

Le società che gestiscono gli interporti sono società private che hanno il dovere e l'obbligo di depositare i loro bilanci. Questo è pubblico: basta andare nelle camere

di commercio. Quindi, devo dire che imporre per legge l'obbligo di mettere non si capisce ben dove nel sito del Ministero o in quale sito, non serve: basta andare nella camera di commercio locale e trovi tutto ciò che qui è scritto.

Allora, la trasparenza non è mettere e rimettere in legge e pronunciare degli slogan come «bisogna avere la trasparenza». Bisogna conoscere già le leggi e saper indicare alle persone che hanno la necessità di avere e di conoscere questi dati dove già li possono trovare pubblicamente, già adesso.

Per cui io credo che la scrittura di questo articolo spieghi bene che cosa la legge vuole e intende per quanto riguarda la gestione di questi interporti. Credo che la necessità di sottolineare ciò che i due emendamenti che abbiamo bocciato volevano sottolineare sia già compresa nella vita di queste società che gestiscono e andranno a gestire gli interporti (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 5.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Scotto... Abbiamo votato tutti?

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	461
Maggioranza	231
Hanno votato sì	373
Hanno votato no ..	88.

La Camera approva (*Vedi votazioni*).

(Il deputato Capodicasa ha segnalato che non è riuscito a votare).

(Esame dell'articolo 6 – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 6 e dell'unica proposta emendativa ad esso presentata (*vedi l'allegato A – A.C. 730-A*).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore di maggioranza ad esprimere il parere della Commissione.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, la Commissione esprime parere favorevole sull'emendamento 6.100, da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-*bis*, del Regolamento.

PRESIDENTE. Il parere del relatore di minoranza?

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, il parere è favorevole.

PRESIDENTE. Il Governo?

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il parere del Governo è conforme a quello del relatore di maggioranza.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 6.100, da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-*bis*, del Regolamento, con il parere favorevole del relatore di maggioranza, del relatore di minoranza, e anche del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Onorevole Mosca, onorevole Taricco...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	457
Maggioranza	229
Hanno votato sì	453
Hanno votato no	4.

La Camera approva (*Vedi votazioni*).

(Il deputato Capodicasa ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto contrario).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 6, nel testo emendato.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Onorevole Folino, onorevole Santerini, onorevole Simone Valente, onorevole Giorgis, onorevole Tidei...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	455
Maggioranza	228
Hanno votato sì	377
Hanno votato no	78

La Camera approva *(Vedi votazioni)*.

(Il deputato Capodicasa ha segnalato che non è riuscito ad esprimere il voto e la deputata Argentin ha segnalato di non essere riuscita ad esprimere voto favorevole).

(Esame dell'articolo 7 – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 7 e delle proposte emendative ad esso presentate *(vedi l'allegato A – A.C. 730-A)*.

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore per la maggioranza ad esprimere il parere.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, la Commissione invita al ritiro degli emendamenti Catalano 7.50 e Crippa 7.51, altrimenti il parere è contrario. La Commissione esprime inoltre parere favorevole sull'emendamento Quaranta 7.1, mentre invita al ritiro dell'emendamento Crippa 7.52, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Il parere del relatore di minoranza ?

IVAN CATALANO, *Relatore per la minoranza*. Signor Presidente, il parere è

favorevole sugli emendamenti Catalano 7.50, Crippa 7.51, Quaranta 7.1 e Crippa 7.52.

PRESIDENTE. Il Governo ?

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il parere del Governo è conforme a quello del relatore di maggioranza.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Catalano 7.50.

Chiedo ai presentatori dell'emendamento se accedano all'invito al ritiro formulato dal relatore di maggioranza.

SAMUELE SEGONI. Signor Presidente, con questo emendamento chiediamo la soppressione di questo articolo perché secondo noi presenta due grandi criticità, o meglio una grande criticità che è riassunta nelle parole « attraverso la definizione di procedure semplificate », che possono essere declinate in due maniere diverse. Uno, secondo la stessa ammissione dei redattori della legge, la gestione dei rifiuti in Italia è difficile, macchinosa e rappresenta una sorta di freno per lo sviluppo e per l'economia. Come agiscono, una volta che hanno individuato questo problema ? In questo articolo aprono le porte alla definizione di « procedure semplificate », limitate agli interporti e alle piattaforme logistiche.

Ora, se è vero che questa gestione dei rifiuti in Italia è un problema, perché si va a snellirla soltanto negli interporti e si ignora il problema nel resto d'Italia ? Questa è la prima cosa che non ci torna.

La seconda è un'altra, forse ancora più grave. È ben risaputo che gli interporti e le piattaforme logistiche sono un crocevia essenziale per il traffico di merci e il traffico di rifiuti. Quindi, andare qui a fare delle procedure semplificate è una cosa molto delicata, che non ci convince per niente: potrebbe tornare molto comodo a chi fa traffico di merci in maniera illecita; quindi, contrabbando di merci o traffico di rifiuti.

Quindi, la nostra idea è che questo articolo vada soppresso, perché, altro che procedure semplificate, negli interporti e nelle piattaforme logistiche serve applicare con criteri rigorosi le leggi esistenti e, casomai, rincararle con dei controlli specifici e più accurati (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Velo. Ne ha facoltà.

SILVIA VELO. Come dicevo in precedenza, probabilmente alcuni colleghi, non avendo partecipato al lavoro in Commissione, non hanno ben chiaro il testo che si va a proporre in Aula. In particolare, il collega Segoni, nel definire i motivi per cui si chiede la soppressione di questo articolo, fa riferimento alla locuzione « procedure semplificate », salvo che ho appena dato parere favorevole all'emendamento del collega Quaranta che prevede la soppressione di quella formula « procedure semplificate ». Quindi, una delle prime questioni sollevate da questo emendamento e dal collega Segoni, che lo ha illustrato, non sussiste perché andiamo a togliere quella locuzione.

In realtà, l'argomento è molto serio perché, ci piaccia o no, anche nel nostro Paese i rifiuti hanno necessità di essere trasportati. Ci piaccia o no, credo che dovremmo auspicare che questo trasporto avvenga, più che su gomma, su ferro o su nave. Per favorire lo spostamento dei rifiuti dalla gomma al ferro o alla nave le infrastrutture logistiche, gli interporti, le piattaforme sono l'elemento cruciale, perché sono lo snodo attraverso il quale si trasferisce il rifiuto da trasportare dal camion al treno, dal camion verso la nave.

Il punto è: nella fase di stazionamento e di passaggio del rifiuto da una modalità di trasporto all'altra che succede? Come viene definito il territorio, la piattaforma logistica su cui eventualmente per qualche giorno stazionano i rifiuti? Questo è un tema che la legislazione italiana non affronta, con tutti i rischi connessi di legalità, ma anche di inefficienza e di difficoltà

ad operare da parte dei soggetti che si occupano di logistica e di trasporto anche di rifiuti.

Con questo articolo noi diciamo che deleghiamo il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza unificata, a disciplinare, attraverso un decreto, la modalità di gestione dei rifiuti speciali e delle merci pericolose. Questo è il punto, perché ad oggi la normativa italiana è lacunosa, perché non definisce come si trattano i rifiuti nella loro movimentazione e nel loro trasferimento da una modalità di trasporto all'altra. Togliamo la locuzione « procedure semplificate » perché oggettivamente poteva esporci a incertezze, a interpretazioni non coerenti, però questo non toglie che questa materia abbia bisogno di essere legiferata e ordinamentata.

Per questo c'è questo articolo che va esattamente a provare a dare una risposta al tema che preoccupa il collega Segoni e i colleghi che hanno proposto l'emendamento soppressivo.

Quello sì: se accolto, l'emendamento soppressivo lascerebbe la materia priva di ordinamento legislativo e quindi esposta a tutte le preoccupazioni del caso.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto a titolo personale l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, io ricordo che, quando la relatrice spiegò l'introduzione di questo articolo nella legge, disse appunto che servivano apposta delle procedure semplificate perché bisognava semplificare la gestione dei rifiuti. Ora, se noi togliamo dall'articolo – e a noi va benissimo – la dicitura delle procedure semplificate, rimane che l'articolo delega il Governo a fare qualcosa che dovrebbe fare il Parlamento. Ora, se il Parlamento vuole ritornare al centro delle sue prerogative dovrebbe lui legiferare in merito ai rifiuti, non il Governo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Quaranta. Ne ha facoltà.

STEFANO QUARANTA. Signor Presidente, intervengo su questo emendamento perché tutti gli emendamenti all'articolo 7 sono in qualche modo collegati, come spiegava la relatrice Velo. Io credo che sia un tema molto delicato il tema dei rifiuti speciali e quindi è bene che ci sia questa discussione, perché è un tema che merita particolare attenzione. Ora, siccome appunto l'articolo fa riferimento alla normativa nazionale europea, questa cosa ci rassicurava, salvo il fatto che appunto questa espressione «escludendo la definizione di procedure semplificate» poteva dare adito invece ad una sorta di deroga per quanto riguarda gli interporti. Allora presentare il nostro emendamento era nello spirito anche delle cose che ho sentito da alcuni esponenti del MoVimento 5 Stelle, cioè quello di evitare che gli interporti fossero una zona franca o che ci fosse una normativa diversa da quella italiana ed europea. Il fatto che sia stato accolto il nostro emendamento, dal nostro punto di vista ci rassicura e quindi noi voteremo ovviamente a favore del nostro emendamento e quindi contrario agli altri.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto a titolo personale l'onorevole Crippa. Ne ha facoltà.

DAVIDE CRIPPA. Signor Presidente, sono contento di aver visto cancellate le parole «anche attraverso la definizione di procedure semplificate», ma sono rimasto un po' basito dalla necessità, proposta dall'onorevole Velo, di far viaggiare i rifiuti sui treni, in quanto ricordo che ci sono delle pianificazioni regionali che in qualche modo tengono conto di una pianificazione che vada dagli impianti di recupero nel caso che a voi piace tanto degli incenerimenti ed anche nel caso di discariche. Allora, partiamo da una pianificazione regionale o partiamo dal far viaggiare i rifiuti? Io credo che questa è la condizione principale. E poi chiudo di-

cedendo che le normative sul trasporto su gomma sono ben chiare e soprattutto ci sono delle sanzioni a carico del trasportatore e delle modalità di stoccaggio. Non vorremmo mai che magicamente per gli interporti queste cose non valessero (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto a titolo personale l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor Presidente, per precisare ancora una volta: ne abbiamo discusso in Commissione ed anche nella discussione sulle linee generali. Bene ha fatto la relatrice a spiegare ciò che non si vuol capire: qui — personalmente io ero e sono sempre per cercare di semplificare le norme di questo nostro Paese — lo abbiamo tolto perché qualcuno, come dire, con dietrologia pensava che dietro a quelle paroline ci fosse chissà quale *business* di qualcuno dietro. Comunque va bene così, perché la condivisione più ampia possibile è importante anche su questa norma. Ma qui parliamo — per dirlo anche ad alcuni colleghi — di rifiuti speciali e merci pericolose. Non so in quale pianificazione regionale si possano prevedere tutte le merci pericolose che passano da un porto ad una ferrovia alla gomma. Quindi — e finisco — la necessità di avere delle regole tecniche, che non possiamo fare noi qui in quest'aula, ma le deve fare...

PRESIDENTE. Deve concludere.

GIORGIO BRANDOLIN. ... ciò che di tecnico è, cioè il Governo, speriamo ci possa dare quelle certezze...

PRESIDENTE. Deve concludere onorevole Brandolin.

GIORGIO BRANDOLIN. ... rispetto a tanti elementi di confusione e di non chiarezza che ci sono nelle nostre infrastrutture.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Catalano 7.50, con il parere contrario del relatore di maggioranza e del Governo ed il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Spadoni? Malisani? Giorgis? Fossati?

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

Presenti e votanti	453
Maggioranza	227
Hanno votato sì	83
Hanno votato no ..	370.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Crippa 7.51.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Crippa. Ne ha facoltà.

DAVIDE CRIPPA. Signor Presidente, questo emendamento in qualche modo ripercorre la strada tracciata da quello precedente, però devo dire che ricalca abbastanza quello che, con la nuova formulazione in seguito alla promessa di accettare l'emendamento Quaranta 7.1, sembra in qualche modo aver tolto la parte «semplificate». Noi, però, crediamo che debba essere anche sentito il parere vincolante delle agenzie regionali e provinciali per la protezione dell'ambiente. E non mi sembra che sia una questione pleonastica o ultronea, così vi tolgo un pò di aggettivi che tanto vi piacciono. Sull'altra questione, le summenzionate modalità transitorie di gestione dei rifiuti restano in attività fino all'effettiva piena operatività del Sistri. In altre parole, quindi, in qualche modo ci sia un'attenzione che riguarda il fatto che l'intermodalità non sia esclusa in nessun modo dall'applicazione del Sistri. Ovvero, perché oggi in qualche modo noi abbiamo uno stoccaggio temporaneo, lo stoccaggio definitivo, il trasporto per conto terzi, un albo di gestione traspor-

tatori? Lei parlava di dietrologia sulla parola «semplificazioni», in realtà io penso sia una parola netta e chiara, cioè parliamo in realtà di semplificazioni normative. Noi siamo per snellire la parte testuale, ma quando in realtà viene snellita l'operazione di controllo, in qualche modo ci preoccupa un attimino.

E, allora, noi vediamo una certa contraddizione tra imprese che fanno trasporto di rifiuti e che, quindi, sono soggette ad una determinata normativa. Le cito l'esempio per cui se per caso un camion staziona di notte senza il consenso su una piazzola autostradale, quello viene sanzionato dalla normativa dei rifiuti come uno stoccaggio abusivo, per cui non autorizzato, un temporaneo non autorizzato, e si va in profili penali. Allora, noi vorremmo anche capire in che modo queste situazioni si riscontreranno con lo stesso grado di serietà, almeno dal punto di vista della normativa, nel vedere che dalla parte interportuale non ci sia invece una manica un pò più larga. In altre parole, tutto il piazzale sarà adibito allo stoccaggio di rifiuti? Tutto il piazzale avrà le vasche di raccolta delle acque meteoriche con tutto il sistema di trattamento? Perché se tutti i piazzali devono essere pianificati in questa maniera, dobbiamo cambiare delle logiche di progettazione. Se tutto il piazzale diventa adibito allo stoccaggio dei rifiuti, allora dobbiamo parlare anche di quali perché alcune tipologie di rifiuti possono, magari con percolati di diversa natura, entrare in collisione e creare delle situazioni di pericolo reale. Noi vi stiamo ponendo davanti alla necessità di consultare come dei soggetti, ad esempio ARPA, che in qualche modo possano evidenziare queste criticità. Infatti, anche quando parliamo di merci pericolose e, quindi, non soltanto di rifiuti, io vi ricordo che il treno deragliato a Viareggio partì non lontano da Novara e, quindi, da Trecate. Immaginiamo magari di affiancare a un treno con quelle potenzialità esplosive, potenzialità ovviamente che devono essere scatenate con un incidente rilevante, dei rifiuti altamente tossici e pericolosi. In altre parole, in quel caso un

incidente di quella natura deve essere pianificato, cioè il piano di emergenza dell'interporto deve tenere in considerazione ovviamente queste criticità, ovvero il fatto che io stocco dei materiali altamente pericolosi e di fianco ci metto dei rifiuti magari tossico-nocivi.

A questo punto uno dice: sentiamo con criteri di priorità l'ARPA, sentiamo con criteri di priorità anche le agenzie provinciali che riguardano la salute. Io credo che sia buon senso e per sfatare quella dietrologia che lei citava prima, io credo che non si possa non votare un emendamento del genere. Lo considerate ultroneo o pleonastico? Fate voi, secondo noi è buon senso (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor Presidente, la discussione è anche interessante nel senso... (*Commenti*) almeno per me, collega, da quello che ho capito, bisogna essere sinceri. La *ratio* di questa norma è: quando si dice demandiamo a un decreto del Governo la realizzazione di queste nuove misure, in particolare per la gestione di questi rifiuti speciali e delle merci pericolose, andiamo semplicemente qui, nell'articolo 7, a definire i principi generali di come questo decreto dovrà essere ed è: 1) rispettoso delle normative nazionali e dell'Unione europea vigenti in materia di rifiuti e trasporto delle merci pericolose; 2) alla fine, cioè, deve ottenere la diversificazione modale e la sicurezza dei trasporti nell'ambito delle piattaforme logistiche e territoriali.

Credo che queste due definizioni riportate nell'articolo 7, che devono essere scritte e declinate poi nel regolamento, nel decreto che dovrà fare il Governo, il Ministero competente, siano a garanzia delle preoccupazioni — lo dico al Presidente — che il collega ha espresso e che anche io condivido. Aggiungo però, per esperienza personale, come lei eccetera, che c'è la necessità di definire molto bene

queste strutture importanti che noi vogliamo valorizzare, precisare e non parcellizzate, come è adesso o come qualcuno vorrebbe fare anche sul nostro territorio nazionale, definire puntualmente lì, all'interno di questo decreto, come questi rifiuti speciali e merci pericolose devono essere trattate. Infatti oggi c'è una giungla. Il NOE di Gorizia si comporta diversamente da quello di Verona, la procura piuttosto che l'ARPA piuttosto che i carabinieri. E quindi la necessità di definire tutto questo secondo le norme nazionali ed europee e chiarezza e sicurezza per il trasporto di queste merci credo che siano due capisaldi che dovrebbero garantire l'intera Aula sulla bontà di questo articolo (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Crippa 7.51, con il parere contrario della Commissione e del Governo e il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Folino... Capodicasa...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	450
Maggioranza	226
Hanno votato sì	84
Hanno votato no ..	366.

La Camera respinge (*Vedi votazioni*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Quaranta 7.1, con il parere favorevole della Commissione, del Governo e del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Rizzetto... Madia...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	452
Maggioranza	227
Hanno votato sì	448
Hanno votato no ...	4.

La Camera approva (*Vedi votazioni*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Crippa 7.52, con il parere contrario della Commissione e del Governo e il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

La Marca... Iannuzzi... Fiano... Farina Daniele...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	459
Votanti	458
Astenuti	1
Maggioranza	230
Hanno votato sì	91
Hanno votato no ..	367.

La Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(*Il deputato Marazziti ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto contrario*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 7, nel testo emendato.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Carfagna. Colleghi, votiamo l'articolo. Chiarelli, Tartaglione. Abbiamo votato tutti?

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	466
Votanti	382

Astenuti	84
Maggioranza	192
Hanno votato sì	376
Hanno votato no ...	6.

La Camera approva (*Vedi votazioni*).

(*Esame dell'articolo 8 – A.C. 730-A*)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 8 e delle proposte emendative ad esso presentate (*vedi l'allegato A – A.C. 730-A*).

Se nessuno chiede di intervenire sul complesso degli emendamenti, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, la Commissione formula un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, sugli emendamenti Catalano 8.1 e 8.50, Caparini 8.52 e Catalano 8.51.

PRESIDENTE. Il relatore di minoranza, onorevole Catalano?

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'emendamento Catalano 8.1 e 8.50, parere contrario sull'emendamento Caparini 8.52 e parere favorevole sull'emendamento Catalano 8.51.

PRESIDENTE. Il Governo?

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo formula un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, sugli emendamenti Catalano 8.1 e 8.50, Caparini 8.52 e Catalano 8.51.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Catalano 8.1.

Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro dell'emendamento Catalano 8.1 formulato dal relatore.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, con l'emendamento vogliamo sopprimere l'intero articolo 8, in quanto noi non siamo d'accordo con le velocizzazioni dei lavori sugli interporti. Già abbiamo approvato che vengono gestiti come attività imprenditoriale, quindi, non siamo d'accordo su ulteriori velocizzazioni di queste procedure. È vero che l'articolo 8 è stato migliorato, ne siamo consapevoli — infatti, dopo verrà discusso un altro emendamento, sempre nostro —, però non vogliamo velocizzare la realizzazione di nuovi interporti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor Presidente, questo articolo — anche questo — è un po' un caposaldo di questa norma, proprio per le preoccupazioni che abbiamo avuto nella discussione in Commissione che ci fosse la possibilità di introdurre dall'alto qualcosa che, poi, il territorio non voleva, non avrebbe potuto accettare. È, però, un caposaldo, perché definisce le modalità della programmazione di livello nazionale, a cui, ripeto, partecipano in quel comitato i presidenti di regione, i sindaci e le autorità portuali interessate; quindi, non soltanto il Ministero, ma il territorio e la sua articolazione, tra virgolette, industriale e rappresentativa.

Per poter arrivare ad eseguire, a fare questa programmazione bisognava avere uno strumento. La prima proposta era di intendere quella programmazione definitivamente come una variante urbanistica e, quindi, di imporre al territorio qualcosa che non era possibile fare, stante la competenza programmatica urbanistica delle regioni rispetto allo Stato. È stato trovato questo strumento dell'accordo di programma, che troverà interessate tutte le rappresentazioni del territorio, oltre a coloro i quali questa programmazione, a livello nazionale, l'hanno pensata e l'hanno definita.

Quindi, credo che questo sia uno strumento per poter realizzare lo scopo per il

quale viene realizzata questa norma, perché altrimenti anche questa norma, attraverso la programmazione del Comitato, resterebbe un bel sogno nel cassetto, un bel progetto, e così via, e non potrebbe venir realizzata. Qui diamo gambe, forza e possibilità, attraverso questo articolo e lo strumento dell'accordo di programma, che sarà qualcosa di condiviso a livello nazionale e locale, a questa nostra volontà di mettere ordine anche alla parcellizzazione, e non solo, sul territorio nazionale, delle piattaforme logistiche e degli interporti in particolare. Per questo pensiamo che l'articolo, così com'è stato modificato in Commissione, deve essere approvato e quindi siamo contro questo emendamento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Nardi. Ne ha facoltà.

MARTINA NARDI. Signor Presidente, credo che questo sia un po' il cuore del provvedimento che stiamo per votare. Il tema non credo sia quello chi tra di noi è per rallentare o accelerare gli interporti, il tema è un altro: se gli interporti, come noi pensiamo, possono e sono infrastrutture strategiche per il nostro territorio nazionale, che può essere competitivo con gli altri territori europei, e, anche attraverso la logistica, portare ricchezza e sviluppo sul territorio nazionale. Allora, se così è, quindi se queste sono opere strategiche, è del tutto evidente che non possono essere delegate ai comuni, così com'è stato fatto fino ad oggi. Infatti, sono nati tantissimi interporti che non hanno neanche le prerogative rispetto alla viabilità, rispetto al trasporto marittimo e rispetto al trasporto ferroviario. Noi pensiamo, invece, che le piattaforme logistiche debbano avere di concerto tutte le istituzioni, convinte che quell'interporto che si va a determinare, che si va a realizzare, è utile e strategico rispetto agli interessi del Paese.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Liuzzi. Ne ha facoltà.

MIRELLA LIUZZI. Signor Presidente, devo solo precisare una cosa: nell'articolo 8 c'è proprio scritto « al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di viabilità ». Quindi, l'obiettivo preciso di questo articolo è quello di accelerare nuove costruzioni. Per cui, noi crediamo che, nonostante il testo sia stato mitigato grazie all'inserimento dell'accordo di programma, vada ancora in ottica contraria alla nostra visione. Per cui, il nostro gruppo parlamentare voterà a favore di questo emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Catalano 8.1, con il parere contrario della Commissione e del Governo e il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Brugnerotto, Duranti, Abrignani.

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	455
Maggioranza	228
Hanno votato sì	86
Hanno votato no ..	369.

La Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

(La deputata Duranti ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto contrario).

Passiamo all'emendamento Catalano 8.50. Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro dell'emendamento Catalano 8.50 formulato dal relatore per la maggioranza.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, come diceva giustamente la mia collega Liuzzi un attimo fa, a questo punto non serve più l'introduzione dell'articolo 8 e, quindi, dire che vogliamo accelerare i lavori. Infatti, abbiamo migliorato il testo, c'è l'accordo di programma, ci sono tutti

gli enti da sentire, quindi non vedo più il motivo di tenere la dicitura « al fine di accelerare ».

Abbiamo migliorato il testo: noi proponiamo di togliere questa prima fase e partire direttamente con « i progetti di cui », in modo tale che non ci siano dubbi, da parte di coloro che andranno a firmare l'accordo, che il fine ultimo sia di accelerare la struttura piuttosto che altri obiettivi *(Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle)*.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Catalano 8.50, con il parere contrario della Commissione e del Governo, e quello favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Rizzetto, Bosco, Moretti, Nesci, Ventricelli, Capodicasa...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	458
Maggioranza	230
Hanno votato sì	84
Hanno votato no ..	374.

La Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

(Il deputato Gianni Farina ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto contrario).

Ricordo che l'emendamento Caparini 8.52 è stato ritirato dal presentatore.

Passiamo all'emendamento Catalano 8.51. Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro dell'emendamento Catalano 8.51 formulato dal relatore per la maggioranza.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, con questo emendamento vogliamo esplicitare che di concerto tra i due Ministeri, il Ministero dell'ambiente e della tutela del

territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, debbano essere fissate le misure compensative di cui all'accordo di programma del comma precedente. Sembrerà anche qui — anticipo Brandolin — pleonastico, tutto quello che vorrà dire; ma noi riteniamo che sia un'operazione corretta inserirlo, perché in questo modo prevediamo come obbligo l'inserimento almeno delle misure compensative, nel caso nell'accordo di programma dovessero sfuggire (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Signor Presidente, abbiamo già bocciato un emendamento più o meno simile prima negli articoli precedenti, stamattina.

Prima non sta bene al vostro gruppo che sia un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a definire, come abbiamo visto, le modalità per il trasporto e l'organizzazione dei rifiuti speciali, eccetera, e adesso ci presentate un emendamento col quale chiedete che approviamo con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti le eventuali misure compensative a favore del comune nel cui territorio vengono realizzati progetti di cui all'articolo 6 comma 1. Allora mettetevi d'accordo: o questo Governo fa le cose o non le fa; è deputato a farle o non è deputato a farle?

Credo che, essendo anche un piccolo professionista, nel momento in cui vai a fare queste infrastrutture, che non sono così banali, il progetto esecutivo avrà evidentemente compreso all'interno del progetto stesso tutte quelle misure compensative che il territorio ha necessità di avere, nel momento in cui vai a fare una infrastruttura così pesante. Comunque, credo che debba essere bocciato questo emendamento, proprio perché o crediamo nel Governo, nelle sue possibilità di fare le cose o non ci crediamo. Non dico che tutto ciò sia pleonastico: credo che nelle cose che abbiamo visto fare in certe regioni —

non in tutte: io non le conosco tutte — questi ragionamenti sono già compresi all'interno del progetto stesso, perché è la natura del progetto stesso che, in qualche maniera, già prevede queste compensazioni.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Caparini. Ne ha facoltà.

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente, l'importante è che qualcuno queste misure compensative le preveda! Questo emendamento del collega Catalano riprende lo spirito del nostro emendamento, a mia prima firma, 2.23, che precedentemente l'Aula ha bocciato. Qui la delega viene data al Governo: quindi, essendo una maggioranza larga che crede — e più volte ha ribadito la sua fiducia — in questo Governo, non credo abbia alcun problema a votarlo, in modo tale che venga normata la misura compensativa (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord e Autonomie*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Nardi. Ne ha facoltà.

MARTINA NARDI. Signor Presidente, io penso veramente che a volte siamo un po' all'assurdo. Si chiama «accordo di programma», un accordo fatto tra le parti che prevede obbligatoriamente — in primo luogo, perché lo stabilisce la legge e basta leggerla, in secondo luogo perché basta aver fatto degli accordi di programma e credo che, insomma, chi ha avuto esperienze nel corso della sua vita passata l'ha potuto verificare — e si indicano sempre quelle che sono le priorità per i singoli aderenti e partecipanti, vale per il Ministero, vale per i comuni, vale per le province, vale per tutti gli enti interessati.

Quindi è del tutto evidente che l'accordo di programma, così come è definita la norma che tra l'altro viene richiamata, poi sennò possiamo anche scriverla per intero la norma, ma, basta citarla, e, come dire, è già insita la volontà di quello che deve esprimere.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Catalano 8.51, con il parere contrario della Commissione e del Governo e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Ventricelli, Piepoli, Petraroli, Molteni, Fanucci, Capodicasa...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	458
Votanti	457
Astenuti	1
Maggioranza	229
Hanno votato sì	101
Hanno votato no ..	356.

La Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

(Il deputato Fanucci ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto contrario).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 8.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Arlotti, Gribaudo, Cassano, Berlinghieri, Petraroli, Crimi, Chiarelli...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	461
Maggioranza	231
Hanno votato sì	368
Hanno votato no ..	93.

La Camera approva *(Vedi votazioni)*.

(Esame dell'articolo 9 – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo quindi all'articolo 9 e dell'unica proposta emendativa ad esso presentata *(vedi l'allegato A – A.C. 730-A)*.

Se nessuno chiede di intervenire, invito il relatore per la maggioranza ad esprimere il parere. Prego, onorevole Velo.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, la Commissione formula un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, sull'emendamento De Rosa 9.50.

PRESIDENTE. Onorevole Catalano?

IVAN CATALANO, *Relatore di minoranza*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'emendamento De Rosa 9.50.

PRESIDENTE. Il Governo?

ROCCO GIRLANDA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo formula un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, sull'emendamento De Rosa 9.50.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento De Rosa 9.50. Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro dell'emendamento De Rosa 9.50 formulato dal relatore per la maggioranza.

SAMUELE SEGONI. Signor Presidente, nonostante alcuni emendamenti siano andati nella direzione auspicata dal MoViamento 5 Stelle, ovvero quella di garantire una certa tutela dell'ambiente, gli interporti e le piattaforme logistiche rimangono comunque delle infrastrutture molto impattanti sull'ambiente e sul territorio. Ciononostante, in questo articolo si osserva che una parte imprecisata dei 15 milioni di euro necessari per il finanziamento di questa legge provengono proprio dai fondi del Ministero dell'ambiente.

Infatti, cito testualmente, «allo scopo, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare». Ora, tale Ministero è tristemente noto per essere cronicamente e costantemente sottofinanziato e per non avere mai abba-

stanza fondi per finanziare serie politiche di bonifica, ripristino, tutela, salvaguardia, protezione e prevenzione.

Quindi, ci troviamo di fronte a un paradosso: il Ministero è deputato a fare alcune cose, ma con quest'articolo va a finanziare delle azioni che probabilmente vanno contro le sue funzioni, anzi magari, in futuro, si troverà a chiedere fondi per ripristinare eventuali danni.

In Commissione Ambiente, il MoVimento 5 Stelle ha sollevato il problema, ricevendo un interessamento freddino; infatti, è stata soltanto inserita un'osservazione nel parere della Commissione, giusto per mettere agli atti un interessamento più che altro formale, che in effetti — come vediamo — non ha sortito alcun effetto.

Quindi, l'emendamento del MoVimento 5 Stelle va in questo senso, cioè nel senso di fare in modo che i pochi fondi del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare rimangano a disposizione del Ministero per fare politiche ambientali e non vadano paradossalmente a finanziare un aumento del consumo del territorio e uno scempio ambientale.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SILVIA VELO, *Relatore per la maggioranza*. Signor Presidente, le cose non stanno proprio come ora illustrato dal collega. In realtà, il fondo in questione consiste in un fondo speciale che reca risorse destinate alla copertura finanziaria di leggi che vengono approvate nel corso del triennio compreso nel bilancio pluriennale.

Quindi, la prima cosa che va specificata, rispetto a quanto detto dal collega, che non risponde al vero, è che le risorse in questione, pur essendo attribuite al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare non sono risorse destinate né al finanziamento di interventi previsti da leggi vigenti, né alla copertura

di progetti di legge che potranno essere approvati e che sono attualmente in corso d'esame.

Peraltro, contesto *in toto* quanto detto nell'affermazione finale: in realtà, questo progetto di legge va a tutela dell'ambiente del nostro Paese perché questo progetto di legge ha come obiettivo la riduzione della proliferazione di nuove infrastrutture logistiche e ha come obiettivo il riequilibrio modale del nostro trasporto merci dalla gomma a modalità di trasporto più sostenibili, come il ferro e il cabotaggio marittimo, quindi l'esatto contrario di quanto sostenuto dal collega.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento De Rosa 9.50, con il parere contrario della Commissione, del Governo, della V Commissione (Bilancio) e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Carrescia, Spadoni, Gribaudo...

Saluto nel frattempo gli studenti e i docenti della Scuola secondaria di primo grado, « Mavarelli Pascoli », di Umbertide, in provincia di Perugia, che stanno assistendo ai nostri lavori dalle tribune (*Applausi*).

Misiani non riesce a votare...

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	454
Votanti	427
Astenuti	27
Maggioranza	214
Hanno votato sì	102
Hanno votato no ..	325.

La Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(*La deputata Vezzali ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto contrario*).

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LUIGI DI MAIO (ore 17,30)**

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 9.
Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Lomonte, Ventricelli, Toninelli. Chi non ha votato ancora? Taricco, Patriarca. Sembra che abbiano votato tutti.

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	460
Votanti	459
Astenuti	1
Maggioranza	230
Hanno votato sì	455
Hanno votato no ...	4.

La Camera approva *(Vedi votazioni)*.

(Esame dell'articolo 10 – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 10 *(vedi l'allegato A – A.C. 730-A)*, al quale non sono state presentate proposte emendative.

Ha chiesto di parlare per dichiarazioni di voto l'onorevole Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, con questo articolo finalmente abbiamo inserito nella proposta di legge una delle finalità di questa proposta. È stato un articolo che è nato in Commissione, a seguito delle varie audizioni in cui tutti gli attori del mondo dei trasporti, comprese le autorità di controllo che abbiamo audito, hanno detto che nel provvedimento non si capisce cosa viene abrogato.

Ebbene, finalmente siamo riusciti a scrivere un provvedimento che indica anche le abrogazioni. Grazie alla collaborazione del Governo siamo riusciti a evidenziare quali sono, invece, le parti della vecchia legge che rimangono in vigore, perché ci sono, comunque, dei procedi-

menti ancora in corso. Quindi, diciamo che questo è finalmente forse un successo del Parlamento.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 10.
Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Carrescia, Rizzetto. Chi non ha votato ancora? Rizzetto non riesce ancora a votare. Hanno votato tutti? Sembra di sì.
Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	459
Maggioranza	230
Hanno votato sì	459.

La Camera approva *(Vedi votazioni)*.

(Il deputato Marantelli ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto favorevole).

***(Esame degli ordini del giorno
– A.C. 730-A)***

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati *(vedi l'allegato A – A.C. 730-A)*.

Il deputato Catalano ha facoltà di illustrare il suo ordine del giorno n. 9/730-A/1.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, nel mio ordine del giorno n. 9/730-A/1, che è nato da una trasformazione di un emendamento che abbiamo proposto in Commissione e anch'esso nasceva da un'esigenza del mondo dei trasporti, si chiedeva un'armonizzazione dei vari piani che sono in essere e che sono vigenti nel piano nazionale.

Il Governo, in fase di discussione degli emendamenti, ha dato piena disponibilità all'accoglimento di un ordine del giorno che impegnasse il Governo ad armonizzare un po' i piani. Noi l'abbiamo scritto e,

quindi, adesso vorremo conoscere il parere del Governo ed eventualmente il parere dell'Aula.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

ROCCO GIRLANDA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, il Governo esprime parere favorevole sull'ordine del giorno Catalano n. 9/730-A/1, purché il dispositivo sia riformulato nel modo seguente: « a valutare la possibilità di favorire la *city logistic* per la distribuzione delle merci urbane (...) ».

Il Governo esprime parere favorevole sull'ordine del giorno Liuzzi n. 9/730-A/2, purché il dispositivo sia riformulato nel modo seguente: « a valutare di procedere all'armonizzazione (...) ».

Infine, il Governo esprime parere favorevole sugli ordini del giorno Nicola Bianchi n. 9/730-A/3 e Garofalo n. 9/730-A/4.

PRESIDENTE. Prendo atto che i presentatori accettano la riformulazione e non insistono per la votazione degli ordini del giorno Catalano n. 9/730-A/1 e Liuzzi n. 9/730-A/2, accettati dal Governo, purché riformulati.

Prendo atto che i presentatori non insistono per la votazione degli ordini del giorno Nicola Bianchi n. 9/730-A/3 e Garofalo n. 9/730-A/4, accettati dal Governo.

È così esaurito l'esame degli ordini del giorno.

(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto finale.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Lello Di Gioia. Ne ha facoltà. Colleghi, vi chiedo solo di abbassare il tono della voce. Prego.

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, il gruppo socialista voterà a favore di questo

provvedimento, perché siamo profondamente convinti che vi sia la necessità di determinare una condizione favorevole per lo sviluppo del sistema intermodale, logistico e delle piattaforme logistiche.

In Europa vi è il 10 per cento di intervento che viene determinato sul PIL generale del nostro continente. In Italia, il sistema logistico è fortemente deficitario, tanto è vero che nelle classifiche a livello internazionale siamo ovviamente nei posti certamente non principali, quindi vi era la necessità di un provvedimento di legge che potesse consentire di razionalizzare il sistema e di fare in modo che vi fosse appunto una serie di intermodalità che determinasse, come accade in altri Paesi d'Europa, una condizione di maggior trasporto sul sistema ferroviario, sul sistema aeroportuale e ovviamente sul sistema di navigazione portuale.

È chiaro che abbiamo anche la necessità, nel momento in cui si razionalizza questo sistema, di garantire certe condizioni ambientali nel nostro Paese e soprattutto spero che si abbia uno sguardo di interesse nei confronti di quelle aree più deboli del nostro Paese e mi riferisco alle aree del Mezzogiorno d'Italia. È importante in questo provvedimento soprattutto la questione del coordinamento, nel quale sono interessati, ovviamente presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche gli enti locali, le autorità portuali, le aziende di trasporto logistico, che dovranno consentire di determinare all'interno del sistema una razionalizzazione dello stesso. Come d'altronde è importante che vi sia appunto questo coordinamento che vada a definire quelle politiche di intervento sulla programmazione, sulle iniziative, su ciò che appunto dovrà determinarsi come sistema logistico integrato all'interno del nostro territorio.

Come dicevo precedentemente, è necessario che si tenga conto sia delle questioni di carattere ambientale sia di quelle realtà che sono più deboli all'interno del nostro Paese, ma che hanno delle caratteristiche fisiche e geografiche interessanti, affinché si possano determinare quelle condizioni di sviluppo e quindi recepire quel flusso di

merci che provengono dai Paesi emergenti e che oggi non vedono il nostro Paese interessato, ma vedono soprattutto interessate, nonostante gli aumenti dei costi, le aree del centro Europa.

Ecco perché noi riteniamo importante questa legge, perché vi era la necessità di coordinarla e di definirla, ed è per questo che noi voteremo a favore. Voteremo a favore sottolineando ancora una volta che vi è appunto la priorità, nel momento in cui questo coordinamento interverrà per una politica di programmazione, di quegli elementi di cui parlavo precedentemente. Bisogna dare risposte a quelli che sono i problemi di questo Paese. La crescita economica passa attraverso questo sistema, la crescita del sistema interportuale e delle piattaforme passa attraverso un coordinamento che è stato definito all'interno di questo provvedimento.

