

minimo della sicurezza incideranno per appena il 5 per cento su un fatturato di 20 miliardi di euro e per il 3 per cento su un fatturato di 15 miliardi di euro;

il settore dell'autotrasporto è caratterizzato, in Italia, da una frammentazione dell'offerta, che vede presente sul mercato un elevato numero di piccole e piccolissime imprese che lavorano in un regime di concorrenza;

ad aggravare la situazione delle imprese operanti nel settore c'è anche la criticità che si verifica in particolare nel Nord del Paese, in riferimento all'attività dei vettori di trasporto e autotrasporto di merci e passeggeri di Paesi stranieri, che dispongono di condizioni più favorevoli rispetto ai costi di esercizio e che hanno la possibilità di operare nel territorio italiano in un regime più vantaggioso rispetto alle imprese italiane;

inoltre, l'aumento costante del prezzo del gasolio e dei costi di produzione che non è possibile scaricare sulle merci trasportate è un ulteriore aggravio per un settore che sta vivendo una situazione drammatica in cui migliaia di imprese italiane hanno cessato la loro attività con gravi conseguenze sul piano economico ed occupazionale;

il grave colpo che potrebbe essere inferto al mondo dell'autotrasporto se fosse confermata la volontà da parte di questo Governo di recuperare i costi sostenuti per il gasolio dopo circa un anno e mezzo, potrebbe essere davvero quello letale —:

se trovi conferma quanto espresso in premessa in riferimento alle prossime iniziative normative in tema di liberalizzazioni del settore dell'autotrasporto e, in caso affermativo, in che modo intenda conciliare tali intendimenti con la garanzia che i requisiti di professionalità, capacità finanziaria e sicurezza siano alla base dell'attività dell'autotrasporto e che le imprese del comparto non subiscano un

contraccolpo letale per la loro sopravvivenza.

(2-01315) « Reguzzoni, Montagnoli, Desiderati ».

Apposizione di firme a mozioni.

La mozione Binetti ed altri n. 1-00780, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 6 dicembre 2011, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Commercio.

La mozione Reguzzoni n. 1-00803, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 12 gennaio 2012, deve intendersi sottoscritta anche dai deputati: D'Amico, Montagnoli, Lussana, Fogliato, Fedriga, Vanalli, Fabi, Pastore, Volpi, Bragantini, Maggioni, Pini, Stucchi, Consiglio.

Pubblicazione di un testo riformulato, agguinte di firma e contestuale ritiro di firme.

Si pubblica il testo riformulato della mozione Belcastro ed altri n. 1-00697, già pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta n. 506 del 21 luglio 2011, che deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Brugger e contestuale ritiro delle firme dei deputati: Moffa, D'Anna, Grassano, Gianni, Lehner, Marmo, Milo, Mottola, Nola, Orsini, Pionati, Pisacane, Razzi, Ruvolo, Saredelli, Scilipoti, Siliquini, Soglia, Stasi e Taddei.

La Camera,

premesso che:

nella proposta di bilancio elaborata dalla Commissione europea e inviata al Parlamento europeo il 29 giugno 2011 è contenuta una complessiva ridefinizione dei grandi corridoi europei avviati con i TEN (*trans european network*);

stando a questa ridefinizione l'ex corridoio 1 Berlino-Palermo, ora diventato corridoio 5 Helsinki-La Valletta, giunto a Napoli vira verso Bari, anziché scendere in Calabria per arrivare a Palermo;

in virtù di questa rivisitazione il ponte sullo Stretto di Messina è stato cancellato dalle grandi opere infrastrutturali che dovranno essere realizzate nei prossimi anni;

questa decisione è, secondo i firmatari del presente atto di indirizzo, del tutto inspiegabile, non solo perché penalizzerebbe fortemente il Mezzogiorno, ma soprattutto perché prevede che da Napoli e da Bari si debbano organizzare degli improbabili servizi di navi traghetto per i collegamenti successivi con il resto del Mediterraneo;

il documento della Commissione europea chiarisce che per le infrastrutture saranno disponibili complessivamente 50 miliardi di euro, di cui 10 andranno ai fondi di coesione (per il Mezzogiorno in Italia), 9,1 agli impianti energetici, 9,2 alle reti digitali e 21,7 alle infrastrutture di trasporto;

