

# RESOCONTO STENOGRAFICO

56.

## SEDUTA DI VENERDÌ 19 LUGLIO 2013

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARINA SERENI**

### INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO ..... 1-31

	PAG.		PAG.
<b>Nel ventunesimo anniversario della strage di via D'Amelio</b> .....	1	<i>(Intendimenti del Governo in ordine alle attività di prevenzione e repressione del fenomeno degli incendi, con particolare riferimento alla Sardegna – n. 2-00144)</i> ....	4
<b>Missioni</b> .....	1	Bocci Gianpiero, <i>Sottosegretario per l'interno</i> .....	6
<b>Interpellanze urgenti (Svolgimento)</b> .....	1	Piras Michele (SEL) .....	4, 7
<i>(Iniziativa volte a ripristinare l'orario differenziato per la sede distaccata del Corpo nazionale dei vigili del fuoco di Sassari – aeroporto Olbia Costa Smeralda – n. 2-00123)</i> .....	1	<i>(Elementi ed iniziative di competenza in merito alla realizzazione della rete metropolitana dell'area milanese – n. 2-00136)</i> .....	9
Bocci Gianpiero, <i>Sottosegretario per l'interno</i> .....	3	Casati Ezio Primo (PD) .....	12
Capelli Roberto (Misto-CD) .....	1, 3	Cimbro Eleonora (PD) .....	9
		Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i> .....	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; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; 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>(Iniziativa volte a garantire il completamento dei lavori relativi alla strada statale 182 « Trasversale delle Serre » in Calabria – n. 2-00138) .....</i>	12	<i>(La seduta, sospesa alle 11,25, è ripresa alle 11,35) .....</i>	29
Censore Bruno (PD) .....	13, 16	<b>Commissione parlamentare per la semplificazione</b> (Nomina dei componenti) .....	29
Girlanda Rocco, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i> .....	14	<b>Commissione parlamentare per le questioni regionali</b> (Nomina dei componenti) .....	29
<i>(Iniziativa normativa volte ad introdurre il reato di omicidio stradale, garantendo l'effettiva espiazione della pena detentiva in carcere da parte dei responsabili – n. 2-00147) .....</i>	17	<b>Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale</b> (Nomina dei componenti) .....	29
Ferri Cosimo Maria, <i>Sottosegretario per la giustizia</i> .....	19	<b>Commissione parlamentare per l'infanzia e l'adolescenza</b> (Nomina dei componenti) ..	30
Rondini Marco (LNA) .....	17, 22	<b>Commissione parlamentare di controllo sull'attività degli enti gestori di forme obbligatorie di previdenza e assistenza sociale</b> (Nomina dei componenti) .....	30
<i>(Intendimenti del Governo in merito all'aumento dell'IVA e alla sospensione dell'IMU sulla prima casa – n. 2-00148) .....</i>	22	<b>Commissione parlamentare di vigilanza sull'anagrafe tributaria</b> (Nomina dei componenti) .....	30
Fassina Stefano, <i>Viceministro dell'economia e delle finanze</i> .....	23	<b>Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione</b> (Nomina dei componenti) .....	30
Sorial Girgis Giorgio (M5S) .....	22, 25	<b>Ordine del giorno della prossima seduta</b> ...	31
<i>(Iniziativa a sostegno dell'occupazione giovanile, con particolare riferimento al Nord Italia – n. 2-00118) .....</i>	26		
Dell'Aringa Carlo, <i>Sottosegretario per il lavoro e le politiche sociali</i> .....	26		
Rondini Marco (LNA) .....	26, 28		
<i>(Rinvio interpellanza urgente Di Vita n. 2-00150) .....</i>	29		
Presidente .....	29		

**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.**

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
MARINA SERENI

**La seduta comincia alle 9,05.**

ANNA MARGHERITA MIOTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 16 luglio 2013.

*(È approvato).*

**Nel ventunesimo anniversario della  
strage di via D'Amelio.**

PRESIDENTE. Prima di aprire i nostri lavori, la Presidenza desidera ricordare all'Aula che oggi ricorre il ventunesimo anniversario della strage di via D'Amelio a Palermo, nella quale perse la vita Paolo Borsellino e, con lui, gli uomini della sua scorta: il capo scorta Agostino Catalano e gli agenti Emanuela Loi, prima donna a far parte di una scorta e a cadere in servizio, Vincenzo Li Muli, Walter Eddie Cosina e Claudio Traina. A loro, insieme alla ferma condanna per tutte le mafie, va il commosso ricordo di quest'Aula.

Mi permetto di rivolgere oggi anche un pensiero affettuoso ai figli di Paolo Borsellino che, da poco, hanno perso anche la madre Agnese, che non ha mai smesso di cercare la verità.