Noi siamo convinti che bisognerà ancora lavorare con grande determinazione e siamo convinti che possiamo farcela nel momento in cui ci sarà questa condizione che vada a verificare le situazioni di coordinamento per le iniziative che dovranno essere sviluppate.

Concludo nel dire che il gruppo socialista, come dicevo in precedenza, all'inizio, voterà questo provvedimento, convinto che uno dei sistemi per rilanciare l'economia del nostro Paese sia l'intermodalità delle piattaforme logistiche e, soprattutto, sviluppare le condizioni del nostro sistema portuale e aeroportuale e trasferire su rotaie quella quantità di merce...

PRESIDENTE. Dovrebbe concludere.

LELLO DI GIOIA. ...che oggi vede il nostro Paese avere maggiore quantità di merce su gomma. Per questo, voteremo a favore del provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) – Liberali per l'Italia (PLI)*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Caparini. Ne ha facoltà.

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente, è un dato di fatto che l'Italia sia 53° nella

classifica delle reti autostradali, 43° per quanto riguarda quella ferroviaria, 83° per quanta riguarda le infrastrutture portuali e due punti più in basso, all'85° posto, per quanto riguarda le infrastrutture aeroportuali.

Quindi, è evidente che vi è uno svantaggio competitivo, uno svantaggio competitivo che costa qualcosa come 40 miliardi di euro ogni anno. In questo quadro, gli interporti del Paese movimentano circa il 45 per cento delle merci, ma, ovviamente, lo fanno in maniera non sufficiente a sostenere quelli che sono i fabbisogni del Paese.

I motivi di queste carenze sono da imputare, evidentemente, alla scarsità di poli di eccellenza e ad un esagerato nannismo, che porta a delle diseconomie, a cui, evidentemente, non si può porre rimedio, se non con delle politiche di economie di scala che, senza avere una visione globale e senza avere una pianificazione, evidentemente, non sono attuabili. Vi è una cronica prevalenza del trasporto su gomma e vi è un'evidente assenza di intermodalità, e quindi una cronica difficoltà ad accedere al trasporto su ferro.

Tutto questo fa sì che i nostri interporti siano al 21° posto nella classifica della competitività ed evidentemente questa carenza strutturale poi si riverbera sull'intero sistema economico. Da qui questa proposta di legge, a cui noi abbiamo contribuito, nella scorsa legislatura, nella sua stesura e nella sua modifica, con tre punti per noi qualificanti e fondamentali, ovvero l'integrazione intermodale, una visione di insieme, e quindi una visione strategica, quella che già con il secondo Governo Berlusconi, dal 2001 al 2006, abbiamo introdotto all'interno della normativa, e uno sviluppo di implementazione delle reti logistiche.

Tutto questo deve essere coniugato con un corretto rapporto tra il pianificatore nazionale, in quanto stiamo parlando di infrastrutture strategiche, e le comunità locali. In questo senso, abbiamo formulato, in quest'ultima fase di discussione, che è scaturita nella nuova legislatura, una serie di proposte che tendevano a miglio-

rare il testo, tenendo presente l'impatto che queste infrastrutture hanno sulle comunità locali e la conseguente e necessaria attenzione che il pianificatore deve avere sulle esigenze delle genti che vi abitano, nonché anche su un corretto utilizzo dello strumento urbanistico.

Tutto questo, secondo noi, è stato parzialmente recepito. Siamo comunque convinti che questa sia una buona norma, una norma che abbiamo fortemente voluto nella scorsa legislatura e che continueremo a sostenere anche in questo passaggio parlamentare.

Noto, in conclusione, che stiamo parlando di una « vittima », una delle tante vittime del bicameralismo perfetto. Questo è, infatti, un provvedimento che è stato promosso da più forze politiche, sostenuto da più forze politiche, e che si è arenato in uno dei due rami del Parlamento — in questo caso, nella scorsa legislatura, al Senato — pur avendo il favore di tutti. E questo perché? Perché il nostro è un Paese vecchio, con un sistema vecchio.

Io colgo l'occasione per ribadire la necessità di riformare il meccanismo normativo, di ammodernarlo, di superare questo bicameralismo perfetto, soprattutto in una materia come la pianificazione strategica che è esclusiva dal punto di vista della competenza.

Sottolineo inoltre che, in questo caso, è giusto ribadire come, anche per quanto riguarda la materia dei trasporti, la modifica del Titolo V del 2001 abbia creato una grandissima confusione che ancora oggi non è stata, in qualche modo, dipanata, in quanto, per quanto riguarda la competenza strategica, si tratta di una competenza esclusiva a livello nazionale, per quanto riguarda la modalità del trasporto, di una competenza concorrente, e per quanto riguarda il quadro regolatorio, di una competenza a cavallo tra l'esclusiva e la concorrente. Insomma: un grande pasticcio, che è il frutto di una modifica costituzionale del 2001 che ci trasciniamo stancamente, incapaci di prendere in mano la Costituzione e riformarla come Dio comanda, come vorrebbero le necessità imposte dalla globalizzazione e come

vorrebbero le necessità imposte dalla modernità; modernità che è al di fuori di questo Parlamento, mentre qui noi ci stiamo ancora perdendo nella solita navetta tra Camera e Senato e stiamo perdendo tempo, denaro e opportunità di sviluppo del Paese. E perché? Perché questo provvedimento dovrà approdare al Senato e, forse, qualcuno l'approverà con modifiche e quindi tornerà da noi, in questo gioco al rimpallo che fa sì che il nostro Paese ancora oggi sia, come dicevo prima, il fanalino di coda di tutte le classifiche di competitività e, così facendo, non potrà che retrocedere, invece di primeggiare come gli spetterebbe di diritto.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Garofalo. Ne ha facoltà.

VINCENZO GAROFALO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il gruppo Nuovo Centrodestra voterà a favore di questo provvedimento. Questa proposta di legge di riforma rappresenta un punto di arrivo apprezzabile e condivisibile di un confronto importante che le forze politiche hanno avuto nel corso dell'esame in Commissione trasporti, confronto che era stato già sviluppato nella scorsa legislatura e che aveva raggiunto già un obiettivo importante, cioè l'approvazione proprio da parte della Camera dei deputati, e si era bloccato, come detto dal collega, invece, al Senato.

In coerenza con quanto dichiarato in sede di discussione generale lo scorso 19 novembre, ritengo che le disposizioni contenute all'interno dell'iniziativa legislativa miglioreranno l'efficienza e la sostenibilità del trasporto delle merci che oggi più che mai resta determinante per garantire lo sviluppo di un territorio. In Italia — gli operatori del settore ne sono a conoscenza e ce lo hanno ricordato durante tutte le audizioni — mancava una rivisitazione aggiornata della legge quadro degli interporti, una legge quadro su tale materia in grado di soddisfare le esigenze degli operatori del settore, nonostante la domanda di trasporto merci sia in crescita, sia

sempre crescente ed il contesto globale sia in continua evoluzione.

Con l'approvazione di questo provvedimento, sebbene non si risolvano in modo definitivo le criticità del settore e strutturali nell'ambito della mobilità, che hanno cause e origine antiche, si creano tuttavia, a mio avviso, le premesse per una migliore programmazione di interventi nel settore dei trasporti, con la prospettiva di ridurre significativamente la quota del traffico merci a carico del trasporto stradale, oggi predominante nel nostro Paese e che determina, tra l'altro, un crescente aumento del traffico stradale con gli inconvenienti che ne conseguono, quali l'aumento dei costi e l'inquinamento ambientale.

La proposta di legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali, con i principi che ne faranno parte, inciderà pertanto positivamente sui costi di trasporto avvantaggiando il mercato all'interno di un sistema integrato di porti, degli stessi interporti e degli aeroporti, determinando una vera e propria infrastruttura di sistema fortemente integrata con le grandi reti di trasporto nazionali in grado di superare le profonde discontinuità territoriali, la dispersione delle risorse e la fragilità dei sistemi locali.

In tale ambito occorre sostenere, a mio avviso, le politiche di integrazione e di collegamento al fine di agganciare le grandi potenzialità di sviluppo derivanti dall'inserimento nella rete globale di scambio commerciale dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo in termini di offerta di lavoro giovanile e di risorse naturali. Ed il testo sottoposto all'Aula oggi ritengo vada in tale direzione, rappresentando il suo punto di forza proprio nella valenza programmatoria, attraverso la definizione dei requisiti che devono rispettare le singole strutture, nella logica della costituzione di un sistema di rete, in modo da evitare localismi velleitari non supportati da una adeguata sostenibilità economica e finanziaria.

Aggiungo, come il nostro Paese, che per la sua posizione geografica nel bacino del Mediterraneo è naturale crocevia di traffici, necessari di ulteriore impegno da parte

delle istituzioni nazionali e locali al fine di sfruttare al meglio le sue potenzialità e gli interventi che il legislatore deve mettere in campo, come quello che oggi è al nostro esame. Interventi capaci di mirare proprio a tale obiettivo, individuando gli strumenti normativi maggiormente idonei allo scopo, possono pertanto costituire delle basi condivisibili su cui insistere in termini di sviluppo e competitività.

Favorire un processo di modernizzazione della logistica significa, pertanto, venire incontro alle esigenze di numerose imprese del settore per garantire al Paese un sistema dei trasporti competitivo, efficiente e sicuro. Per tutti e tre questi aspetti rilevanti risulta fondamentale l'esistenza di un nuovo sistema di regole in grado di rispondere all'esigenza e ai suggerimenti degli operatori del settore che hanno fornito, tutti, interessanti contributi durante le audizioni in Commissione.

In tale ambito il Mezzogiorno d'Italia, ed in particolare le regioni isolate, che registrano un elevato deficit nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto e nella logistica che non gli consentono di agganciare quella necessaria trasformazione economica in linea con le aree europee produttive più sviluppate, necessitano la realizzazione di nuovi interporti e l'incremento del trasporto combinato.

Questi elementi potranno costituire un apprezzabile punto di partenza per garantire maggiore rapidità negli scambi commerciali, in particolare con i paesi dell'Oriente e dell'Asia, che costituiscono le aree del pianeta verso cui già da oggi si concentrano le maggiori risorse dei capitali e lo sviluppo dell'economia in termini di prodotto interno lordo.

Concludo, signor Presidente, onorevoli colleghi, ribadendo il voto favorevole del mio gruppo al provvedimento, auspicando un rapido esame al Senato ed un'approvazione definitiva, non senza tuttavia riaffermare che sono necessari, a mio parere, nel corso della presente legislatura, ulteriori urgenti provvedimenti nell'ambito delle politiche di trasporto e dei collegamenti, in particolare nei confronti delle aree meridionali e soprattutto della Sicilia.

Il ruolo determinante delle infrastrutture di trasporto per la crescita del Mezzogiorno impone adeguate priorità al trasporto, specie quello ferroviario, sia per il minore impatto ambientale che per ovviare alle notevoli implicazioni di carattere trasportistico derivanti dalla congestione del traffico stradale, come riportato in precedenza.

Le politiche di dismissione da parte del gruppo Ferrovie dello Stato in corso negli ultimi anni attraverso un ridimensionamento del piano industriale e di investimenti nel Mezzogiorno, ed in particolare in Sicilia, procedono in una situazione deprecabile dal punto di vista dell'inefficienza qualitativa dei servizi resi agli utenti ed in particolare nei riguardi dei pendolari.

A tal fine, interventi in grado di migliorare il livello complessivo dell'organizzazione e di efficienza dei servizi per il trasporto, potenziandone il sistema infrastrutturale e di collegamento nelle aree del Mezzogiorno, che a mio avviso si inseriscono nel più ampio scenario complessivo della proposta di legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali, che ci accingiamo appunto a votare, devono necessariamente essere previste all'interno dell'azione e delle procedure di pianificazione nei prossimi impegni del Governo, invertendo un *trend* pericoloso nell'ambito dei servizi di mobilità resa ai cittadini.

Concludo veramente confermando il voto favorevole del gruppo Nuovo Centro-destra.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Quaranta. Ne ha facoltà.

STEFANO QUARANTA. Signor Presidente, colleghi, sottosegretario, spesso in quest'Aula ci interroghiamo su quali possano essere le ricette per rilanciare lo sviluppo del nostro Paese e naturalmente ci sono dei settori che — a mio giudizio — sono chiave per poterlo fare: la scuola, la cultura, la qualità del lavoro, ma anche una redistribuzione più equa delle risorse

del nostro Paese. Ma, in questo contesto, un volano importante per lo sviluppo del nostro Paese potrebbe essere quello della portualità e della logistica e questa legge credo che cerchi innanzitutto di cogliere questa opportunità e questa possibilità.

I porti, la logistica, il lavoro portuale — che è una grande tradizione del nostro Paese — possono essere volano di nuovo sviluppo economico e devono, a mio giudizio, essere una priorità. Quindi, io credo che la legge che stiamo discutendo oggi, che stiamo approvando — SEL voterà favorevolmente questo provvedimento — debba vedersi in un contesto più ampio e cioè quello della portualità che ha bisogno di essere rinormata, che deve essere aggiornata — la legge n. 84 del 1994 ormai è ampiamente superata — e debba vedersi anche in un quadro di ragionamento europeo, laddove negli ultimi anni sono intervenuti molti cambiamenti e molte innovazioni nella regolamentazione ma anche nella legislazione.

Come dicevo, la legge dei porti, la legge n. 84 del 1994, che è stata in discussione anche nella precedente legislatura al Senato, dal nostro punto di vista, deve consentire di rendere i nostri porti più competitivi, partendo dall'autonomia finanziaria dei porti, ma anche — io credo — da una diversa normazione delle autonomie e delle autorità portuali, con una forte regia nazionale che, anche qui, impedisca inutili concorrenze, sprechi di risorse e concentri gli investimenti laddove possono essere fruttuosi.

Così, la stessa cosa vale per l'adeguamento che il nostro Paese deve avere rispetto, in particolare, alla rete transeuropea dei trasporti, laddove questa rete consente e consentirà — noi ci speriamo, lo crediamo — una migliore mobilità per persone e merci, volta soprattutto, però, a garantire migliori condizioni di sicurezza, migliori condizioni sociali e anche ambientali.

Ora, noi siamo a discutere di questa legge di riforma perché di fatto l'ultima normativa in materia risale al 1990 e, quindi, da questo punto di vista, c'era un gran bisogno di riformare. Naturalmente

sappiamo che il frutto di questa discussione che abbiamo fatto oggi, che abbiamo fatto nei giorni scorsi è anche legato al lavoro che è stato svolto nella legislatura precedente — questa legge era stata approvata alla Camera ma non al Senato e, quindi, è rimasta in qualche modo al palo — ed è frutto, però, anche delle tante audizioni che in Commissione abbiamo fatto, volte ad aggiornare, a migliorare questa legge, a renderla più efficace e a renderla più in sintonia con i tanti soggetti economici del nostro Paese.

Quali sono gli obiettivi di questa legge? Io direi innanzitutto due. Da un lato, dare un impulso forte al trasporto merci, in particolare — io direi — ferroviario e intermodale, utilizzando razionalmente il nostro territorio, già troppo martoriato, ovviamente, cercando di concentrare il più possibile i flussi del trasporto.

Il secondo obiettivo è quello di evitare la proliferazione degli interporti. Quindi, fare una legge nazionale serve proprio a limitare, a scegliere, a dare dei criteri, a fare le scelte giuste per il nostro Paese; questo con l'obiettivo di dare più efficienza nella logistica, di consentire un miglior utilizzo delle scarse risorse finanziarie che questo Paese in questo momento ha ed evitare quel tema del consumo del territorio, che è stata una delle questioni sollevate anche nella discussione di oggi in moltissimi emendamenti.

Oggi ovviamente, per quanto riguarda la logistica, gli interporti hanno una grandissima centralità e possono e devono essere vissuti come un fattore di cambiamento e di innovazione potente nel nostro Paese, innanzitutto perché possono essere strutture volte al trasporto intermodale delle merci, in secondo luogo perché sono poli di sviluppo economico e, terzo, infine, perché, anche dal punto di vista ambientale, possono essere motori dell'innovazione del nostro Paese.

Ora, questa centralità degli interporti naturalmente può e deve consentire, in un quadro più ampio, a che interventi, investimenti internazionali finalmente considerino l'Italia un mercato utile per l'innovazione e per gli investimenti. Diciamo

sempre — lo diciamo spesso nei convegni, ma poi non siamo conseguenti — che l'Italia è una naturale piattaforma logistica nel Mediterraneo: questa grande ricchezza e opportunità del nostro Paese dobbiamo sfruttarla perché fino a adesso non lo abbiamo fatto.

L'obiettivo di questa legge era anche questo: da un lato, costruire un livello alto di concertazione istituzionale, che mettesse insieme tutti i soggetti principali e potesse dare dei luoghi in cui si possano assumere delle decisioni efficaci; ma, dall'altro, questa legge ha anche l'obiettivo di snellire invece tutte le burocrazie che spesso sono dietro alle realizzazioni infrastrutturali nel nostro Paese.

Ora io credo, concludendo, che il lavoro che è stato fatto in Commissione e la discussione che c'è stata anche oggi in Aula abbiano dato la dimostrazione che, se si ragiona su un tema concreto, se noi pensiamo che questo della logistica possa essere uno dei volani dello sviluppo del nostro Paese, si può arrivare anche a degli obiettivi largamente condivisi. E anche la discussione che c'è stata in Aula, sia sull'articolo 7 che sull'articolo 8, a mio giudizio, ha consentito di entrare in quelli che potevano essere i punti deboli della legge e di dare delle soluzioni positive.

Quindi, nel ringraziare tutti coloro che hanno lavorato con noi, con SEL, il relatore e tutti i membri della Commissione, anche quelli con cui non abbiamo condiviso tutto, ma che si sono impegnati con passione nell'elaborazione di un tema che apparentemente può essere molto tecnico e quindi non molto interessante per i più, ma che, ripeto, secondo me invece può essere fondamentale per lo sviluppo del nostro Paese, vorrei concludere dicendo: non dimentichiamoci con la legge di oggi il tema della portualità, perché io penso che sia uno dei settori davvero strategici per lo sviluppo del nostro Paese. Abbiamo delle grandi opportunità da cogliere in questo settore. Credo che questo tema dovrebbe essere al centro della nostra elaborazione e confido ed in particolare sollecito i partiti che stanno in maggioranza a riportare questo tema all'atten-

zione di tutti, perché anche attraverso la portualità l'Italia può crescere economicamente, socialmente, ma anche culturalmente, perché da sempre i porti sono luogo di accoglienza, di scambi non solo di merci ma anche di culture e, quindi, possono tornare a fare grande il nostro Paese (*Applausi dei deputati del gruppo Sinistra Ecologia Libertà*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la deputata Capua. Ne ha facoltà.

ILARIA CAPUA. Onorevole Presidente e onorevoli colleghi, intervengo brevemente sul provvedimento al nostro esame riprendendo in gran parte le considerazioni già svolte dalla collega Galgano in discussione generale, in cui si è sottolineata, tra le altre cose, l'importanza di aver colmato una lacuna nel nostro ordinamento, che risultava orfano di una legge quadro sugli interporti e le piattaforme territoriali logistiche, atteso che l'impianto legislativo sulla specifica materia risaliva al 1990. Oltre ad una legislazione vetusta, con il trasferimento di funzioni dello Stato alle regioni e la realizzazione della politica europea dei trasporti, il riordino della normativa esistente era divenuto un fatto ineludibile, una necessità già avvertita nella passata legislatura ed irrealizzata solo per questioni di tempo.

Gli interporti sono, inoltre, una buona soluzione per diminuire il traffico e, quindi, anche l'inquinamento atmosferico ed acustico ed il loro potenziamento, per la loro intrinseca capacità, può generare occupazione ed attrarre investimenti pubblici e privati.