il ponte sullo Stretto, se realizzato, costituirebbe un eccezionale volano di sviluppo che può fungere, nel contempo, da traino per la realizzazione di un sistema infrastrutturale più ampio, per il potenziamento e il definitivo completamento del sistema autostradale della Salerno-Reggio Calabria e per lo sviluppo della rete ferroviaria ad alta velocità, che, al momento, giunge a Salerno;

il ponte sullo Stretto di Messina costituisce, dunque, un'opera fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno;

il precedente Esecutivo ha inserito tale opera nel piano per il Sud,

impegna il Governo

ad assumere con determinazione ogni iniziativa di competenza nelle opportune sedi dell'Unione europea affinché sia rivista la decisione di escludere il ponte sullo Stretto

di Messina dalle grandi opere da finanziare e realizzare, dettata da logiche che non favoriscono lo sviluppo del Paese e del Mezzogiorno.

(1-00697) (Nuova formulazione) « Belcastro, Iannaccone, Porfidia, Brugger ».

Pubblicazione di testi riformulati.

Si pubblica il testo riformulato della mozione Garofalo n. 1-00704, già pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta n. 512 del 3 agosto 2011.

La Camera,

premesso che:

la Commissione europea, il 28 marzo 2011, ha adottato il nuovo libro bianco dei trasporti Roadmap to a single European transport Area – towards a competitive and resource efficient transport system contenente una complessa strategia di ampio respiro sino al 2050, con la quale perseguire l'obiettivo di creare uno spazio europeo unico dei trasporti che sia caratterizzato da una maggiore concorrenza, che si basi su di una rete di trasporti pienamente integrata che colleghi i diversi modi e permetta un profondo cambiamento nei modi di trasporto per passeggeri e merci;

tra i dieci obiettivi la Commissione europea prevede che la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri debba avvenire mediante ferrovia, per cui va completata la rete ad alta velocità a livello europeo, ed è necessario che venga creato il necessario collegamento tra reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali;

il regolamento (CE) n. 1370/2007, del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, nei « considerando » n. 4 e n. 5 individua l'obiettivo per gli Stati membri

di « garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie a una concorrenza regolamentata, che assicura anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, o nell'offrire condizioni tariffarie specifiche a talune categorie di viaggiatori », evidenziando che « molti servizi di trasporto terrestre di passeggeri che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale. Occorre che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi »;

ancora, il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel « considerando » n. 1 prevede che: « Nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto »;

il raggiungimento dei sopra menzionati obiettivi, sanciti a livello europeo, in Italia appare assai remoto, considerando che, al contrario, si assiste all'interno del Paese ad un aumento del divario in termini di infrastrutture e di servizi tra il Nord ed il Sud, con notevole aggravio delle problematiche della mobilità, in particolare nella regione Sicilia;

l'inasprimento delle suddette problematiche in Sicilia, in special modo nell'area dello Stretto di Messina, che ledono gravemente il diritto alla mobilità, quale strumento di coesione sociale, dei cittadini di fronte allo svantaggio dell'insularità, nonché lo sviluppo economico e sociale di un territorio per il quale dovrebbe essere garantita la continuità ter-

ritoriale per un principio di equità, deriva principalmente dal perpetuarsi di politiche di dismissione messe in atto dal gruppo Ferrovie dello Stato, che di recente, nonostante, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo dirigano la propria azione solo verso una parte del Paese, hanno assunto la nuova denominazione di Ferrovie dello Stato italiane;

negli anni si è registrata, infatti, per la Sicilia la costante e graduale riduzione del servizio di trasporto viaggiatori, soprattutto a lunga percorrenza, nonché del trasporto merci, la scarsità di ammodernamento dei servizi e della flotta navale, l'insufficienza di investimenti nella rete, la dismissione di attività ferroviarie ancora produttive, con ricadute negative sui flussi di traffico passeggeri e merci, sulla competitività delle aree, sull'occupazione e sui flussi turistici, in nome di un progetto di complessiva razionalizzazione dei servizi e della rete finalizzato unicamente alla contrazione dei costi;