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Alfreider, Michele Bordo, Brunetta, Dambruoso, Dellai, Di Lello, Ferranti, Fico, Fontanelli, Giancarlo

Giorgetti, Merlo, Migliore, Speranza e Vito sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati in missione sono complessivamente cinquantadue, 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 urgenti  
(ore 9,10).**

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

***(Iniziativa volte a ripristinare l'orario differenziato per la sede distaccata del Corpo nazionale dei vigili del fuoco di Sassari – aeroporto Olbia Costa Smeralda – n. 2-00123)***

PRESIDENTE. Passiamo alla prima interpellanza urgente all'ordine del giorno Capelli n. 2-00123, concernente iniziative volte a ripristinare l'orario differenziato per la sede distaccata del Corpo nazionale dei vigili del fuoco di Sassari – aeroporto Olbia Costa Smeralda (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*).

Chiedo al deputato Capelli se intenda illustrare la sua interpellanza, per al massimo quindici minuti, o se si riservi di intervenire in sede di replica.

ROBERTO CAPELLI. Signor Presidente, l'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica del 7 maggio 2008

prevede che il personale operativo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, adde-  
tto alle attività di soccorso, possa svol-  
gere, in alternativa all'articolazione 12/24-  
12/48, altre particolari articolazioni del-  
l'orario di lavoro, stabilite ai sensi dell'ar-  
ticolo 32, correlate: all'esigenza di  
assicurare il soccorso tecnico urgente in  
caso di eventi calamitosi; all'ubicazione  
delle sedi di servizio, con particolare ri-  
ferimento ai distaccamenti insulari; a pe-  
culiari caratteristiche dei servizi di istituto  
e di soccorso tecnico urgente.

In riferimento a ciò, la sede aeropor-  
tuale dei vigili del fuoco di Olbia, riguar-  
dante l'aeroporto Costa Smeralda venne  
riconosciuta nel 2003, ai sensi dell'articolo  
37 del contratto collettivo nazionale inte-  
grativo, sottoscritto in data 30 luglio 2002,  
sede disagiata, poiché le furono appunto  
riconosciuti tutti i requisiti previsti dal-  
l'articolo 39, primo comma, del citato  
contratto nazionale.

Fino al 1° settembre scorso, in un'unica  
soluzione di ventiquattro ore consecutive,  
fu riconosciuto il turno 24/72, dalle otto  
del mattino fino alle otto del giorno suc-  
cessivo. Al momento di quella autorizza-  
zione, quindi parliamo del 2003, venne  
altresì preso in considerazione il fatto che,  
presso la sede in questione, era ed è  
presente tuttora una percentuale altissima,  
pari all'80 per cento, di personale pendol-  
lare residente nelle altre province della  
Sardegna, più precisamente Sassari, Ca-  
gliari, Nuoro Oristano e Ogliastra che, per  
raggiungere la sede di servizio, appunto  
l'aeroporto Costa Smeralda di Olbia, deve  
percorrere in alcuni casi oltre 300 chilo-  
metri, con tempi di percorrenza che su-  
perano anche le quattro ore a causa della  
situazione dei collegamenti interni della  
Sardegna.

Nel mese di aprile 2011 il dipartimento  
elaborò e successivamente trasmise alle  
associazioni sindacali nazionali una rela-  
zione, contenente anche alcune considera-  
zioni sulle sedi di servizio che usufrui-  
scono dell'orario di servizio diverso da  
quello previsto dall'articolo 9 del decreto  
del Presidente della Repubblica 7 maggio  
2008. L'ufficio di pianificazione e pro-

grammazione del dipartimento vigili del  
fuoco nella parte conclusiva della stessa  
evidenziava che nella maggioranza dei casi  
la richiesta di riconoscimento e di con-  
ferma dello *status* di sede disagiata non è  
determinata da criteri oggettivi di diffi-  
coltà di raggiungimento della sede del  
capoluogo, ma dall'esigenza di diminuire  
la frequenza di viaggio del personale che  
vi presta servizio, poiché residente lontano  
dalla stessa.

Va sottolineato che il personale del  
distacco aeroportuale dell'Olbia Co-  
sta Smeralda è personale assegnato presso  
quella sede non per scelta ma per le  
carenze che si verificano ogni qualvolta vi  
è la mobilità nazionale.

Si aggiunge il fatto che la maggioranza  
di questo personale pendolare è coniugato  
e monoreddito e questa situazione non  
consente agli stessi di sostenere una spesa  
economica piuttosto importante per il tra-  
sferimento giornaliero necessario per rag-  
giungere, con mezzo proprio, la sede di  
assegnazione. Non esiste, infatti, alcun  
mezzo pubblico che consenta di raggiun-  
gere la sede di servizio in tempo utile per  
garantire il cambio turno e non vi è alcuna  
possibilità economica che consenta ai pen-  
dolari, appunto, di poter pagare un even-  
tuale canone di locazione nella città di  
Olbia, per l'eccessivo costo dello stesso.

A questo si aggiungano la pericolosità  
delle strade sarde, compresa la nota  
« strada della morte » Olbia-Sassari, e le  
difficoltà che aumenteranno per effetto  
degli inevitabili cantieri che interesseranno  
tale via di collegamento nei prossimi anni.