Lo sviluppo delle piattaforme logistiche rappresenta oggi uno snodo importante, ma non decisivo, nel sistema della logistica di un Paese. Dobbiamo, infatti, essere chiari ed affermare in modo deciso che questo provvedimento potrà dispiegare i suoi effetti positivi solo se sarà collocato in un quadro più complessivo di riforma del settore.

Mi riferisco, in particolare, al riordino della legislazione in materia portuale, non

più aderente ad un contesto economico e sociale profondamente mutato nei quasi vent'anni che sono trascorsi dall'approvazione della legge n. 84 del 1994 sia a livello nazionale che globale ed inquadrata in un ampio progetto di rilancio del trasporto ferroviario delle merci. Né avrebbe senso parlare di sviluppo della rete interportuale italiana senza considerare la situazione in cui versa il cargo ferroviario, che ha perso in cinque anni il 50 per cento del traffico ed è tuttora in flessione.

Oggi in Italia si registrano costi del trasporto delle merci superiori di 4 o 5 punti rispetto alla media europea a causa dell'inadeguatezza della logistica, ma non è certo con la semplice presenza di un raccordo ferroviario, di una dogana o di aree di sosta per veicoli che riusciremo a qualificare un interporto, bensì con la sua reale operatività al servizio del trasporto ferroviario, intermodale o tradizionale che sia. Così come, oltre ai naturali vincoli di coerenza paesaggistica e di collegamenti stradali, ferroviari e alle reti TEN-T, la creazione di un nuovo interporto deve realmente rispondere ad una reale esigenza logistica e ad un credibile *business plan*. Non è un caso che dalle audizioni svolte sia emerso un forte appello a definire in modo puntuale queste strutture per non lasciare che il territorio venga devastato da inutili cattedrali nel deserto. Ci auguriamo che da questo provvedimento possano discendere quelle garanzie necessarie ad una programmazione orientata a una visione globale, nazionale ed europea, e non localistica, per quei territori che necessitano maggiormente di uno sviluppo di queste infrastrutture.

Il provvedimento è stato migliorato nel corso dell'esame in Commissione grazie all'approvazione di alcuni emendamenti presentati dal gruppo Scelta Civica per l'Italia e molto poteva essere ancora fatto per rendere il testo più incisivo e funzionale allo sviluppo degli interporti. Noi ritenevamo e riteniamo, infatti, fondamentale la creazione di una cabina di regia in grado di invertire il declino che da anni sta relegando il trasporto ferroviario delle merci in un ruolo del tutto marginale nel

sistema logistico nazionale. Tale obiettivo poteva essere conseguito solo se si fosse assegnato al Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica anche il compito di definire delle politiche di intervento nel settore del cargo ferroviario nonché la formulazione di pareri sulle questioni attinenti ai progetti normativi e l'applicazione delle disposizioni nazionali ed internazionali in materia di trasporto ferroviario delle merci.

In conclusione, il gruppo Scelta Civica per l'Italia esprimerà un voto favorevole. È un giudizio complessivamente positivo sul provvedimento anche grazie alle modifiche intervenute nella Commissione, nella speranza che, insieme alle altre riforme che il settore necessita e che abbiamo velocemente ricordato, possa contribuire al potenziamento competitivo dei nostri porti, aeroporti e valichi dal momento che le piattaforme logistiche e gli interporti in essi contenuti costituiscono un volano per lo sviluppo e la competitività del sistema, favorendo con maggiore rapidità gli scambi commerciali, soprattutto con i Paesi dell'Oriente e dell'Asia, e porti ad un riequilibrio modale nel settore dei trasporti italiano (*Applausi dei deputati del gruppo Scelta Civica per l'Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Squeri. Ne ha facoltà.

LUCA SQUERI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la riforma degli interporti rappresenta una delle due incompiute dei trasporti che la scorsa legislatura ha lasciato in eredità all'attuale. La premessa necessaria da fare è che siamo consapevoli di trattare, con il presente testo di legge, una specifica tessera dell'articolato mosaico dei trasporti nazionali di cui, come detto, si sente invece forte l'esigenza di una coerenza sistemica. Il tema dello sviluppo di un sistema equilibrato e integrato dei trasporti rappresenta una questione di estrema importanza per la competitività del nostro sistema Paese e al tempo stesso per la qualità complessiva della vita dei cittadini. La scelta co-modale e l'integra-

zione tra le diverse modalità di trasporto, senza inutili crociate ideologiche, può pragmaticamente far fare all'Italia significativi passi in avanti sulla competitività logistica.

Impiegare, dunque, ciascuna modalità di trasporto nello svolgimento del servizio ad essa più funzionale, questo deve essere l'indirizzo complessivo e organico della politica del settore. Un indirizzo che indubbiamente travalica i confini di questo testo di legge in esame, ma che potrà giovare delle migliorie settoriali da esso previste. È vero, infatti, che nel nostro Paese manca una chiara e univoca linea di direzione per le politiche dei trasporti e della logistica.

Non che siano mancati nel tempo i documenti-piano ai diversi livelli territoriali di competenza ma tra, per l'appunto, competenze costituzionali tra Stato e regioni e cambi di maggioranze, non c'è dubbio che il disegno complessivo di sistema sia latitante, quando non integralmente delegato alle iniziative europee su queste materie. Incompiute dei trasporti, dunque, diverse dalle più note incompiute infrastrutturali e consistenti in mancati adeguamenti delle regole che disciplinano i diversi settori di attività che, per la loro arretratezza, frenano l'efficienza complessiva del sistema non meno della mancanza di un nuovo asse stradale o ferroviario.

Arrivando allo specifico del testo in esame, le sfide che la riforma degli interporti vuole affrontare sono molteplici: puntare ad un più equilibrato sistema nazionale dei trasporti e della logistica; promuovere l'integrazione tra modalità di trasporto e tra territori; dare concreta attuazione operativa all'innovativa lettura del territorio in piastre logistiche-integrate e promossa, tra l'altro, dal piano nazionale della logistica; governare la dialettica centro-territorio sul settore; valorizzare gli interporti per i servizi di integrazione modale che sono in grado di erogare; evitare l'inutile proliferazione di strutture al di fuori di una comune logica di coerenza e di una effettiva efficacia nel trasferimento modale.

A fronte di tali sfide auspichiamo che il ruolo di ricognizione e programmazione delle strutture affidate al Ministero dei trasporti, tenuto a elaborare il piano generale per l'intermodalità, sia svolto, come prevede il testo, in coerenza con gli strumenti di programmazione generale e settoriale dei trasporti e della logistica. Nello specifico l'integrazione fatta appare necessaria e finalizzata a garantire, da un lato, il rispetto dell'unitarietà della programmazione nazionale di settore e dall'altro il superamento della criticità generata, qualcuno direbbe, dall'improvvida soppressione della Consulta nazionale dell'auto-transporto e della logistica, organismo nel quale sedevano rappresentanti delle categorie economiche e delle amministrazioni e al quale potevamo forse affidare tali funzioni oltre a quella di condivisione trasversale delle scelte. Ma, a fronte di questo, ecco perché noi riteniamo particolarmente positivo il prevedere nel testo un comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica per garantire il raccordo territoriale e la condivisione delle scelte, ora potenzialmente aperto anche alle autorità portuali, alle imprese del settore. A tale comitato sono attribuiti compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento: metodo di intervento che è condivisibile, sull'attuazione del quale rimane il rammarico, per l'appunto, di aver previsto solamente per le politiche sull'intermodalità l'esigenza di un organismo che coordini le diverse politiche e decisioni. Sarebbe stato forse meglio cogliere l'occasione per estendere l'ambito di attività e conseguentemente composizione del comitato a tutte le questioni negli enti trasporti della logistica, prevedendo anche specifici comitati dedicati a determinate questioni settoriali. L'esigenza, infatti, di raccordare e integrare non si esaurisce nel campo degli interporti e delle piattaforme logistiche ma pervade complessivamente tutte le politiche del settore. Si pensi, ad esempio, anche al fenomeno della mobilità urbana e alle crescenti difficoltà incontrate dalle nostre città nel rispettare gli stringenti limiti di qualità dell'aria previsti dalle normative europee anche a causa della

mancanza di efficaci strategie comuni di intervento sul fronte non solo dell'inquinamento ma anche su quello della mobilità delle merci e dei passeggeri. Concludo confermando – consapevoli che questa è una tessera di un mosaico ben più ampio che può riformare nel suo complesso la politica dei trasporti – il voto favorevole del gruppo Forza Italia Popolo della libertà-Berlusconi Presidente (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Il Popolo della Libertà-Berlusconi Presidente*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Catalano. Ne ha facoltà.

IVAN CATALANO. Signor Presidente, colleghi, è difficile esprimere una valutazione della proposta di legge in esame in materia di interporti. È giusto che il Parlamento dia l'indirizzo politico di come i trasporti debbano essere visti in Italia ed altrettanto giusta dovrebbe essere questa politica eseguita con la stesura dei piani dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Affermare ciò appare scontato, ma oggi, in epoca di *spending review*, viene tutto delegato all'economia e al mercato e ci troviamo che la politica dei trasporti viene decisa dal Ministero dell'economia e delle finanze, senza rendersi conto se un'infrastruttura sia necessaria o meno.

Le numerose audizioni svolte nel merito della presente proposta di legge ci hanno dato un chiaro segnale, che noi da buoni legislatori non dovremmo ignorare: il Paese non ha una politica di trasporto merci. Allo stato attuale, non abbiamo una linea ferroviaria adeguata per lo spostamento di merci in direzione est-ovest, bensì solo per collegamenti nord-sud. La verità è che Trenitalia non vuole fare del cargo merci un suo *core business*; gli stessi privati, però, non possono emergere e garantire questo mercato, perché Trenitalia e RFI bloccano i servizi di manovra.

I porti non sono tutti dotati degli scambi modali funzionanti, anche perché RFI non ha interesse a realizzarli, ma, soprattutto, anche perché c'è una lotta di confine, quasi una lotta di territorio, tra i

porti che hanno diritto di programmare l'intermodalità nei confini della loro autorità ed RFI che, invece, dovrebbe portare i binari fino al porto. Gli aeroporti, i porti, le autostrade, le ferrovie ed infine gli interporti sono tutti scollegati tra di loro: non esiste una programmazione generale, solo tentativi, a volte riusciti, per rimediare ai danni.

Nel panorama normativo esistono molteplici piani ed elenchi di infrastrutture, tra cui il Piano nazionale della sicurezza stradale, il Piano nazionale della logistica, il Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale, l'XI allegato infrastrutture relativo al Programma delle infrastrutture strategiche, il contratto di programma tra Ministero e RFI, piani regolatori portuali e, infine, il Piano generale per l'intermodalità, di cui all'articolo 2 della presente proposta di legge. Detto questo, l'Italia ha bisogno di una politica dei trasporti seria, bisogna crearla partendo dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministero dello sviluppo economico, con il Ministero dell'ambiente, con quello dell'economia e delle finanze e in collaborazione con il Parlamento.

Bisogna creare una rete multimodale, mettendo insieme tutti i soggetti interessati, perché se non c'è una vera cooperazione non si va da nessuna parte. Quindi, per prima cosa dobbiamo concentrarci sull'efficienza del trasporto e della logistica, senza dimenticare la connessione con le tematiche ambientali. Va ricordato, infatti, che la mobilità di persone e merci incide per il 30 per cento sull'uso dei combustibili fossili, di questi il 3 per cento è il consumo dei combustibili fossili inerenti al trasporto di merci su strada, lo 0,176 su ferro, l'1,86 con il trasporto aereo, il 4,045 via mare e lo 0,7 per le altre forme di trasporto minori.

Il Libro bianco sui trasporti approvato dalla Commissione europea ci fornisce dati secondo i quali ogni chilometro percorso da un autoveicolo costa alla collettività in media 0,22 centesimi in termini di costi esterni dovuti all'inquinamento, ai danni ambientali e alla manutenzione delle infrastrutture. In linea con quanto

esposto dal capitolo 2.5 del Libro bianco, che sostiene il principio secondo cui « chi inquina paga » e « chi utilizza paga », cosa vuol dire allora redigere un piano dei trasporti e della logistica? A nostro avviso, vuol dire definire come vogliamo trasportare le merci e, soprattutto, cosa vogliamo trasportare.

Dovremmo dare più importanza alla produzione locale, evitando di trasportare innanzitutto ciò che potrebbe essere prodotto in loco, dopodiché siccome dai dati forniti dallo stesso Libro bianco emerge che è sconveniente spostare merci su gomma oltre 300 chilometri, sarebbe utile provvedere a uno scambio modale arrivati vicino a quel limite. Sarebbe giusto che al di sopra dei 300 chilometri o delle 4,5 ore di guida, siano i treni a spostare le merci, mentre gli autocarri possono benissimo operare nel breve raggio nella *city logistics*, visto e considerato che oltre il 50 per cento delle merci percorre mediamente 50 chilometri.

Il futuro della logistica è l'uso dell'*open data* nel trasporto di merci e di persone. L'*open data* può dare realmente un forte sviluppo al settore: se tutti gli attori del trasporto mettessero in comune i dati, comunicandoli in modo intelligente tramite uno standard comune, si potrebbe razionalizzare ed ottimizzare qualsiasi trasporto. Tramite una piattaforma telematica *open source* si potrebbero far risparmiare moltissimi soldi ai trasportatori e alle aziende, nonché ai clienti dei servizi. L'*open data* potrebbe creare milioni di posti di lavoro in più e, nello specifico, Uirnet Spa dovrebbe avere un ruolo centrale in tutto questo come lo hanno le università italiane e i centri di ricerca. Dovrebbe essere la piattaforma logistica nazionale a servizio del trasporto che opera come no profit utility, ovvero i cui utili dovrebbero essere reinvestiti nel miglioramento dell'infrastruttura, nella riduzione dei costi del servizio, nell'incentivazione della cooperazione in rete dei soggetti interessati.

I dati, inoltre, dovrebbero essere conservati nel modernissimo CED del Ministero dei trasporti e messi a disposizione

dei *player* del trasporto, in modo da creare quelle sinergie che fanno recuperare al Paese il *gap* competitivo che ci separa dagli altri Stati dell'Europa. Semplificazione ed efficienza sono le parole d'ordine. È utile pensare ad una graduale integrazione con il REN (registro elettronico nazionale), in modo da crea una grande banca dati di vettori e dell'intermodalità. Il faro guida di un piano logistico integrato dovrebbe essere quello di far circolare meno camion e meno treni ma farli circolare sempre a pieno carico, sia nei viaggi di andata che nei viaggi di ritorno. Noi, come legislatori, non dobbiamo creare nuove strutture burocratiche, ma snellire quelle che ci sono; non dobbiamo creare nuovi piani sconnessi che ragionano a compartimenti stagni né difendere il nostro orticello. Nessuno dovrebbe rappresentare delle *lobby* nel trasporto, ma rappresentare i cittadini, che del trasporto hanno bisogno, e le aziende, che senza di esso morirebbero.

Dobbiamo renderci conto che il benessere delle persone e del Paese passa inevitabilmente attraverso un porto, un aeroporto, una strada, una ferrovia ed un interporto. Questa proposta di legge è un tentativo di porre rimedio ad un errore strategico di visione degli scali intermodali, ma a nostro avviso non coglie quelle che dovrebbero essere le opportunità per far crescere il Paese. Abbiamo tentato, e in alcuni casi ci siamo riusciti, ad apportare modifiche migliorative al testo; abbiamo presentato ordini del giorno che sono stati accolti dal Governo che spingono lo stesso a fare ciò che la proposta di legge non è riuscita a fare. Annuncio dunque il voto contrario del gruppo del MoVimento 5 Stelle. Un'ultima cosa vorrei dire, Presidente, prima di concludere; vorrei fare un appello al Parlamento tramite lei: il Paese non può più aspettare, occorre muoversi per fare rete nel mondo dei trasporti. Se la politica non vuole occuparsene, bene, che si faccia da parte e lasci spazio agli operatori, che forse meglio di lei possono provare a fare qualcosa. Ma se la politica vuole occuparsi di trasporto, beh, allora lo faccia, senza rappresentare *lobby*, ma

semplicemente il bene del Paese (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Crippa. Ne ha facoltà.

DAVIDE CRIPPA. Signor Presidente, ci tenevo a precisare alcune questioni che sicuramente mi convincono a votare, anche in questo caso, contrario, secondo le argomentazioni presentate dal collega Catalano. Ma ci tenevo a fare anche un approfondimento, perché provengo da una zona in cui il centro interportuale è diventato un « poltronificio », una zona per la quale magicamente il presidente del centro interportuale è diventato poi il presidente della provincia e che oggi è anche il presidente del consorzio di gestione dei rifiuti. Ma questo perché sempre qualcuno in passato, pur avendone la possibilità, non ha mai neanche cercato di regolamentare un eventuale conflitto di interessi. E proprio perché la politica in qualche modo dovrebbe ergersi *super partes* sugli interessi dei singoli e dei privati, le racconto quello che sta succedendo. Siamo vivendo una condizione abbastanza preoccupante per cui la pianificazione di un centro interportuale – voluto con grande squillo di trombe da amministrazioni di PD, PdL e Lega, insomma le varie amministrazioni della regione, hanno sempre sostenuto questo centro interportuale di Novara – prevedeva un accordo ben chiaro e netto di compensazione di opere di salvaguardia idraulica. Perché? Perché qualcuno ha pensato bene di ubicarlo proprio nelle zone di espansione del torrente Terdoppio. Nessuno si ricorda che durante l'alluvione di qualche anno fa una grossa fetta a sinistra del torrente Terdoppio in qualche modo è stata coinvolta da allagamenti che hanno allagato completamente, con acqua superiore al metro in alcune zone, il centro cittadino. Questo perché? Perché in qualche modo, il fatto di aver pavimentato metri quadri e metri quadri di superficie per questo centro interportuale non ha consentito

l'assorbimento da parte del terreno di una quota parte delle acque e dall'altra di dare questa funzione di cassa di espansione. Sì, perché ovviamente il centro interportuale ha costruito delle difese proprie, ma si è dimenticato che durante un accordo fra il comune e il centro interportuale stesso in qualche modo era sancito che le opere idrauliche, tramite un canale scolmatore, che in realtà devia la portata a valle del centro abitato, qualcuno si doveva preoccupare di realizzarle.

E lì stiamo giocando a ping pong tra il centro interportuale e il comune di Novara. Sì, perché sono anni che gli abitanti di questa frazione aspettano finalmente la realizzazione di quest'opera.

Quest'opera tarda ad arrivare. Posso anche portare la testimonianza diretta, perché feci parte come piccolo ingegnere ai tempi di un gruppo di lavoro che si era occupato di quel canale scolmatore; e devo dire che la partecipazione in qualche modo e l'ottenimento delle autorizzazioni era arrivato a un dunque. Peccato che poi, quando c'era da stanziare la parte economica per l'esecuzione dei lavori tutto è passato nel dimenticatoio: certo, perché poi l'amministrazione comunale ha pensato bene di fare altre opere, in quanto molto più propagandistiche.

Allora noi crediamo che quando andiamo a parlare di interporti e di salvaguardia del territorio, le due cose debbano essere in stretta correlazione; il nostro emendamento Crippa 7.52 parlava proprio di procedure per la prevenzione e il contenimento di disastri ambientali.

In caso di alluvione violenta come quella che c'è stata qualche anno fa, chi è che mi assicura che le merci stazionate in quella zona, magari i rifiuti pericolosi, non vengano trasportate e in qualche modo portate in una direzione molto rischiosa, verso il centro abitato? E mi chiedo anche chi, a questo punto, mi garantisce circa le merci depositate in quella zona, e soprattutto circa le merci potenzialmente esplosive. Ricordo sempre ai più che noi siamo vicini a centri di raffineria, quindi in qualche modo i convogli ferroviari sono

ricchi di materiale potenzialmente esplosivo: associamo pertanto convogli esplosivi con materiale e rifiuti tossico-nocivi.