il descritto quadro trova conferma nel nuovo piano industriale di Ferrovie dello Stato italiane per gli anni 2011-2015, presentato il 22 giugno 2011 dall'amministratore delegato Mauro Moretti, che prevede investimenti di ammontare complessivo pari a 27 miliardi di euro, di cui solo il 2 per cento destinato al trasporto ferroviario regionale siciliano, a fronte di ben 24,5 miliardi finalizzati, nell'arco di 4 anni, al potenziamento dell'alta velocità;

in una delle tabelle illustrative del piano contenente le « principali opere in corso » sono indicati, unicamente, il raddoppio della tratta Palermo-Messina (Fiumetorto-Castelbuono) – in particolare, tra le attivazioni tra il 2011 e il 2015), il raddoppio Fiumetorto-Ogliastrillo ed il raddoppio Messina-Catania (nodo Catania);

le citate opere, insieme all'asse ferroviario Palermo-Punta Raisi-Trapani, il nodo di Palermo, l'asse ferroviario Catania-Siracusa, fanno parte di una serie di interventi progettati, nessuno dei quali, in un arco temporale che va dal 1981, anno

in cui vennero trasferiti alle Ferrovie dello Stato 12.000 miliardi di lire per il rilancio dell'intera rete ferroviaria italiana, ad oggi è stato ultimato;

sono, infatti, rimasti incompiuti in trent'anni i 250 chilometri della rete ferroviaria della regione Sicilia a fronte di 1050 chilometri di nuova rete ad alta velocità, all'interno dei quali ci sono, ad esempio, addirittura 90 chilometri di galleria nella relazione Firenze-Bologna, portati a compimento in 14 anni;

a dimostrazione di questo perdurante ed iniquo ordine di priorità del gruppo, vengono destinate nel piano cifre ingenti per la realizzazione delle nuove stazioni dell'alta velocità come Torino Porta Susa, Firenze, Reggio Emilia, Napoli Afragola e Vesuvio Est, Roma Tiburtina, mentre nulla è previsto per la nuova stazione di Messina, che dovrebbe essere prevista nell'ambito del progetto delle opere ferroviarie connesse alla costruzione del ponte sullo Stretto, nonostante il gruppo Ferrovie dello Stato italiane un anno fa avesse esplicitato la necessità del collegamento delle più importanti città siciliane con linee dotate delle stesse caratteristiche delle principali linee nazionali;

occorre, altresì, rilevare l'assenza nel piano industriale di linee programmatiche riferite all'area dello Stretto di Messina riguardanti il segmento della navigazione, quali, ad esempio, l'implementazione dei volumi di traffico Metromare ed il segmento gommato-pendolare;

in linea con la ben nota logica aziendale di Ferrovie dello Stato italiane tesa al perseguimento di obiettivi economico-finanziari che premia solo i servizi ferroviari maggiormente remunerativi, non si riscontra nel piano alcun riferimento al servizio ferroviario di lunga percorrenza da e verso la Sicilia, in quanto servizio in perdita, nonostante svolga un ruolo fondamentale date le peculiarità geografiche e morfologiche del territorio, per garantire ai cittadini la mobilità tra i diversi territori per fini di lavoro, di studio e turistici,

servendo diverse regioni e centri urbani medio-grandi, non interessati dall'alta velocità;

proprio a riguardo del servizio di media e lunga percorrenza, addirittura con l'entrata in vigore della nuova offerta ferroviaria 2011-2012 di Trenitalia, il 12 dicembre 2011 sono stati soppressi tutti i treni notturni da e per la Sicilia e, precisamente, le tre coppie di collegamenti giornalieri notturni che circolavano sulle relazioni Palermo-Torino/Milano/Venezia, con sezioni da/per Siracusa, e che viceversa oggi si attestano a Roma con interscambio con i servizi di alta velocità per le citate destinazioni;

il disastroso intervento, nato allo scopo di riorganizzare l'offerta considerata la mancata redditività del servizio, sta provocando enormi disagi all'utenza sia in termini economici poiché i prezzi dei biglietti per la percorrenza delle suddette tratte sono lievitati sia per l'oggettiva difficoltà e scomodità di effettuare in piena notte trasbordi da un treno all'altro;

tale decisione aziendale ha comportato, altresì, una grave crisi occupazionale essendosi registrati circa 1700 esuberanti, 900 tra il personale di Trenitalia e oltre 800 tra i dipendenti delle ditte in appalto o in subappalto, di questi 85, solo a Messina, sono dipendenti della Servirail ex-Wagon Lits;

la suddetta logica della redditività, applicata indiscriminatamente, contrasta in maniera vistosa con il ruolo di concessionario di un servizio pubblico universale rivestito da Ferrovie dello Stato italiane, la cui strategia aziendale dovrebbe essere coerente con un rapporto domanda-offerta legato al contratto di servizio con lo Stato, finalizzato a garantire quei servizi di trasporto ferroviario che, indipendentemente dal loro equilibrio finanziario, sono ritenuti di utilità sociale e i cui obblighi non possono essere puntualmente disattesi a causa di incapacità gestionale;

occorre, inoltre, sottolineare l'assenza di ogni programmazione finalizzata

non solo all'incremento, ma anche alla competitività e produttività del servizio attualmente offerto attraverso investimenti finalizzati alla modernizzazione delle rete, nonché alla messa in circolazione di carrozze nuove, stante il fatto che in Sicilia molte linee ferroviarie sono vetuste e prive di doppi binari e su queste viaggiano treni lenti e con carrozze vecchie e malridotte;

le descritte assenze nella programmazione industriale recentemente illustrata da Ferrovie dello Stato italiane costituiscono, dunque, l'ultimo segnale di un'opera che, lungi dall'essere un progetto chiaro di complessiva razionalizzazione ed efficientamento delle peculiari attività ferroviarie nell'area dello Stretto, dal traghettamento alle realtà manutentive esistenti, si sta traducendo da anni in una serie di disorganiche operazioni di smantellamento;

in particolare, ciò viene mostrato dall'annunciata chiusura dell'officina grandi riparazioni di Gazzi, la più grande realtà manutentiva di vetture ferroviarie della Sicilia, sempre in linea con gli obiettivi aziendali, che dovrebbe avvenire entro i prossimi 30 mesi, in conseguenza del ridisegno del reticolo manutentivo nazionale dal quale verrebbe esclusa proprio la realtà messinese con l'utilizzo esclusivo delle infrastrutture industriali del Nord, ufficialmente motivata dalla necessità di liberare le aree indispensabili per la costruzione del ponte sullo Stretto, sebbene non vi sia chiarezza su quali siano le superfici realmente interessate dai futuri lavori e su quale sia la specifica destinazione d'uso delle aree in questione;

ulteriore segnale della suddetta opera di dismissione delle attività esistenti è la chiusura, secondo i firmatari del presente atto di indirizzo immotivata, prevista entro il 2011, della sede di Messina della Italferr spa, società che espleta da anni con successo compiti di progettazione ed esecuzione delle linee ad alta velocità/capacità e degli itinerari e nodi ferroviari, che comporterà notevoli disagi nonché danni economici ai qualificati soggetti che

vi operano e alle loro famiglie costretti al trasferimento;

nel piano, inoltre, non si riscontra alcun riferimento all'alta velocità/alta capacità per la Sicilia, nonostante il gruppo Ferrovie dello Stato italiane abbia preso precisi impegni per il completamento del corridoio 1 Berlino-Palermo e per il miglioramento della rete ferroviaria siciliana, secondo quanto esplicitamente dichiarato dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane in occasione della presentazione del progetto per il ponte sullo Stretto;

con riferimento al citato corridoio 1, si registra la nuova proposta di regolamento elaborata dal Commissario europeo per trasporti Siim Kallas relativa alla rete trans-europea dei trasporti, che prevede, accanto ad una rete globale di base, costituita da tutte le infrastrutture per i trasporti di rilevanza europea, una rete principale costituita dalle parti più importanti della rete trans-europea dei trasporti, cosiddetto *core network*;

la suddetta proposta di regolamento, che sostituirà la decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, è stata presentata dal vice Presidente della Commissione europea nella seduta del 19 ottobre 2011 e comprende il corridoio Berlino-Palermo che, nella nuova programmazione, ha assunto la denominazione di corridoio Helsinki-La Valletta;

tale corridoio, oltre ad estendersi a sud-est con la diramazione Napoli-Bari-Taranto, si sviluppa nel territorio della regione Sicilia secondo la direttrice Messina-Catania-Enna-Palermo, per consentire di servire i principali nodi urbani dell'isola e di migliorare i collegamenti ferroviari con i porti di Catania, Augusta e Palermo;