Credo che questo aspetto doveva essere inserito, anche se magari ultroneo, pleonastico, come vi piace tanto dire; ma era necessario, secondo me, per andare incontro a quella che è oggi un'esigenza di una cittadinanza che si vede scardinata sempre di più da qualsiasi potere decisionale. Credo allora che, ponendo attenzione e soprattutto rilevando un problema evidente, sarebbe stato un gesto utile quello di aprire almeno le considerazioni che la gestione dei rifiuti non doveva essere bypassata neanche dalla gestione del rischio di esplosione di alcuni materiali: tutto doveva essere alla luce del sole, in un'attenta pianificazione di gestione delle merci e, quindi, anche quella dei bacini di raccolta di eventuali sversamenti. Tutto dev'essere codificato! Su questo probabilmente siamo anche potenzialmente d'accordo, però nel momento in cui non accogliete una specifica a noi vengono dei sospetti.

Credo allora — ed è per questo che il nostro voto sarà contrario — che l'attenzione nella pianificazione non possa prescindere anche da un'analisi concreta di quelli che sono i rischi idrogeologici e soprattutto quando trasformiamo casse di espansione agricola in zone di costruzione del centro interportuale...

PRESIDENTE. La invito a concludere.

DAVIDE CRIPPA...l'attenzione dev'essere totale, per riuscire a portare avanti gli impegni presi verso la cittadinanza. Se non lo si riesce a fare, questa è malapolitica! Altrimenti i cittadini non avranno nessuna speranza verso le istituzioni. Proviamo a cambiare, magari ce la facciamo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Tullo. Ne ha facoltà.

Se è possibile, allontanarsi dai banchi del Governo, grazie.

MARIO TULLO. Signor Presidente, colleghi, quella che andiamo ad approvare è una legge importante. È importante perché è una legge di iniziativa parlamentare, che ha visto protagonista, convinta sostenitrice la nostra collega Silvia Velo. Una legge che è stata approvata anche nella passata legislatura alla Camera e che si è poi fermata al Senato con l'interruzione della legislatura.

È una legge importante, perché affronta un segmento centrale della catena della logistica; tanto è vero che i colleghi che mi hanno preceduto hanno fatto riferimento al tema della portualità in generale, su cui tornerò anch'io.

Sia nella passata legislatura che in questo inizio di legislatura la proposta di legge ha visto un dibattito in Commissione serrato e partecipato da parte di tutti i gruppi parlamentari e anche i gruppi che hanno opposto criticità lo hanno fatto con la volontà di capire e di contribuire a modificarla e a migliorarla. Sono state molte le richieste dei gruppi accolte dalla relatrice Velo e abbiamo anche ascoltato suggerimenti che venivano dai nostri qualificati interlocutori.

Voglio dire subito che sia nella passata legislatura in Commissione ma anche in questa inizialmente si guardava con diffidenza a questo progetto di legge perché si pensava che con questa legge l'intendimento dei proponenti fosse quello del proliferare di nuovi interporti: mai cosa più falsa. Il tema era quello di fotografare la realtà esistente, cercare di normarla al meglio e provare ad adoperare criteri per nuovi ed eventuali interporti che tenessero conto di una visuale complessiva nazionale e che adeguassero anche le attuali realtà di interporto a quelle regole che questa sera noi voteremo.

Attualmente esistono venti interporti, classificati con la vecchia norma del 1990 — cioè una norma di quasi 25 anni fa. Il Parlamento interviene dopo 25 anni e 46 *terminal* multimodali nel nostro Paese; una legge del Novanta che, per esempio, non tiene conto delle modifiche interve-

nute al titolo V della Costituzione o del ruolo dell'Europa per quanto riguarda le reti transeuropee.

Più in generale, io credo che noi dovremmo fare una riflessione di questo tipo: generalmente, quando si parla di economia del mare e di portualità, si guarda alla nave come a un fattore principale e determinante del ruolo della catena della logistica e questo è parzialmente vero. Prima il collega Catalano diceva che dobbiamo scegliere quale merce, stabilire dove deve andare. In realtà, noi dobbiamo guardare alla merce, soprattutto dall'origine alla destinazione dove la merce vuole andare, guardando verso terra e guardando nel retro dei porti. Nel mare, di fatto, le merci transitano solamente. Ci sono teorici dell'economia del mare che arrivano a dire che i porti non sono altro che un punto della logistica, a sua volta, per assurdo — ma poi non è così assurdo — i grandi *player* internazionali della logistica e dell'intermodalità stanno pensando anche a nuove rotte, per cui si può immaginare che si arriva in Europa o nella nostra pianura Padana pensando a rotte artiche, che evitano Suez e il canale di Panama.

Quindi, una visione strategica che ci deve vedere pronti ad accogliere, con delle piattaforme logistiche attrezzate, le merci che potrebbero anche non arrivare per assurdo dal mare. Questo ci riporta anche al tema delle infrastrutture: se noi non siamo capaci di adeguare nei nostri porti i collegamenti con l'entroterra, con le industrie del Nord che guardano all'Europa, per assurdo le rotte dei grandi giganti del mare potrebbero anche evitare di fare scalo nei nostri porti.

Il Parlamento compie una scelta importante e lo fa tenendo insieme un quadro di competenze locali — regioni, comuni, autorità portuali — dentro appunto una cornice nazionale che deve vedere protagonista il Governo ed il nuovo piano della logistica nazionale. Si tenta con questa normativa di efficientare il trasporto delle merci, di sostenerne l'economicità e c'è anche un tema ambientale impor-

tante: è stato detto più volte di stimolare in particolar modo il trasporto su ferro e meno su gomma.

Qualche anno fa il rapporto era 90 a 10 a vantaggio della gomma, in questo periodo il rapporto è del 96 su gomma e il 4 per cento di merci movimentate su ferro, tant'è vero che sia per le nuove realtà di interporti, sia per quelle che già esistono, si inizia a pensare, con questa legge che noi approviamo, che almeno 14 coppie di treni merci a settimana devono essere determinanti come fattore per realizzare e adeguare un interporto. Si fa riferimento al Ministero dei trasporti perché compia una ricognizione dell'esistente e concili questo con le esigenze della logistica, fino ad approvare un vero piano generale di intermodalità attraverso la Conferenza unificata e tornando anche a un parere delle Commissioni parlamentari; quindi, una legge pensata dai parlamentari, proposta dal Governo, votata dal Parlamento e che rimetta anche al centro un ruolo che il Parlamento può avere nell'indirizzo e nel controllo.

Già il relatore, nella sua relazione, poi il dibattito di questo pomeriggio sugli emendamenti ci hanno detto parecchio sui singoli articoli. Io voglio soffermarmi ancora sul fatto che la legge ha un primo finanziamento di 5 milioni, che è finalizzato soprattutto a quell'ultimo miglio che spesso non permette ai nostri interporti di essere collegati alle reti ferroviarie, e anche un riferimento alla parte telematica è importate.

Guardate, quando parliamo di banda larga, spesso si parla di reti immateriali. Ormai, queste sono reti materialissime e non hanno, come la logistica e la portualità italiana, bisogno di rafforzare il nostro sistema telematico e la banda larga. Il Parlamento vuol dare un contributo significativo — lo dicevo prima — non a un settore specifico, ma a un settore centrale della logistica, ma più complessivamente il punto di forza dell'economia del Paese, la nostra economia del mare, ha bisogno di una forte, nuova e rinnovata politica da parte del Governo, che riguarda complessivamente la portualità.

Noi, in questi anni, tutto sommato, abbiamo ancora una portualità forte, per quanto riguarda la nostra economia. Ciò è dovuto soprattutto ad alcune eccellenze del nostro Paese, ma soprattutto è dovuto alla nostra collocazione, che è una collocazione strategica, ma una collocazione geografica strategica non è sufficiente.

Allora, in questo momento, mi sento di dire al Governo di guardare con più coraggio, partendo dal contributo — lo dico al sottosegretario Girlanda — che il Parlamento vi dà, chiedo al Governo maggiore attenzione alle politiche del mare, a partire dalla legge di stabilità, a partire dal considerare questa filiera una filiera determinante.

Quando alcuni Governi precedenti — non mi interessa sbandierare di quale bandiera perché basta guardare quelle leggi e si capisce quali Governi erano — hanno costruito il doppio registro, le autostrade del mare e una politica nuova sul cabotaggio, si è raddoppiata la flotta, sono aumentati gli organici, si è rafforzata la nostra cantieristica. Gli anni tra il 1984 e il 1994 hanno garantito la crescita della portualità, oggi insufficiente.

Dobbiamo, con più coraggio e con più forza — e questo Governo di larghe intese che punta alla crescita lo deve fare — guardare alla portualità e intervenire. Vi è un disegno di legge sulla portualità al Senato, abbiamo detto più volte al Ministro Lupi che noi siamo disponibili a confrontarci anche con un decreto-legge del Governo, che affronti alcune questioni specifiche e urgenti. Alle autorità portuali, che sono nate dai vecchi consorzi del porto, con un elemento gestionale, non solo non sono stati dati maggiori poteri in questi anni, ma, con scelte fatte di corsa sulla *spending review* addirittura si è ridotto il ruolo e la dimensione delle autorità portuali. Noi abbiamo bisogno di facilitare norme che, in alcuni casi, non costano neanche.

Da troppo tempo, parliamo dell'ufficio unico delle dogane e non si fa.

Dobbiamo guardare con attenzione e intervenire con decisione — e finisco, Presidente — per quanto riguarda l'autonomia

finanziaria che è centrale rispetto al tema su cui talvolta si sente dibattere, relativo al numero delle autorità portuali.

Scegliamo di lasciare ai porti italiani e alla portualità italiana il 5 per cento di quello del loro gettito IVA: sono in grado autonomamente di finanziare le opere infrastrutturali determinanti per garantire la concorrenza con gli altri, per resistere rispetto ai grandi *player* e ai grandi concorrenti per far sì che la portualità e l'economia italiana possano crescere.

Prima scherzavo con la nostra collega Velo, esperta del settore dei trasporti, ma anche laureata in farmacia, e le ho detto: « con questa legge, noi dotiamo il Governo e il Paese di una buona legge, ma è un po' come se adoperassimo un'aspirina ». Credo che per la portualità italiana serva un antibiotico e credo che il Governo dal decreto che arriverà qui, dalla legge di stabilità e dal prossimo decreto del fare, dovrà fare molto di più di quanto noi oggi non abbiamo fatto (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto finale.

(Coordinamento formale – A.C. 730-A)

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, la Presidenza si intende autorizzata al coordinamento formale del testo approvato.

(Così rimane stabilito).

**(Votazione finale ed approvazione
– A.C. 730-A)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sulla proposta di legge n. 730-A, di cui si è testé concluso l'esame.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

« Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali » (730-A):

Presenti	418
Votanti	413
Astenuti	5
Maggioranza	207
Hanno votato sì	335
Hanno votato no ..	78.

La Camera approva (*Vedi votazioni*).

(I deputati Stumpo, Del Basso De Caro e Aiello hanno segnalato che non sono riusciti ad esprimere voto favorevole e il deputato Giuliani ha segnalato di aver espresso voto contrario mentre avrebbe voluto esprimere voto favorevole).

Mi pare che vi sia un'intesa fra i gruppi, nel senso di interrompere a questo punto i nostri lavori. Se così è, lo svolgimento degli ulteriori argomenti iscritti all'ordine del giorno è rinviato ad altra seduta.

Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo e sull'ordine dei lavori (ore 18,40).

PRESIDENTE. Adesso ci sono delle richieste per interventi di fine seduta. Ha chiesto di parlare il deputato Rampi. Ne ha facoltà. Colleghi, se vi allontanate dall'Aula vi prego di farlo in silenzio. Prego.

ROBERTO RAMPI. Signor Presidente, intervengo semplicemente per sollecitare due interrogazioni al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, che sono la n. 04-01968 e 04-01961.

In particolare, una delle due è molto urgente, perché riguarda la riorganizzazione degli uffici scolastici ed è connessa al tema della riorganizzazione delle province. L'interrogazione è di fine settembre. Credo sia urgente avere una risposta, anche perché su questo si basa anche il buon funzionamento della nostra scuola.

ROBERTO FICO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO FICO. Signor Presidente, inauguro un'iniziativa che si chiama « interventi di fine seduta », in cui tutti i cittadini possono dire la loro tramite i parlamentari.

I partiti si sono asserragliati nel difendere i propri privilegi e si sono concentrati nel partorire provvedimenti a loro esclusiva tutela...

PRESIDENTE. Colleghi, vi chiedo di abbassare il tono della voce. Non sento cosa sta dicendo.

ROBERTO FICO. ... invece che inserire nel disegno di legge di stabilità un'agenda politica che abbia al centro i nostri interessi. I vari partiti ne sono capaci? Le loro contraddizioni, le loro ipocrisie non si contano. Parlano di *spending review* – 30 miliardi in tre anni – e poi si comincia con il 2014 con un solo miliardo e mezzo. Ridicoli! Per non parlare delle dimissioni della Cancellieri, di Alfano, di De Luca e della falsa riduzione delle spese della politica e del dietro-front sugli F-35. Gli esempi sono infiniti (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Non c'è alcuna speranza che la crisi attuale possa essere risolta dalle soluzioni di questo Governo, espressione di una classe politica che ha distrutto il Paese. I loro provvedimenti peggiorano le nostre condizioni e tutelano le loro posizioni di forza e di truffa, come per la riforma elettorale e il rilancio dell'economia.

Veniamo alla legge elettorale. Vogliamo dare un premio alle sole coalizioni, sempre più piene di « listarelle » con proposte confuse e tanti amici da sistemare. Vogliono fare a livello nazionale quello che, in modo vergognoso, fanno nelle elezioni locali, per accaparrarsi il voto di scambio e clientelare. Così potranno promettere di tutto in campagna elettorale e avere l'alibi per non realizzare nulla di quanto promesso e anche di rendere eterne le false intese del partito unico che si oppone alla democrazia diretta.

Per quanto riguarda il rilancio della nostra economia, sono necessari interventi *shock*, come il reddito di cittadinanza per ridarci la dignità di uomini liberi e responsabili, in grado di costruirci il nostro futuro, mentre loro vogliono tenere le persone sempre più disperate e dipendenti, asservite alla loro elargizione da contributi pubblici, alimentando clientele e trattandoci come sudditi.

PRESIDENTE. Dovrebbe concludere.

ROBERTO FICO. Dall'emergenza avremo solo ulteriori crisi, ulteriori sprechi e ulteriore furto di democrazia. Mai come in questo momento l'agenda della casta è l'opposto dell'agenda dei cittadini che, invece, dobbiamo imporre, sollecitando il dibattito nel Paese. Parliamo di riduzione dei costi della politica, di referendum su euro ed Europa, di sostegno a chi fa impresa...

PRESIDENTE. Collega, dovrebbe concludere.

ROBERTO FICO. ... riuso del territorio, sviluppo sostenibile e riforme (*Commenti dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Colleghi!

ROBERTO FICO. Vi segnalo un Paese libero, in cui i cittadini possono essere responsabili del proprio riscatto: da Raffaele Cirone e Gianni Malgeri (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)...

PRESIDENTE. La ringrazio.

ALESSANDRO DI BATTISTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALESSANDRO DI BATTISTA. Signor Presidente, secondo dati degli UNAIDS in Europa oltre 2,3 milioni di persone sono sieropositive. Di queste almeno una su tre non conosce il proprio stato sierologico...

Cortesemente! Dal 22 al 29 novembre 2013 «*Talk HIV. Test HIV*». Durante la settimana che precede la giornata mondiale della lotta contro l'AIDS, che ricade il 1° dicembre, istituti e organismi che si occupano di prevenzione e di assistenza alle persone sieropositive in 56 Paesi europei intensificheranno i propri servizi e proporranno ..., scusate. Presidente, non riesco a sentire la mia voce.

PRESIDENTE. Sì, è una questione che affrontiamo ogni volta a fine seduta. Prego, vada avanti.

ALESSANDRO DI BATTISTA. ... intensificheranno i propri servizi e proporranno appuntamenti speciali di accesso al test per l'HIV. Diverse associazioni che si interessano alla lotta contro l'HIV-AIDS daranno la possibilità di fare il test HIV rapido, salivare, anonimo e gratuito e ricevere informazioni e *counseling*. Questo è il test, Presidente. È molto facile da fare. Questo è il test.

L'iniziativa è parte del progetto promosso dalla Consulta delle associazioni per la lotta contro l'AIDS, finanziato dal Ministero della salute, che ha lo scopo di valutare fattibilità ed efficacia di un intervento di offerta attiva di test rapido salivare in un approccio *provider-initiated counseling and testing* in contesti non sanitari.

Invito tutti i cittadini italiani, ma anche i colleghi in quest'Aula, ad informarsi dove verrà svolto tale servizio nelle nostre città, in tutte le città, e a fare il test. Aiutateci a combattere. Bastano venti minuti per fare questo test. Aiutateci a combattere l'HIV (*Applausi dei deputati dei gruppi MoVimento 5 Stelle, Partito Democratico e Sinistra Ecologia Libertà*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Tofalo. Ne ha facoltà.

ANGELO TOFALO. Signor Presidente, intervengo per sollecitare la risposta alle interrogazioni n. 4-01610, 4-01997 e 4-00474, due delle quali relative al problema dell'inquinamento del fiume Sarno

nella zona dell'agro nocerino-sarnese, e l'altra relativa alle Fonderie Pisano tra i comuni di Salerno e Pellezzano. Tra l'altro, entrambe le problematiche sono state affrontate dalla collega Giordano dal punto di vista sanitario. Quindi, sollecito il Governo e il Ministero dell'ambiente a rispondere a queste interrogazioni (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Di Gioia. Ne ha facoltà.

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, sono ormai trascorsi otto mesi e ancora non abbiamo nessuna risposta ad un'interrogazione che abbiamo presentato al Ministero dell'economia e delle finanze per avere contezza di come mai Finmeccanica ha aumentato il numero dei membri del comitato di vigilanza da tre a cinque, in un momento particolare della situazione economica e sociale di questo Paese, ed è stato nominato un professionista che ha oltre venti incarichi pubblici ed è anche presidente della Corte costituzionale di San Marino. Credo che sia giusto e doveroso da parte del Ministero dell'economia e delle finanze darci una risposta dopo nove mesi che non risponde a questa interrogazione.

Noi crediamo che evidentemente ci sia sotto qualcosa e quindi chiediamo a lei che si faccia portavoce nei riguardi della Presidente della Camera per fare in modo che quello che è nascosto venga sicuramente ad emergere. Non è possibile che dopo nove mesi non si dia risposta ad una interrogazione importante che riguarda quello che oggi noi possiamo definire – e lo definiamo in tutte le sedi – uno sperpero di denaro pubblico.

PRESIDENTE. La prego di concludere.

LELLO DI GIOIA. Ecco perché chiedo che in tempi brevi ci venga data una risposta chiara a questa interrogazione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata Lupo. Ne ha facoltà.

LOREDANA LUPO. Signor Presidente, intervengo per portare in questa Aula la voce di un gruppo di studenti che sono asserragliati all'interno del loro istituto da circa cinque giorni. Si tratta del Regina Margherita, istituto socio-pedagogico di Palermo. Io sono andata a trovarli nella convinzione di poterli aiutare a trovare una protesta alternativa, però quello che mi sono trovata di fronte è stato veramente sconcertante. Il diritto allo studio dovrebbe essere alla base della nostra azione all'interno di questo Parlamento. Il portone era in compensato, sono 1.867 studenti, di cui sessantaquattro disabili, non hanno un ascensore, non hanno riscaldamento, le stanze sono piccole, si trovano in trentadue e ventotto alunni, hanno come aula magna una specie di palestra all'aperto, quindi quando piove loro non hanno neanche la possibilità di fare educazione fisica.

Obiettivamente, le condizioni sono disastrose e io voglio denunciarlo apertamente e ricordare a questa istituzione che deve dare anche dignità agli studenti per poter fare istruzione veramente (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

WALTER RIZZETTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

WALTER RIZZETTO. Signor Presidente, devo dire che ci è appena arrivato il maxiemendamento licenziato o in fase di licenziamento al Senato della Repubblica. Devo dire che il Nuovo centrodestra è appena nato e ne ha già combinata una, nel senso che ricordo che, quando il Primo Ministro Letta venne qui, nel primo discorso inaugurale alla Camera dei deputati, parlando di lavoro e parlando di energie rinnovabili, evidentemente si sbagliava, e si sbagliava in maniera assolutamente grossolana.

Infatti, l'emendamento 6.3000 recepito nel maxiemendamento – vado a recitare – dopo le parole: « dell'energia elettrica », recita: « anche disponendo un'adeguata

partecipazione delle diverse fonti ai costi per il mantenimento della sicurezza del sistema elettrico ». Questa è una tassa retroattiva nei confronti di coloro che sviluppano energie rinnovabili. Andassero a dirlo alle 6.700 aziende che in Italia si occupano di questo settore! Noi faremo un'opposizione durissima a questo emendamento, perché, evidentemente, o il Primo Ministro Letta si era grossolanamente sbagliato o, evidentemente, era in malafede (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. La ringrazio. Ovviamente, ricordo che di questo tema la Camera dei deputati si occuperà non appena il disegno di legge di stabilità arriverà a questo ramo del Parlamento.

ERASMO PALAZZOTTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ERASMO PALAZZOTTO. Signor Presidente, intervengo per sollecitare una risposta a un'interrogazione che ho presentato il 9 agosto e che riguardava la camera di commercio di Trapani e le irregolarità aventi ad oggetto la nomina del segretario generale. La vicenda è finita anche alla cronaca della trasmissione televisiva *Report* e si configura un quadro abbastanza brutto per quella che è un'istituzione che in quel territorio dovrebbe svolgere un ruolo e che oggi rischia di perdere legittimità.

Nell'interrogazione si chiede quali misure intenda prendere il Governo nei confronti del presidente, che è stato protagonista di tutte le irregolarità già riportate. Quindi, chiedo se può sollecitare la risposta all'atto n. 4-01680 (*Applausi dei deputati del gruppo Sinistra Ecologia Libertà*).

ANGELO CERA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELO CERA. Signor Presidente, il comune di San Marco in Lamis, negli anni

2006-2011, ha distratto cinque milioni di euro dal piano sociale di zona, cinque milioni di euro che sono stati tolti al *welfare* dei comuni di San Marco in Lamis, San Giovanni Rotondo, Rignano Garganico e San Nicandro Garganico. Di questo sono stati interessati tutti gli enti a cui è stato possibile rivolgersi, però, fino a questo momento, nulla, dico nulla, si muove.

Siccome la distrazione di fondi è un reato penale, a mezzo dell'intervento di questa sera chiedo alla Presidenza di poter intervenire anche sugli organi di vigilanza perché questa distrazione abbia ad avere un padrone.

GIUSEPPE D'AMBROSIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE D'AMBROSIO. Signor Presidente, è notizia di oggi su *La Gazzetta del Mezzogiorno* di nuove documentazioni relative a dichiarazioni fatte, addirittura negli anni Novanta, da un imprenditore relativamente all'interramento di rifiuti; logicamente, parliamo di interrimento di rifiuti clandestini.

Come lei saprà, vengo da una terra, la Puglia, che è vicino alla sua, dove abbiamo un territorio particolarmente colpito da questi fenomeni, a causa di quelle che sono le vecchie cave, e fenomeni comunque di malavita organizzata rispetto sia a clan camorristici che a clan della Sacra corona unita pugliese. Nelle dichiarazioni di oggi si parla nello specifico di tutto il barese, il sud barese e il nord barese, che è stato negli anni colpito da questi fenomeni, probabilmente come ancora oggi avviene, che hanno portato quali effetti, oggi, delle malattie.

Allora sono qui a chiederle, Presidente, visto anche l'argomento che a lei è molto vicino, di agire all'interno dell'Ufficio di Presidenza affinché vi sia la possibilità di accedere a questi atti, magari all'interno delle Commissioni rifiuti delle vecchie legislature, in maniera tale da poter, perlomeno in trasparenza, mostrare ai cittadini quali sono le terre indicate magari da

questi imprenditori o pentiti della malavita organizzata, e poter quindi magari aiutare i cittadini a svelare quella che è una problematica che in qualche modo sta portando i cittadini a morire su queste terre (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

MAURO OTTOBRE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAURO OTTOBRE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo per sollecitare la risposta all'interrogazione n. 3-00022 del 16 aprile 2013. Nello specifico trattasi del trentino Chico Forti che è detenuto all'estero da circa 14 anni e la diplomazia italiana non riesce quanto meno ad avere una risposta concreta dagli Stati Uniti d'America. Ora – voglio dire, anche se non si può citare – il Presidente Napolitano ha dato la grazia al colonnello Joseph Romano condannato a sette anni di carcere. Un minimo di diplomazia, di contrattazione per i nostri concittadini che sono all'estero si può avere in questo Stato, in questo Paese? Quattordici anni di carcere duro non avendo la possibilità di avere una revisione del processo! La sentenza parla da sola: signor Chico Forti non abbiamo le prove che lei abbia commesso quell'omicidio, ma intanto le diamo l'ergastolo. Io chiedo l'intervento del Governo in Aula, possibilmente, e non tramite i *mass media*.

ANDREA COLLETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDREA COLLETTI. Signor Presidente vorrei sollecitare, come hanno fatto altri colleghi, la risposta alle mie interrogazioni: n. 4-00284, indirizzata al Ministero della salute e pubblicata il 29 aprile 2013, n. 4-00363, indirizzata al Ministero dell'interno e pubblicata il 6 maggio 2013 e n. 4-00128 del 2 aprile 2013, delegato a rispondere sempre il Ministero dell'in-

terno. Visto che sono passati alcuni mesi, chiedo almeno una risposta, anche che non possono rispondere.

Sui lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Prima di dare lettura dell'ordine del giorno della seduta di mercoledì 27 novembre 2013, desidero far presente, con riferimento alle mozioni concernenti iniziative in materia di federalismo fiscale iscritte al primo punto all'ordine del giorno, che è stata presentata una nuova formulazione della mozione Guidesi ed altri n. 1-00201, sottoscritta anche da ulteriori deputati, i cui firmatari, con il consenso di tutti i sottoscrittori, assumono il seguente ordine: Giancarlo Giorgetti, Speranza, Brunetta, Dellai, Migliore, Costa, Pisicchio e Guidesi.

Avverto altresì che contestualmente sono state ritirate le mozioni Palese ed altri n. 1-00235, Causi ed altri n. 1-00236, Paglia ed altri n. 1-00237 e Zanetti ed altri, 1-00238.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Mercoledì 27 novembre 2013, alle 10:

(ore 10 e ore 16)

1. — Seguito della discussione delle mozioni Giancarlo Giorgetti, Speranza, Brunetta, Dellai, Migliore, Costa, Pisicchio e Guidesi n. 1-00201 e D'Inca ed altri n. 1-00241 concernenti iniziative in materia di federalismo fiscale.

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 10 ottobre 2013, n. 114, recante proroga

delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione (C. 1670-A).

— *Relatori:* Manciuilli (*per la III Commissione*) e Rossi (*per la IV Commissione*), *per la maggioranza*; Gianluca Pini, *di minoranza*.

3. — Seguito della discussione delle mozioni Morassut ed altri n. 1-00011, Lombardi ed altri n. 1-00092, Piazzoni ed altri n. 1-00149, Antimo Cesaro ed altri n. 1-00246, Fedriga ed altri n. 1-00252 e Costa ed altri n. 1-00261 concernenti iniziative in merito alla dismissione del patrimonio immobiliare degli enti previdenziali.

4. — Seguito della discussione delle mozioni Sorial ed altri n. 1-00194, Giorgia Meloni ed altri n. 1-00255, Di Salvo ed altri n. 1-00256, Tinagli ed altri n. 1-00257, Gnacchi ed altri n. 1-00258, Fedriga ed altri n. 1-00259 e Pizzolante ed altri n. 1-00260 concernenti iniziative volte all'introduzione di un prelievo straordinario sui redditi da pensione superiori ad un determinato importo.

(ore 15)

5. — Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

La seduta termina alle 18,55.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa alle 20,30.

VOTAZIONI QUALIFICATE
EFFETTUATE MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO

INDICE ELENCO N. 1 DI 3 (VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13)										
Votazione		O G G E T T O	Risultato							Esito
Num	Tipo		Pres	Vot	Ast	Magg	Fav	Contr	Miss	
1	Nom.	Pdl 730-A - em. 1.51	367	346	21	174	14	332	75	Resp.
2	Nom.	em. 1.5	395	395		198	93	302	75	Resp.
3	Nom.	em. 1.50	407	406	1	204	89	317	75	Resp.
4	Nom.	Votazione annullata								Annu.
5	Nom.	articolo 1	414	337	77	169	336	1	74	Appr.
6	Nom.	em. 2.1000	421	421		211	420	1	73	Appr.
7	Nom.	em. 2.19	424	347	77	174	44	303	73	Resp.
8	Nom.	em. 2.50, 2.51	439	439		220	130	309	73	Resp.
9	Nom.	em. 2.23	435	435		218	127	308	73	Resp.
10	Nom.	articolo 2	437	348	89	175	346	2	73	Appr.
11	Nom.	em. 3.50	378	351	27	176	63	288	81	Resp.
12	Nom.	em. 3.55	407	407		204	19	388	80	Resp.
13	Nom.	em. 3.1	420	420		211	26	394	80	Resp.

F = Voto favorevole (in votazione palese). — C = Voto contrario (in votazione palese). — V = Partecipazione al voto (in votazione segreta). — A = Astensione. — M = Deputato in missione. — T = Presidente di turno. — P = Partecipazione a votazione in cui è mancato il numero legale. — X = Non in carica.

Le votazioni annullate sono riportate senza alcun simbolo. Ogni singolo elenco contiene fino a 13 votazioni. Agli elenchi è premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto, il risultato e l'esito di ogni singola votazione.

INDICE ELENCO N. 2 DI 3 (VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 26)										
Votazione		O G G E T T O	Risultato							Esito
Num	Tipo		Pres	Vot	Ast	Magg	Fav	Contr	Miss	
14	Nom.	em. 3.52	454	454		228	94	360	79	Resp.
15	Nom.	em. 3.10	452	372	80	187	29	343	79	Resp.
16	Nom.	em. 3.53	453	425	28	213	98	327	79	Resp.
17	Nom.	em. 3.51 rif.	451	451		226	444	7	78	Appr.
18	Nom.	articolo 3	452	452		227	450	2	78	Appr.
19	Nom.	em. 4.10	447	447		224	32	415	78	Resp.
20	Nom.	articolo 4	457	457		229	373	84	78	Appr.
21	Nom.	em. 5.50	455	455		228	89	366	78	Resp.
22	Nom.	em. 5.51	456	455	1	228	126	329	78	Resp.
23	Nom.	articolo 5	461	461		231	373	88	78	Appr.
24	Nom.	em. 6.100	457	457		229	453	4	78	Appr.
25	Nom.	articolo 6	455	455		228	377	78	78	Appr.
26	Nom.	em. 7.50	453	453		227	83	370	77	Resp.

INDICE ELENCO N. 3 DI 3 (VOTAZIONI DAL N. 27 AL N. 38)										
Votazione		O G G E T T O	Risultato							Esito
Num	Tipo		Pres	Vot	Ast	Magg	Fav	Contr	Miss	
27	Nom.	em. 7.51	450	450		226	84	366	77	Resp.
28	Nom.	em. 7.1	452	452		227	448	4	77	Appr.
29	Nom.	em. 7.52	459	458	1	230	91	367	77	Resp.
30	Nom.	articolo 7	466	382	84	192	376	6	77	Appr.
31	Nom.	em. 8.1	455	455		228	86	369	77	Resp.
32	Nom.	em. 8.50	458	458		230	84	374	77	Resp.
33	Nom.	em. 8.51	458	457	1	229	101	356	77	Resp.
34	Nom.	articolo 8	461	461		231	368	93	77	Appr.
35	Nom.	em. 9.50	454	427	27	214	102	325	77	Resp.
36	Nom.	articolo 9	460	459	1	230	455	4	76	Appr.
37	Nom.	articolo 10	459	459		230	459		76	Appr.
38	Nom.	Ddl 730-A - voto finale	418	413	5	207	335	78	74	Appr.

ELENCO N. 1 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13																												
DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
BORGHESI	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	CARBONE	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
BORGHI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	CARDINALE	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
BORLETTI DELL'ACQUA BU	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	CARELLA	C	C	C		F	F	C	C	C	F				
BOSCHI	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C	CARFAGNA											C	C	C	
BOSCO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	CARIELLO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
BOSSA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	CARINELLI	C	F	F		A	F	A	F	F	A			C	
BOSSI														CARNEVALI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
BRAGA	C	C								C	F	C	C	CAROCCHI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
BRAGANTINI MATTEO	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	CARRA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
BRAGANTINI PAOLA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	CARRESCIA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
BRAMBILLA											C	C	C	CARROZZA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
BRANDOLIN	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	CARUSO														
BRATTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	CASATI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
BRAY	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	CASELLATO														
BRESCIA														CASERO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
BRESSA	C	C	C		F	F	C	C	C		C	C	C	CASO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
BRUGNEROTTO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	CASSANO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				
BRUNETTA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	CASTELLI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
BRUNO								C	C	F	C	C	C	CASTIELLO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
BRUNO BOSSIO											C	C	C	CASTIGLIONE	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
BUENO											C	C		CASTRICONE														
BUONANNO			F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	CATALANO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
BURTONE											C	C	C	CATANIA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
BUSIN	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	CATANOSO GENOESE	C	C	C		F	F	F	C	C	F	C	C	C	
BUSINAROLO								F	F	A		C	C	CAUSI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
BUSTO			F		A	F	A	F	F	A				CAUSIN												C	C	C
BUTTIGLIONE	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	CECCONI								F	F	A				
CALABRIA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	CENNI												C	C	C
CALABRO'			C		F	F	C	C	C	F			C	CENSORE	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
CAMPANA	C	C									C	C	C	CENTEMERO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				
CANCELLERI	C	F	F		A	F	A	F	F	A			C	CERA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CANI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	CESA														
CAON											C	F	C	CESARO ANTIMO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CAPARINI	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	CESARO LUIGI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CAPELLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F				CHAOUKI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CAPEZZONE	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	CHIARELLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CAPODICASA					F	F	C	C	C	F			C	CHIMIENTI								F	F	A				
CAPONE	C	C	C		F	F	C	C	C	F				CICCHITTO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
CAPOZZOLO											C	C	C	CICU		C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CAPUA											C	C	C	CIMBRO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	

ELENCO N. 1 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13																												
DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
CIMMINO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	DECARO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CIPRINI	C	F	F		A	F	A	F	F	A		C	C	DE GIROLAMO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
CIRIELLI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	DEL BASSO DE CARO	C	C	C		F	F	C	C	C	F		F	C	
CIVATI														DEL GROSSO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
COCCIA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	DELLAI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
COLANINNO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				DELL'ARINGA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
COLLETTI	C	F	F		A		A	F	F	A	F	C	C	DELLA VALLE	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
COLONNESE	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	DELL'ORCO					A	F	A	F	F	A	F	C	C	
COMINARDI		F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	DE LORENZIS	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
COMINELLI		C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	DE MARIA	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C	
COPPOLA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	DE MENECH	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CORDA	C	F	F		A	F	A	F		A	F	C	C	DE MICHELI	C	C	C		F	F	C	C			C	C	C	
CORSARO														DE MITA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
COSCIA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	DE ROSA	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
COSTA											C	C	C	DI BATTISTA	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
COSTANTINO	A	F	C		F	F	F	F	F	F				DI BENEDETTO									F	F	A	F	C	C
COVA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	DIENI														
COVELLO	C	C	C		F	F					C	C	C	DI GIOIA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
COZZOLINO		F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	DI LELLO	M	M	M		M	M	M	M	M					
CRIMI'	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	DI MAIO LUIGI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
CRIMI														DI MAIO MARCO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CRIPPA	C	F	F		A	F	A	F		A	F	C	C	D'INCA'	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
CRIVELLARI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	D'INCECCO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CULOTTA											C	C	C	DI SALVO														
CUPERLO														DISTASO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
CURRO'														DI STEFANO FABRIZIO														
DADONE		F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	DI STEFANO MANLIO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
DAGA	C	F	F		A	F	A	F	F	A				DI STEFANO MARCO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				
D'AGOSTINO					F	F	C	C	C	F	C	C	C	DI VITA									F	F	A	F	C	C
D'ALESSANDRO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	DONATI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
D'ALIA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	D'OTTAVIO	C	C	C		F	F	C				C	C	C	
DALLAI			C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	DURANTI	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	
DALL'OSSO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	D'UVA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
DAL MORO		C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	EPIFANI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
D'AMBROSIO	C	F	F		A	F	A	F	F	A				ERMINI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
DAMBRUOSO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	FABBRI	C	C	C		F	F	C	C	C	F				
DAMIANO											M	M	M	FAENZI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
D'ARIENZO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	FAMIGLIETTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	
D'ATTORRE	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	FANTINATI	C	F	F		A	F	A	F	F	A		C		
DA VILLA														FANUCCI	C	C	C		F	F	C	C	C	F				

ELENCO N. 1 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13																											
DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
FARAONE	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	GALLINELLA	C	F	F		A	F	A	F	F	A		C	C
FARINA DANIELE	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	GALLO LUIGI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C
FARINA GIANNI											C	C		GALLO RICCARDO	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C
FASSINA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	GALPERTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F			
FAUTTILLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C	GANDOLFI											C	C	C
FAVA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	GARAVINI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
FEDI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	GARNERO SANTANCHE'	C	C	C		F	F	C	C	C	F			
FEDRIGA	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	GAROFALO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
FERRANTI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	GAROFANI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
FERRARA														GASBARRA	C	C	C		F	F	C	C	C	F			
FERRARESI			F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	GASPARINI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
FERRARI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	GEBHARD	M	M	M		M	F	C	C	C	F	C	C	C
FERRO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				GELLI			C		F	F	C	C	C	F		C	C
FIANO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	GELMINI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
FICO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	GENOVESE											C	C	C
FIORIO			C		F	F	C	C	C	F		C	C	GENTILONI SILVERI											C	C	C
FIORONI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C		GHIZZONI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
FITTO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				GIACHETTI	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
FITZGERALD NISSOLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	GIACOBBE	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
FOLINO														GIACOMELLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
FONTANA CINZIA MARIA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	GIACOMONI													
FONTANA GREGORIO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	GIAMMANCO	C	C	C		F	F	C	C	C	F			
FONTANELLI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	GIGLI											C	C	C
FORMISANO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	M	M	M	GINATO	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C
FOSSATI										C	C	F	C	GINEFRA	C	C	C		F	F	C	C	C	F			
FRACCARO												F	C	GINOBLE	C	C	C		F	F	C	C		F	C	C	C
FRAGOMELI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	GIORDANO GIANCARLO													
FRANCESCHINI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	GIORDANO SILVIA	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C
FRATOIANNI	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	GIORGETTI ALBERTO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M
FREGOLENT	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	GIORGETTI GIANCARLO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M
FRUSONE	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	GIORGIS	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
FUCCI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	GITTI													
FURNARI														GIULIANI		C						C	C	C	F	C	C
GADDA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	GIULIETTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
GAGNARLI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	GNECCHI	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C
GALAN	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	GOZI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	M	M	M
GALATI	C	C	C		F	F	C	C	C	F				GRANDE	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C
GALGANO											C	C	C	GRASSI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
GALLI CARLO	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	GRECO													
GALLI GIAMPAOLO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	GREGORI		C	C		F	F	C	C	C	F			