tale previsione risulta indispensabile per riaffermare l'intero progetto infrastrutturale per il rilancio del Sud, che

comprende l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, l'alta velocità ferroviaria nella medesima tratta, il ponte sullo Stretto di Messina, l'alta velocità Messina-Catania-Palermo ed il rilancio dei porti di Gioia Tauro e di Palermo,

impegna il Governo:

ad intervenire, in qualità di azionista unico del gruppo Ferrovie dello Stato italiane e di decisore strategico, in modo risolutivo e tempestivo per assicurare servizi di mobilità uniformi in tutto il territorio nazionale e per ripristinare il servizio universale del trasporto ferroviario in Sicilia, anche con riferimento alle recenti scelte che hanno inopinatamente penalizzato il servizio dei treni notturni, con gravi ricadute occupazionali;

a rafforzare il ruolo di indirizzo e di programmazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella politica industriale nel settore dei trasporti ferroviari passeggeri e merci, al fine di impedire lo smantellamento indiscriminato delle attività ferroviarie gestite da Ferrovie dello Stato italiane e dalle società del gruppo in Sicilia e, in particolare, nell'area dello Stretto di Messina;

ad attivare strumenti di interlocuzione col Parlamento in merito alla suddetta politica industriale per il trasporto ferroviario passeggeri e merci, attraverso i quali rendere noti e trasparenti parametri essenziali, in base ai quali si compongono costi e remunerazioni del servizio ferroviario universale, nonché i criteri utilizzati per l'individuazione delle priorità e delle conseguenti dismissioni di servizi;

a definire una precisa e chiara strategia di sostegno e di sviluppo del sistema dei trasporti ferroviari di persone e merci che contemperino le esigenze di risanamento e di razionalizzazione con la necessità di rilancio dell'offerta ferroviaria in Sicilia, con particolare riguardo all'area dello Stretto di Messina, con la salvaguardia delle attività produttive esistenti, in modo da garantire l'efficienza, in termini quantitativi e qualitativi, dei servizi ai cittadini;

ad adottare strumenti di pianificazione per la gestione degli investimenti programmatici tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria dotati di obbligatorietà, anche sotto il profilo dell'impegno di spesa, in modo da consentire che le opere ferroviarie di cui sia avviata la fase della programmazione possano giungere in tempi certi alla progettazione esecutiva ed alla relativa realizzazione;

a svolgere presso le istituzioni europee una costante azione di monitoraggio delle fasi per l'adozione del nuovo regolamento relativo alla rete trans-europea dei trasporti affinché all'interno del corridoio Helsinki-La Valletta sia rimarcata la centralità dello sviluppo dell'estensione da Napoli a Palermo, al fine di scongiurare ogni pericolo d'isolamento della Sicilia dal resto d'Europa, con la previsione per l'isola delle stesse garanzie di collegamento alla terraferma concesse ad altri Paesi europei, e di riaffermare il Meridione quale futuro baricentro della zona di libero scambio euromediterraneo.

(1-00704) *(Nuova formulazione)* « Garofalo, Antonio Martino, La Loggia, Valducci, Laffranco, Santelli, Bernardo, Catanoso, Cristaldi, Dima, D'Ippolito Vitale, Vincenzo Antonio Fontana, Antonino Foti, Galati, Germanà, Giammanco, Gibiino, Golfo, Marinello, Minardo, Misuraca, Pagano, Palumbo, Scapagnini, Torrisi, Traversa, Versace ».

Si pubblica il testo riformulato della risoluzione in commissione Di Giuseppe n. 7-00749, già pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta n. 568 dell'11 gennaio 2012.

La XIII Commissione,

premesso che:

nel 1980, l'Unione europea ha istituito le quote di produzione « quote latte »,

allo scopo di: contenere le eccedenze del settore agricolo ed in particolare del comparto lattiero-caseario; controllare e migliorare l'equilibrio del mercato comunitario;

la normativa comunitaria richiede un complesso sistema organizzativo di ripartire il quantitativo globale garantito, attribuito dalla Unione europea ad ogni Stato membro, in quote individuali da assegnare ai produttori, per poi procedere alla riscossione delle multe (il cosiddetto « prelievo supplementare ») da questi ultimi dovute sulla produzione eccedente;