ELENCO N. 1 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13																												
DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
GRIBAUDO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	LO MONTE														
GRILLO														LONGO														
GRIMOLDI	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	LOREFICE	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
GUERINI GIUSEPPE	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	LORENZIN	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
GUERINI LORENZO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	LOSACCO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
GUERRA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	M	M	M	LOTTI														
GUIDESI	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	LUPI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
GULLO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	LUPO	C	F	F		A	F	A	F	F	A			C	
GUTGELD	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	MADIA					F	F	C	C	C	F	C	C	C	
IACONO	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	MAESTRI	C	C	C		F	F	C	C	C	F				
IANNUZZI CRISTIAN								F	F	A	F	C	C	MAGORNO											C	C	C	
IANNUZZI TINO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	MAIETTA														
IMPEGNO	C	C	C		F	C	C	C	F	C	C	C	C	MALISANI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
INCERTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	MALPEZZI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
INVERNIZZI	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	MANCIULLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	
IORI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	MANFREDI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
KRONBICHLER	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	MANNINO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	
KYENGE	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	MANTERO								F	F	A				
L'ABBATE	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	MANZI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
LABRIOLA	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	MARANTELLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
LACQUANITI	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	MARAZZITI	C	C			F	F	C	C	C	F	C	C	C	
LAFFRANCO	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	MARCHETTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
LAFORGIA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	MARCHI	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	
LAINATI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	MARCOLIN	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	
LA MARCA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	MARCON	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	
LA RUSSA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARGUERETTAZ		C	C		F	F	C	F	F	F	C	F	C	
LATRONICO	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	MARIANI								C	C	F	C	C	C	
LATTUCA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	MARIANO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				
LAURICELLA	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	MAROTTA											C	C	C	
LAVAGNO		F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	MARROCU	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
LEGNINI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARRONI														
LENZI	C	C	C		F	F	C	C	C	F				MARTELLA	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	
LEONE	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARTELLI			C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
LETTA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
LEVA		C	C		F	C	C	C	F	C	C	C	C	MARTINELLI														
LIBRANDI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	MARTINO ANTONIO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				
LIUZZI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	MARTINO PIERDOMENICO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C		C	
LOCATELLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	MARZANA	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	
LODOLINI	C	C	C		F	F	F	C	C	F	C	C	C	MARZANO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	
LOMBARDI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	MATARRELLI	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	

ELENCO N. 1 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13																											
DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
MATARESE											C	C	C	NARDUOLO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C		C
MATTIELLO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	NASTRI													
MAURI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	NESCI		F	F		A	F	A	F	F	F	A	F	C
MAZZIOTTI DI CELSO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				NESI											C	C	C
MAZZOLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F				NICCHI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M
MELILLA	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	NICOLETTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
MELILLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	NUTI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M
MELONI GIORGIA	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	OLIARO													
MELONI MARCO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	OLIVERIO			C		F	F	F	C	C	F	C	C	C
MERLO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	ORFINI		C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
META	C		C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	ORLANDO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M
MICCOLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	OTTOBRE	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
MICILLO		F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	PAGANI	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C
MIGLIORE	M	M	M		M	M	M	M	M	M	A	C	F	PAGANO												C	C
MILANATO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PAGLIA	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F
MINARDO											C	C	C	PALAZZOTTO	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A		
MIOTTO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PALESE	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
MISIANI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PALMA												C	C
MISURACA														PALMIERI													C
MOGHERINI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	PALMIZIO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
MOGNATO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PANNARALE												A	C
MOLEA										C	C	F	C	PAOLUCCI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
MOLTENI	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	PARENTELA	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C
MONACO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PARIS													
MONCHIERO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PARISI	C	C	C		F	F	C	C	C	F			
MONGIELLO	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	PARRINI		C			F	F	C	C	C	F	C	C	C
MONTRONI		C	C		F	F	C	C	C	F		C	C	PASTORELLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
MORANI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PASTORINO	C	C	C		F	F	C	C	C	F			
MORASSUT	C	C	C		F	F	C		C	F	C	C	C	PATRIARCA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
MORETTI											C	C	C	PELILLO	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C
MORETTO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	PELLEGRINO								F	F	F	F		
MOSCA								C	C	C	F	C	C	PELUFFO												C	C
MOSCATT	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PES	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M
MOTTOLA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PESCO	C	F	F		A	F	A	F	F	A		C	C
MUCCI														PETITTI												C	C
MURA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PETRAROLI						F	A	F	F	A	F	C	C
MURER	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PETRENGA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
NACCARATO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	PETRINI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
NARDELLA											C	C	C	PIAZZONI					F	F	F	F	F	F	A	C	F
NARDI								F	F	F	A	C	F	PICCHI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	

ELENCO N. 1 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13																													
DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
PICCIONE														RICCIATTI	A	F	C		F	F	F	F	F	F	F	F	A	C	F
PICCOLI NARDELLI	C	C	C			F	C	C	C	F	C	C	C	RICHETTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	C	C
PICCOLO GIORGIO														RIGONI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
PICCOLO SALVATORE	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	RIZZETTO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	C	C
PICCONE														RIZZO															
PICIERNO			C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	ROCCELLA															
PIEPOLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	ROCCHI	C	C	C		F	C	C	C	F	C	C	C	C	C	C
PILI														ROMANO ANDREA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	C	C
PILOZZI	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	ROMANO FRANCESCO SAVE.	C	C	C		F	F	C	C	C	F					
PINI GIANLUCA	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	ROMANO PAOLO NICOLO'	C	F	F		A	F	A	F	F	A					
PINI GIUDITTA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	ROMELE	C	C	C		C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C
PINNA														RONDINI	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	F	C
PIRAS														ROSATO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	C	C
PISANO	C	F	F		A	F	A	F	F	A		C	C	ROSSI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	C	C
PISICCHIO	M	M	M		F	F	C	C	C	F	M	M	M	ROSSOMANDO													M	M	M
PISO					F	F	C	C	C	F				ROSTAN													C	C	C
PISTELLI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	ROSELLATO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	C	C
PIZZOLANTE	C	C	C		F	F	C	C	C	A	C	C	C	ROTONDI	C	C	C		F	F	C	C	C	F					C
PLACIDO	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	ROTTA	C	C	C		F	F	C	C	C	F					
PLANGGER	C	C	C		F	F			C	A				RUBINATO			C		F	F	C	C	C	F					C
POLIDORI														RUGHETTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F					
POLLASTRINI	C	C	C		F	F	C	C	C	F				RUOCCO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	C	
POLVERINI												C	C	RUSSO		C	C		F	F	C	C			C	C	C	C	
PORTA											C	C	C	SALTAMARTINI	C	C	C		F	F	C	C	C	F					
PORTAS														SAMMARCO	C	C	C		F	F	C	C	C	F					
PRATAVIERA	F	C	F		F	F	F	F	F	F	C	F	C	SANGA									C	C	C	F	C	C	C
PRESTIGIACOMO											C	C	C	SANI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	C	C	C	C	C
PREZIOSI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	SANNA FRANCESCO	C		C		F	F	C	C	C		C	C	C	C	C
PRODANI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	SANNA GIOVANNA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	C	C
QUARANTA	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	SANNICANDRO	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	C	F
QUARTAPELLE PROCOPIO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				SANTELLI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
QUINTARELLI														SANTERINI								C	C	C	F	C	C	C	C
RABINO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	SARRO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	C	C
RACITI											C	C		SARTI		F	F		A	F	A	F	F	A					
RAGOSTA	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	SAVINO ELVIRA												C	C	C	
RAMPELLI														SAVINO SANDRA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	C	C
RAMPI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	SBERNA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	C	C
RAVETTO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	M	M	M	SBROLLINI												C	C	C	
REALACCI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	SCAGLIUSI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	C	C
RIBAUDO											C	C	C	SCALFAROTTO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	C	C

ELENCO N. 1 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13																											
DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	DEPUTATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
SCANU	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	TULLO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
SCHIRO'														TURCO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C
SCHULLIAN	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	VACCA													
SCOPELLITI														VACCARO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
SCOTTO	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F	VALENTE SIMONE	C	F	F		A	F		F	F	A	F	C	C
SCUVERA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	VALENTE VALERIA	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C
SEGONI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	VALENTINI	C	C	C		F	F	C	C	C	F			
SENALDI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	VALIANTE													
SERENI	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	VALLASCAS								F	F	A	F	C	C
SIBILIA	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	VARGIU	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
SIMONI	C	C	C		F	F	C	C	C	F			C	VAZIO	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C
SISTO	C	C	C		F	F	C	C	C	F				VECCHIO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M
SORIAL								F	F	A			C	VELLA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
SOTTANELLI												C	C	VELO	C	C	C		F	F	C	C			C	C	
SPADONI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F		C	VENITTELLI	C	C	C		F	C	C	C	C	F			
SPERANZA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	VENTRICELLI		C	C		F	F	C	C	C	F		C	C
SPESSOTTO		F	F		A	F	A	F	F	A				VERINI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
SQUERI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	VEZZALI					F	F	C	C	C	F	C	C	C
STUMPO												C	C	VIGNALI											C		C
TABACCI	C	C	C		F	F	C	C	C	C	C	C	C	VIGNAROLI													
TACCONI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	VILLAROSA		F	F		A	F	A	F	F	A	M	M	M
TAGLIALATELA	C	C	C		F	F	F	F	F	F	C	F	C	VILLECCO CALIPARI		C	C		F	F	C	C	C	F			
TANCREDI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	VITELLI	C	C	C		F	F	C	C	C	F			
TARANTO	C	C	C		F	F	C	C	C	A	C	C	C	VITO	M	M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M
TARICCO	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	ZACCAGNINI	C	F	F		A	F	A	F	F	F	F	C	C
TARTAGLIONE		C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	ZAMPA	C	C	C		F	F	C	C	C	F		C	C
TENTORI												C	C	ZAN													
TERROSI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C	ZANETTI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
TERZONI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	ZANIN	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
TIDEI		C	C		F	F	C	C	C	F				ZAPPULLA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
TINAGLI	C	C	A		F	F	C	C	C	F	C	C	C	ZARATTI	A	F	C		F	F	F	F	F	F	A	C	F
TOFALO	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	ZARDINI	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
TONINELLI		F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C	ZOGGIA	C	C	C		F	F	C	C	C	F	C	C	C
TOTARO	C	C	C		F	F	F	F	F	F	F	C	C	ZOLEZZI	C	F	F		A	F	A	F	F	A	F	C	C
TRIPIEDI			F		A	F	A	F	F	A																	

ELENCO N. 2 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 26																											
DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6	DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6
BORGHESI	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	CARBONE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
BORGHI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CARDINALE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
BORLETTI DELL'ACQUA BU	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CARELLA							F	C	C	F	F	F	C
BOSCHI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CARFAGNA	C	C		C	F	C	F	C	C	C	F	F	C
BOSCO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CARIELLO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
BOSSA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CARINELLI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
BOSSI														CARNEVALI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
BRAGA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CAROCCI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
BRAGANTINI MATTEO	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	CARRA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
BRAGANTINI PAOLA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CARRESCIA	C	C	C	F	F	F	F	C	C	F	F	F	C
BRAMBILLA	C													CARROZZA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BRANDOLIN	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CARUSO													
BRATTI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CASATI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
BRAY	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CASELLATO													
BRESCIA														CASERO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BRESSA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CASO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
BRUGNEROTTO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	CASSANO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
BRUNETTA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CASTELLI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
BRUNO	C	A	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CASTIELLO		C	C	F	F	C	F	F	C	F	F	F	C
BRUNO BOSSIO	C	C	C	F	F	C	F	F	C	F	F	F	C	CASTIGLIONE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BUENO	C	C	C	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	CASTRICONE													
BUONANNO	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	CATALANO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
BURTONE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CATANIA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
BUSIN	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	CATANOSO GENOESE	C	C	C	F	F	F	F	C	C	C	C	F	C
BUSINAROLO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	CAUSI	C	C	C	F	F				C	F	F	F	C
BUSTO	F	F	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	CAUSIN								C	C	F	F	F	C
BUTTIGLIONE	C	C	C	F				C	C	C	F	F	C	CECCONI	F	A	F	F	F			C	F	F	C	F	C
CALABRIA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CENNI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
CALABRO'	C	C	C	F		C	F	C	C	F	F	F	C	CENSORE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CAMPANA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CENTEMERO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
CANCELLERI	F	A				C	C	F	F	C	F	C	F	CERA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
CANI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F			C	CESA								C	C	F	F	F	C
CAON	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	CESARO ANTIMO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
CAPARINI	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	CESARO LUIGI	C	C	C	F					C	F	F	F	C
CAPELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CHAOUKI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
CAPEZZONE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CHIARELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	F
CAPODICASA	C	C	C	F	F									CHIMIENTI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C			F
CAPONE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CICCHITTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CAPOZZOLO	C	C	C	F	F	C	F			F	F	F	C	CICU	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
CAPUA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	CIMBRO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C

ELENCO N. 2 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 26																											
DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6	DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6
CIMMINO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F		F	C	DECARO	C	C	C		F	C		C	C	F	F	F	C
CIPRINI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	DE GIROLAMO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CIRIELLI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	DEL BASSO DE CARO	C		C	F	F	C	F	C					
CIVATI														DEL GROSSO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
COCCIA														DELLAI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
COLANINNO														DELL'ARINGA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
COLLETTI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	DELLA VALLE	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
COLONNESE	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	DELL'ORCO	F		F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
COMINARDI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	DE LORENZIS	F	A	F	F	F	C		F	F	C	F	C	F
COMINELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	DE MARIA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
COPPOLA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	DE MENECH	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	C	F	C
CORDA	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	DE MICHELI	C	C	C	F	F		F	C	C	F	F	F	
CORSARO								C	C	F	F	F	C	DE MITA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	C	F	F	C
COSCIA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	DE ROSA	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
COSTA	C	C	C	F	F	C	F			F	F	F	C	DI BATTISTA	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
COSTANTINO	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	DI BENEDETTO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
COVA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	DIENI													
COVELLO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	DI GIOIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
COZZOLINO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	DI LELLO													
CRIMI'	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	DI MAIO LUIGI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CRIMI														DI MAIO MARCO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
CRIPPA	F	A	F	F		C	C	F		C	F	C	F	D'INCA'	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
CRIVELLARI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	D'INCECCO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
CULOTTA	C	C	C	F	F					F	F	F	C	DI SALVO													
CUPERLO														DISTASO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
CURRO'														DI STEFANO FABRIZIO													
DADONE	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	DI STEFANO MANLIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DAGA	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	DI STEFANO MARCO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
D'AGOSTINO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	DI VITA	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
D'ALESSANDRO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	DONATI	C		C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
D'ALIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	D'OTTAVIO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
DALLAI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	DURANTI						F	F	C	F	F	F	F	C
DALL'OSSO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	D'UVA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DAL MORO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	EPIFANI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
D'AMBROSIO		A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	ERMINI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
DAMBRUOSO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	FABBRI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
DAMIANO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	FAENZI	C	C	C	C	F	C	F	C	C	F	F	F	C
D'ARIENZO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	FAMIGLIETTI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
D'ATTORRE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	FANTINATI			F	F	F		C	F	F	C	F	C	F
DA VILLA														FANUCCI			F	F	F	C	F	F	C	F	F	F	C

ELENCO N. 2 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 26																												
DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6	DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6	
GRIBAUDO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	LO MONTE									C	C	F	F	F	C
GRILLO														LONGO														
GRIMOLDI	C	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	LOREFICE	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	
GUERINI GIUSEPPE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	LORENZIN	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
GUERINI LORENZO	C	C	C	F			F	C	C	F	F	F	C	LOSACCO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
GUERRA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	LOTTI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
GUIDESI	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	LUPI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
GULLO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	LUPO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	
GUTGELD	C	C	C		F	C	F	C	C	F	F	F	C	MADIA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
IACONO	C	C	C	F	F									MAESTRI														
IANNUZZI CRISTIAN	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	MAGORNO	C	C	C	F	F		F	C	C	F	F	F	C	
IANNUZZI TINO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MAIETTA														
IMPEGNO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MALISANI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
INCERTI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MALPEZZI	C	C	C	F	F		F		C	F	F	F		
INVERNIZZI	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	MANCIULLI	C	C	C	F	F		F	C	C	F	F	F	C	
IORI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MANFREDI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
KRONBICHLER	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	MANNINO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
KYENGE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MANTERO														
L'ABBATE	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	MANZI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LABRIOLA	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	MARANTELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LACQUANITI	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	MARAZZITI	C	C	C	F	F	C	F	C	C		F	F	C	
LAFFRANCO	C	C	C	F	F	C	F	C						MARCHETTI	C	C	C	F	F	C	F	C			F	C		
LAFORGIA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MARCHI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LAINATI	C	C	C	F	C	C	F	C	C	F	F	F	C	MARCOLIN	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	
LA MARCA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MARCON	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	
LA RUSSA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARGUERETTAZ	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LATRONICO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MARIANI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LATTUCA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MARIANO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LAURICELLA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F		MAROTTA	C	C	C	F	F	C	F	F	C	F	F	F	C	
LAVAGNO	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	MARROCU	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LEGNINI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARRONI														
LENZI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MARTELLA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LEONE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARTELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LETTA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARTI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LEVA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MARTINELLI														
LIBRANDI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MARTINO ANTONIO														
LIUZZI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	MARTINO PIERDOMENICO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LOCATELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MARZANA	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	
LODOLINI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	MARZANO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	
LOMBARDI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MATARRELLI	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	

ELENCO N. 2 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 26																											
DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6	DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6
MATARRESE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	NARDUOLO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MATTIELLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	NASTRI													
MAURI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	NESCI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C		C	F
MAZZIOTTI DI CELSO									C	C	F	F	C	NESI	C	C	C		F	C	F	C	C	F	F	F	C
MAZZOLI														NICCHI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MELILLA	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	NICOLETTI	C	C	C	C	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MELILLI	C	C	C		F	C	F	C	C	F	F	F	C	NUTI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MELONI GIORGIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	OLIARO													
MELONI MARCO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	OLIVERIO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MERLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	ORFINI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
META	C	C			F	C	F	C	C	F	F	F		ORLANDO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MICCOLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	OTTOBRE	C	C	C	F	F	C	F		C	F	F	F	C
MICILLO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	PAGANI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MIGLIORE	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	PAGANO	C		C	F	F	C	F						C
MILANATO	C	C	C	F	F	C	F	C		F	F	F	C	PAGLIA	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C
MINARDO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PALAZZOTTO	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C
MIOTTO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PALESE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MISIANI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PALMA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MISURACA														PALMIERI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MOGHERINI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	PALMIZIO	C	C	C	F	F	C	F						C
MOGNATO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PANNARALE	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C
MOLEA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PAOLUCCI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MOLTENI	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	PARENTELA	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
MONACO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PARIS													
MONCHIERO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PARISI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MONGIELLO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PARRINI	C	C	C	F	F		F	C		F	F	F	C
MONTRONI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PASTORELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MORANI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PASTORINO								C	C	F	F	F	C
MORASSUT	C	C		F	F	C	F	C	C	F	F	F		PATRIARCA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MORETTI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PELILLO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MORETTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	PELLEGRINO	C	F	A	F	F	F	F	C					C
MOSCA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PELUFFO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MOSCATT	C	C	C											PES	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MOTTOLA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PESCO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	C
MUCCI														PETITTI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
MURA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PETRAROLI	F	A	F	F		C	C	F	F	C	F	C	F
MURER	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PETRENGA	C	C	C	F	F	C	C	C	C	F	F	F	C
NACCARATO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	PETRINI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
NARDELLA	C	C	C	F	F	C	F	C	C				C	PIAZZONI	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C
NARDI	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	PICCHI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C

ELENCO N. 2 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 26																											
DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6	DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6
PICCIONE														RICCIATTI	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C
PICCOLI NARDELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	RICHETTI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
PICCOLO GIORGIO														RIGONI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
PICCOLO SALVATORE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	RIZZETTO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
PICCONE														RIZZO													
PICIERNO		C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	ROCCELLA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
PIEPOLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	ROCCHI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
PILI														ROMANO ANDREA	C	C	C	F	F	C	F	C	C		F	F	C
PILOZZI	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	ROMANO FRANCESCO SAVE.													
PINI GIANLUCA	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	ROMANO PAOLO NICOLO'													
PINI GIUDITTA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	ROMELE	C	C	C	C	F	C	F	C	C	F	F	F	C
PINNA														RONDINI	F	C	F	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C
PIRAS														ROSATO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
PISANO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C			F	ROSSI						C	F	C	C	F	F	F	C
PISICCHIO	M	M	M	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	ROSSOMANDO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
PISO														ROSTAN	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	
PISTELLI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	ROSELLATO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
PIZZOLANTE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	ROTONDI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
PLACIDO	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	ROTTA	C	C	C	F	F		F	C	C	F	F	F	C
PLANGGER														RUBINATO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
POLIDORI														RUGHETTI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
POLLASTRINI														RUOCCO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
POLVERINI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	RUSSO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
PORTA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	SALTAMARTINI													
PORTAS	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	SAMMARCO													
PRATAVIERA	F	C	C	F	F	C	F	C	F	F	F	F	C	SANGA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
PRESTIGIACOMO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	SANI	C	C		F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
PREZIOSI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	SANNA FRANCESCO	C	C	C	F	C	F	C	C	F	F	F		
PRODANI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	SANNA GIOVANNA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
QUARANTA	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	SANNICANDRO	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C
QUARTAPELLE PROCOPIO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	SANTELLI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
QUINTARELLI														SANTERINI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
RABINO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	SARRO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
RACITI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	SARTI													
RAGOSTA	C	F	A	F										SAVINO ELVIRA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
RAMPELLI														SAVINO SANDRA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
RAMPI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	SBERNA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
RAVETTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	C	SBROLLINI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
REALACCI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	SCAGLIUSI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
RIBAUDO	C	C	C	F	F						F	F	F	C	SCALFAROTTO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	C

ELENCO N. 2 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 26																											
DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6	DEPUTATI	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6
SCANU	C	C	C	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	TULLO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SCHIRO'														TURCO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
SCHULLIAN	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	VACCA													
SCOPELLITI														VACCARO								C	C	F	F	F	C
SCOTTO						F	F	C	F	F	F	F	F	VALENTE SIMONE	C	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
SCUVERA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	VALENTE VALERIA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SEGONI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	VALENTINI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SENALDI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	VALIANTE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SERENI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	VALLASCAS	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
SIBILIA	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	VARGIU	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SIMONI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	VAZIO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SISTO							F	C	C	F	F	F	C	VECCHIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
SORIAL	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	VELLA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SOTTANELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	VELO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SPADONI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	VENITTELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SPERANZA	C	C	C	F		C	F	C	C	F	F	F	C	VENTRICELLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SPESSOTTO						F	C	C	F	F	C	F	C	VERINI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
SQUERI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	VEZZALI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
STUMPO	C	C	C	F	F	C	F	C	C					VIGNALI	C	C	C	F	F	C	F		C	F	F	F	
TABACCI	C	C	C	F	F	C	F		C	F	F	F	C	VIGNAROLI													
TACCONI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	F	F	VILLAROSA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
TAGLIALATELA	C	C	F	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	VILLECCO CALIPARI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
TANCREDI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	VITELLI													
TARANTO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	VITO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
TARICCO	C	C	C	F	F	C	F	C	C	C	C	F	C	ZACCAGNINI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F
TARTAGLIONE	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	ZAMPA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
TENTORI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	ZAN													
TERROSI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	ZANETTI	C	C	C	F	F	C	F	C		F	F	F	C
TERZONI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	ZANIN	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
TIDEI	C	C	C	F	F	C		C	C	F	F	F		ZAPPULLA	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
TINAGLI	C	C	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C	ZARATTI	C	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C
TOFALO	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	ZARDINI	C	F	C	F	F	C	F	C	C	F	F	F	C
TONINELLI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F	ZOGGIA	C			F	F	C	F	C		F	F	F	
TOTARO	C	C	F	C	F	C	F	C	C	F	F	F	C	ZOLEZZI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	C	C	F
TRIPIEDI	F	A	F	F	F	C	C	F	F	C	F	C	F														

ELENCO N. 3 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 27 AL N. 38																									
DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
BORGHESI	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F	CARBONE	C	F	C	F	C	C	C	C	F	F	F	
BORGI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CARDINALE	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	
BORLETTI DELL'ACQUA BU	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CARELLA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
BOSCHI	C	F	C	F		C	C	F	C	F	F		CARFAGNA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	
BOSCO						C	C	F	C	F	F		CARIELLO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
BOSSA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F		CARINELLI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
BOSSI													CARNEVALI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
BRAGA	C	F	C	F	C	C	C	F		F	F	F	CAROCCHI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	C	F	F
BRAGANTINI MATTEO	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F	CARRA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
BRAGANTINI PAOLA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CARRESCIA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
BRAMBILLA													CARROZZA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BRANDOLIN	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CARUSO												F
BRATTI	C		C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CASATI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
BRAY	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CASELLATO												
BRESCIA													CASERO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BRESSA	C	F	C	F									CASO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
BRUGNEROTTO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	CASSANO	C	F	C	F	C	C		F	C	F	F	F
BRUNETTA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CASTELLI	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	
BRUNO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CASTIELLO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	
BRUNO BOSSIO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CASTIGLIONE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BUENO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CASTRICONE												
BUONANNO	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F	CATALANO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
BURTONE	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CATANIA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
BUSIN	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F	CATANOSO GENOESE	C	C	C	F	C	C	C	F	C	C	F	
BUSINAROLO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	F	CAUSI	C		C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
BUSTO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	F	CAUSIN	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	
BUTTIGLIONE	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CECCONI	F	F	F	A	F	F	F		F	F	F	C
CALABRIA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CENNI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
CALABRO'												F	CENSORE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CAMPANA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CENTEMERO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	A
CANCELLERI		F	F	A	F	F	F	C	F	F	F		CERA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
CANI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CESA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	
CAON	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	CESARO ANTIMO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
CAPARINI	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F	CESARO LUIGI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
CAPELLI	C	F	C	F	C	C	C	F	A	A	F	F	CHAOUKI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
CAPEZZONE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CHIARELLI	C	F	C	F	C	C	C	C	F	F		
CAPODICASA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CHIMIENTI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	
CAPONE	C	F	C	F	C	C	C	F	C		F	F	CICCHITTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CAPOZZOLO	C	F	C	F			C	F	C	F	F		CICU				F	C	C	C	F	C	F	F	F
CAPUA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	CIMBRO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F

ELENCO N. 3 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 27 AL N. 38																									
DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
CIMMINO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DECARO	C	F	C	F	C	C	C		C	F	F	F
CIPRINI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	DE GIROLAMO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CIRIELLI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	DEL BASSO DE CARO							C	F	C	F	F	
CIVATI													DEL GROSSO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
COCCIA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DELLAI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
COLANINNO					C	C	F	C	F	F	F	F	DELL'ARINGA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
COLLETTI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	DELLA VALLE	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
COLONNESE	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	DELL'ORCO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
COMINARDI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	DE LORENZIS	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
COMINELLI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DE MARIA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
COPPOLA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DE MENECH	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
CORDA	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	DE MICHELI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
CORSARO	C	F	C	F	C	C	C	F	F			F	DE MITA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
COSCIA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DE ROSA	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
COSTA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DI BATTISTA	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
COSTANTINO	C	F	C	F	C	C	C	F	A	F	F	F	DI BENEDETTO	F	F	F	A	F	F	F	C				C
COVA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DIENI												
COVELLO	C	F	C	F		C	C	F	C	F	F	F	DI GIOIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
COZZOLINO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	DI LELLO												
CRIMI'	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DI MAIO LUIGI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	T	T	T
CRIMI													DI MAIO MARCO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F		F
CRIPPA	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	D'INCA'	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
CRIVELLARI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	D'INCECCO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
CULOTTA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DI SALVO												
CUPERLO													DISTASO	C	F	C	F	C	C	C	C	C	F		A
CURRO'													DI STEFANO FABRIZIO												
DADONE	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	DI STEFANO MANLIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DAGA	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	DI STEFANO MARCO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
D'AGOSTINO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DI VITA	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
D'ALESSANDRO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F			DONATI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
D'ALIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	D'OTTAVIO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
DALLAI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	DURANTI	C	F	C	F		C	C	F	A	F	F	F
DALL'OSSO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	D'UVA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DAL MORO	C		C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	EPIFANI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
D'AMBROSIO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	ERMINI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F		F
DAMBRUOSO	C	F	C	F								F	FABRI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
DAMIANO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	FAENZI	C	F	C	F	C	C	C	C	F	F	F	F
D'ARIENZO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	FAMIGLIETTI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
D'ATTORRE	C	F	C	F	C	C	C	F				F	FANTINATI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
DA VILLA													FANUCCI	C	F	C	F	C	C		F	C	F	F	F

ELENCO N. 3 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 27 AL N. 38																									
DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
GRIBAUDO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	LO MONTE	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	
GRILLO													LONGO								F	C	F	F	F
GRIMOLDI	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F	LOREFICE	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
GUERINI GIUSEPPE	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	LORENZIN	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
GUERINI LORENZO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	LOSACCO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
GUERRA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	LOTTI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
GUIDESI	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F	LUPI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
GULLO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	LUPO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
GUTGELD	C		C	F	C	C	C	C	F	F	F	F	MADIA	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
IACONO		F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MAESTRI												
IANNUZZI CRISTIAN	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	MAGORNO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
IANNUZZI TINO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MAIETTA												
IMPEGNO	C	F	C	F	C	C	F	C	C	F	F	F	MALISANI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
INCERTI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MALPEZZI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
INVERNIZZI	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F	MANCIULLI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
IORI	C	F	C	C	C	C	F	C	F	F	F	F	MANFREDI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
KRONBICHLER	C	F	C	F	C	C	F	A	F	F	F	F	MANNINO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
KYENGE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MANTERO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	F
L'ABBATE	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	MANZI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LABRIOLA	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	F	MARANTELLI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LACQUANITI	C	F	C	F	C	C	F	A	F	F	F	F	MARAZZITI	C	F		F	C	C	F	C	F	F	F	F
LAFFRANCO												A	MARCHETTI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LAFORGIA	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MARCHI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LAINATI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MARCOLIN	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F
LA MARCA	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MARCON	C	F	C	F	C	C	F	A	F	F	F	F
LA RUSSA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARGUERETTAZ	C	F	C	F	C	A	F	C	F	F	F	F
LATRONICO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	A	A	MARIANI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LATTUCA	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MARIANO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LAURICELLA	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MAROTTA	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LAVAGNO	C	F	C	F	C	C	F	A	F	F	F	F	MARROCU	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LEGNINI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARRONI												
LENZI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MARTELLA				F	C	C	F	F	F	F	F	F
LEONE	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARTELLI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LETTA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARTI	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F
LEVA	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MARTINELLI												
LIBRANDI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MARTINO ANTONIO												
LIUZZI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	MARTINO PIERDOMENICO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LOCATELLI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MARZANA	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	F
LODOLINI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F	MARZANO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
LOMBARDI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MATARRELLI	C	F	C	F	C	C	F	A	F	F	F	F

ELENCO N. 3 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 27 AL N. 38																									
DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
MATARRESE	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	NARDUOLO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	
MATTIELLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	NASTRI												
MAURI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	NESSI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
MAZZIOTTI DI CELSO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	NESI	C	F	A	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MAZZOLI													NICCHI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MELILLA	C	F	C	F	C	C	C	F	A	F	F	F	NICOLETTI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MELILLI	C	F	C	F	C			C	F	C	F	F	NUTI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MELONI GIORGIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	OLIARO												
MELONI MARCO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	OLIVERIO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MERLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	ORFINI	C	F	C	F	C	C		F		F	F	F
META	C	F	C	F	C	C	C	F	C			F	ORLANDO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MICCOLI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	OTTOBRE	C	F	C	C	C	C	F	C	F	F	F	F
MICILLO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	PAGANI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MIGLIORE	C	F	C	F	C	C	C	F					PAGANO	C	F	C	F	C	C	F	C			F	
MILANATO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PAGLIA	C	F	C	F	C	C	F	A	F	F	F	F
MINARDO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PALAZZOTTO	C	F	C	F	C	C	F	A	F	F	F	F
MIOTTO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PALESE	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MISIANI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PALMA	C	C	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MISURACA													PALMIERI	C	F	F	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MOGHERINI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	PALMIZIO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MOGNATO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PANNARALE	C	F	C	F	C	C	F	A	F	F	F	F
MOLEA	C	F	C	F				C	F	C	F	F	PAOLUCCI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	
MOLTENI	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F	PARENTELA	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
MONACO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PARIS												
MONCHIERO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PARISI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	
MONGIELLO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PARRINI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MONTRONI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PASTORELLI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MORANI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PASTORINO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MORASSUT	C	F	C	C	C	C	C	F	C	F	F	F	PATRIARCA	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MORETTI					C	C		F	C	F	F		PELILLO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MORETTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	PELLEGRINO	C	F		F	C	C	F	A	F	F	F	F
MOSCA	C	F	C	F	C			C	F	C	F	F	PELUFFO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MOSCATT					C	C	C	F	C	F	F	F	PES	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MOTTOLA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PESCO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
MUCCI													PETITTI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	F
MURA	C	F	C	F	C	C	C	F	F	F	F	F	PETRAROLI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
MURER	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PETRENGA	C	F	C	C	C	C	F	C	F	F	F	
NACCARATO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	PETRINI	C	F	C	F	C	C	F	C		F	F	F
NARDELLA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F		PIAZZONI	C	F	C	F	C	C	F	A	F	F	F	F
NARDI	C	F	C	F	C	C	C	F	A	F	F	F	PICCHI	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	

ELENCO N. 3 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 27 AL N. 38																									
DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
PICCIONE													RICCIATTI	C	F	C	F	C	C	F	A	F	F	F	
PICCOLI NARDELLI												F	RICHETTI	C	F	C	F	C	C		F	C	F	F	
PICCOLO GIORGIO													RIGONI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
PICCOLO SALVATORE	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F		RIZZETTO	F	F	F	A		F	F	C	F	F	F	C
PICCONE													RIZZO												
PICIERNO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	ROCCELLA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
PIEPOLI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	ROCCHI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
PILI													ROMANO ANDREA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
PILOZZI	C	F	C	F	C	C	C	F	A	F	F	F	ROMANO FRANCESCO SAVE.	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	
PINI GIANLUCA	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F	ROMANO PAOLO NICOLO'												
PINI GIUDITTA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	ROMELE	C	F	C	F		C	C	F	C	F	F	
PINNA													RONDINI	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F	F
PIRAS													ROSATO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
PISANO	F	F	F	A	F		F	C	F	F	F	C	ROSSI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	
PISICCHIO	C	F	C	F	C	C		C	F	F			ROSSOMANDO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
PISO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F		ROSTAN	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
PISTELLI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	ROSELLATO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
PIZZOLANTE	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	ROTONDI	C	F	C	F				C	F	F		
PLACIDO	C	F	C	F	C	C	C	F	A	F	F	F	ROTTA	C	C	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
PLANGGER												F	RUBINATO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
POLIDORI													RUGHETTI	C	F	C	F	C		C	F	C	F	F	F
POLLASTRINI										F	F	F	RUOCCO	F	F	F	A	F		F	C	F	F	F	C
POLVERINI	C	F	C	F									RUSSO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
PORTA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F			SALTAMARTINI												
PORTAS		F	C	C	C	C		C	F	F	F		SAMMARCO												F
PRATAVIERA	C	F	C	F	C	C	F	F	F	F	F		SANGA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
PRESTIGIACOMO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	SANI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
PREZIOSI					C	C	C	F	C	F	F	F	SANNA FRANCESCO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
PRODANI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	SANNA GIOVANNA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
QUARANTA	C	F	C	F	C	C	C	F		F	F	F	SANNICANDRO	C	F	C	F	C	C	C	F	A	F	F	F
QUARTAPELLE PROCOPIO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	SANTELLI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
QUINTARELLI													SANTERINI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
RABINO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F		SARRO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
RACITI	C	F	C	F	C	C	C	F		F	F		SARTI	F	F	F	A	F	F						
RAGOSTA	F	F	C	F	C	C	C	F	A	F	F	F	SAVINO ELVIRA	C	F	C	F	C	C	C	C	F	F		
RAMPELLI													SAVINO SANDRA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
RAMPI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	SBERNA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
RAVETTO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F		SBROLLINI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
REALACCI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	SCAGLIUSI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
RIBAUDO	C	F	C	C	C	C	C	F	C	F	F	F	SCALFAROTTO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F

ELENCO N. 3 DI 3 - VOTAZIONI DAL N. 27 AL N. 38																									
DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	DEPUTATI	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
SCANU	C	F	C	F	C	C			C	F	F	F	TULLO	C	F	C	F	C	C	F	C	F	F	F	
SCHIRO'													TURCO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
SCHULLIAN	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	VACCA												
SCOPELLITI													VACCARO	C	F	C	F								F
SCOTTO			C	F	C	C	C	F	A	F	F	F	VALENTE SIMONE	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
SCUVERA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	VALENTE VALERIA	C		C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
SEGONI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	VALENTINI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	
SENALDI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	VALIANTE					C	C	C	F		F	F	F
SERENI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	VALLASCAS	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C
SIBILIA	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	VARGIU	C	F	F	F	C	C	F	C	F	F	F	
SIMONI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	VAZIO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
SISTO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F		VECCHIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
SORIAL	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F		VELLA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	A
SOTTANELLI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	VELO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
SPADONI	F	F	F	A	F	F	F		F	F	F	C	VENITTELLI	C	F	C	F	C	C	C	C	F	F	F	F
SPERANZA	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	VENTRICELLI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
SPESSOTTO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	VERINI			C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
SQUERI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	VEZZALI	C	F	C	F	C	C	C	F		F	F	F
STUMPO													VIGNALI												
TABACCI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F			VIGNAROLI												
TACCONI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	VILLAROSA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
TAGLIALATELA	C	F	F	F	C	C							VILLECCO CALIPARI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
TANCREDI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F		VITELLI												F
TARANTO	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	VITO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
TARICCO		F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	ZACCAGNINI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	F
TARTAGLIONE			C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	ZAMPA	C	F	C	F	C	C	C	F	C		F	F
TENTORI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	ZAN												
TERROSI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	ZANETTI	C	F		F	C	C	C	F			F	
TERZONI	F	F	F	A	F	F		C	F	F	F	C	ZANIN	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
TIDEI	C	F	F	F	C	C	C	F	C	F	F	F	ZAPPULLA		F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F
TINAGLI	C	F	C	F	C	C	C	F	C	F	F	F	ZARATTI		F	C	F	C	C	C	F	A	F		F
TOFALO	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	ZARDINI	C	F	F	F	C	C	C	F	C	F	F	F
TONINELLI	F	F	F	A	F	F	F	C	F	F	F	C	ZOGGIA												
TOTARO	C	F	C	F	C	C	C	F	F	F	F	F	ZOLEZZI					F	F	F	C	F	F	F	C
TRIPIEDI	F	F	F	A	F		F	C	F	F	F	C													