l'applicazione del sistema è stata segnata da continui « splafonamenti » della quota produttiva assegnata al nostro Paese e da un vasto contenzioso accumulato nelle sedi giudiziarie; d'altra parte l'assegnazione effettuata dalla Comunità non è mai stata ritenuta dall'Italia adeguata alle sue necessità né corrispondente al dato reale di produzione. In tale contesto è intervenuto il decreto-legge n. 49 del 2003, tuttora in vigore, che profondamente modificato dal Parlamento con la legge di conversione n. 119 del 2003, ha introdotto una riforma organica delle norme sul prelievo supplementare;

l'assegnazione di nuove quote di produzione lattiera all'Italia ha indotto il Governo a definire con il decreto-legge n. 5 del 2009, convertito dalla legge n. 33 del 2009, i nuovi criteri per il riparto tra i produttori del settore;

con il decreto-legge n. 225 del 2010 è stata introdotta la sospensione fino al 31 giugno 2011 di tutti i pagamenti previsti dai piani di rateizzazione delle multe da parte dei produttori interessati in scadenza entro il 31 dicembre 2010;

l'annosa vicenda delle quote latte non ha premiato la legalità e la trasparenza di coloro che, mettendo anche a rischio la propria attività d'impresa, hanno sempre rispettato le regole sulle quote latte sancite dal decreto-legge 28 marzo 2003, n. 49, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 2003, n. 119;

al fine di definire in maniera esauritiva e definitiva, il quadro completo dell'intera vicenda, il gruppo Italia dei Valori con atti di sindacato ispettivo, ai quali finora non è stata data alcuna risposta, ha inteso far chiarezza anche riguardo alla verifica dei dati produttivi e delle imputazioni dei prelievi supplementari dall'annata 1995 all'annata 2009 che Agea avrebbe dovuto già rendere noti;

il Governo precedente è intervenuto sul settore lattiero caseario ma con modalità che ad avviso dei firmatari del presente atto di certo non hanno premiato il rispetto delle regole; ancora oggi si continua a rimandare l'applicazione di misure già previste, quali quelle per favorire l'accesso al credito dei produttori che darebbe maggiore impulso al comparto;

infatti, il decreto-legge n. 5 del 2009 convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, all'articolo 8-*septies*, comma 2, prevede risorse per 45 milioni di euro ai fini dell'accesso ai credito per i produttori che hanno acquistato quote latte successivamente al periodo di applicazione del decreto-legge, n. 49 del 2003, convertito con modificazioni, dalla legge n. 119 del 2003, specificando che possono avvalersi, sino all'emanazione del decreto che disciplinerà il funzionamento del fondo finanza di impresa, del fondo di garanzia di cui all'articolo 15 della legge n. 266 del 1997, come rifinanziato dall'articolo 11 del decreto-legge n. 185 del 2008;

il citato articolo 8-*septies*, prevede per la sua concreta attuazione l'emanazione di un apposito decreto da parte del competente Ministro dell'economia e finanze di concerto con il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali che non è stato ad oggi predisposto dal Ministro proponente,

impegna il Governo:

ad adottare i provvedimenti attuativi a sostegno dei produttori lattiero caseari previsti dall'articolo 8-*septies*, comma 2 (disposizioni finanziarie) del decreto-legge

n. 5 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 33 del 2009, al fine di reperire le risorse pari a 45 milioni di euro a favore di coloro che hanno sempre operato nel rispetto delle regole;

a richiedere in maniera esauriente ed ultimativa all'Agea i dati produttivi e dell'anagrafe zootecnica alla base delle compensazioni e dei super prelievi computati a tutti i produttori dall'annata 1995 all'annata 2009 (così come già richiesto dall'Agecontrol Spa con il progetto *start up* del 4 novembre 2011);

previo l'acquisizione dei dati di cui sopra, a porre in essere iniziative anche di tipo normativo per procedere alla riscos-

sione delle multe per le quote latte al fine di garantire il recupero delle somme ed evitare che l'Italia sia sottoposta a procedure di infrazione, nonché a tutelare i produttori che si sono messi in regola.

(7-00749) « Di Giuseppe, Messina, Rota ».

Ritiro di documenti di indirizzo.

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

mozione Di Stanislao n. 1-00577 del 28 febbraio 2011;

mozione Leoluca Orlando n. 1-00721 del 6 ottobre 2011.