Quindi, dalla data del 1° settembre  
scorso l'orario differenziato per l'aero-  
porto di Olbia è stato revocato — unico  
caso tra i 54 distaccamenti interessati  
dall'orario flessibile 24-72 — dal dirigente,  
poiché con l'ufficio di capo dipartimento  
non si è riusciti a bloccare il provvedi-  
mento stesso. Quindi, ci si è trovati co-  
stretti a subire un provvedimento, a mio  
avviso, ingiusto.

Dunque, vi è il raddoppio delle spese  
per raggiungere il posto di lavoro, il rad-  
doppio del rischio legato alla percorrenza  
delle tristemente famose vie di collega-

mento sarde senza, peraltro, che nessuno ne tragga alcun beneficio, benché meno l'amministrazione, che ha, invece, come conseguenza certa l'immediato impoverimento di una parte di lavoratori che sicuramente non meritano questo tipo di trattamento e proprio in un momento di difficoltà, di incertezza e di forte disagio come quello che si sta vivendo.

Auspichiamo, in buona sostanza, il ripristino di questo tipo di orario differenziato che è, lo ribadisco, l'unica modifica effettuata presso il distaccamento dell'Olbia Costa Smeralda sulle 54 sedi disagiate riconosciute e il ripristino dell'orario con 24 ore di servizio e 72 di riposo, almeno fino alla prossima mobilità di personale che è prevista nel corso dell'anno 2013.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per l'interno, Gianpiero Bocci, ha facoltà di rispondere.

**GIANPIERO BOCCI, Sottosegretario di Stato per l'interno.** Signor Presidente, con l'interpellanza urgente all'ordine del giorno, che è stata presentata dall'onorevole Capelli insieme all'onorevole Pisicchio, si chiede di conoscere le iniziative che il Governo intende porre in essere in merito all'adozione dell'orario differenziato per i vigili del fuoco in servizio presso il distaccamento aeroportuale di Olbia Costa Smeralda, così come è stato ricordato nell'illustrazione dell'interpellanza urgente.

Voglio premettere, innanzitutto, che il personale del citato distaccamento era stato provvisoriamente autorizzato, con provvedimenti semestrali a partire dal luglio 2003, ad effettuare l'orario differenziato, con turnazione articolata in 24 ore di servizio e 72 ore di riposo.

La possibilità di tale articolazione oraria richiede, tuttavia, il riconoscimento di sede disagiata, come espressamente previsto dall'articolo 39 del contratto collettivo nazionale del lavoro. Il distaccamento di Olbia, invece, non ha mai ricevuto tale riconoscimento, per mancanza delle condizioni oggettive previste dalla citata disposizione contrattuale ed in particolare di

quelle ambientali e di trasporto, in relazione alle particolari modalità di raggiungimento della sede. Tale turnazione, peraltro, deve essere riservata a situazioni singolari e straordinarie, non riscontrabili negli altri distaccamenti dei vigili del fuoco che adottano un orario di servizio ordinario.

Del resto, nel caso in esame, tale formale classificazione poteva apparire incongruente in quanto ad Olbia è attivo, oltre al citato distaccamento aeroportuale, anche il distaccamento terrestre di Arzachena, il cui personale svolge la turnazione ordinaria. In questa evenienza, due sedi di servizio, situate nella stessa località, sarebbero state considerate in modo diverso. Peraltro, già il turno di lavoro su dodici ore, se confrontato con altri contesti lavorativi, costituisce un fattore di straordinario prolungamento dell'attività lavorativa giornaliera. Più estese articolazioni orarie vanno valutate con il dovuto equilibrio e con la massima attenzione, potendo anche incidere sulla sicurezza delle condizioni di lavoro.

Comunque, anche alla luce delle cose che sono state ricordate dall'interpellante, c'è la disponibilità da parte del dipartimento di fare un incontro per vedere tutte le fattispecie che giustamente l'interpellante ha ricordato nella sua illustrazione.

**PRESIDENTE.** Il deputato Capelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

**ROBERTO CAPELLI.** Signor Presidente, diciamo che sono molto soddisfatto della conclusione e apprezzo l'impegno del sottosegretario. Però, affinché possa servire proprio per le interlocuzioni che presumo nel prossimo futuro potranno esserci, ricordo che le associazioni sindacali si sono viste nel dicembre del 2012 per discutere sui criteri e sul riconoscimento delle sedi disagiate, dandosi appuntamento all'immediato futuro. Ma siamo al luglio 2013 e ancora questo non è avvenuto.

Tuttavia, affinché si possa dialogare, vorrei ribadire alcuni aspetti, che rilevo dalla risposta del sottosegretario, in merito

all'articolo 39 del contratto collettivo, che stabilisce i criteri di base per il riconoscimento delle sedi disagiate. Vi è la distanza dal capoluogo: se per capoluogo si intende il capoluogo di regione o il capoluogo di provincia, dobbiamo dire che la sede del comando provinciale di Sassari è quella che si dovrebbe raggiungere attraverso la nota linea di collegamento Sassari-Olbia. Proprio in questi anni è stato rifinanziato il progetto per l'adeguamento di quella tristemente famosa statale Sassari-Olbia. I tempi di percorrenza sono abbastanza importanti. Se si considera la distanza che intercorre tra la provincia e i pendolari che fanno parte di quel distaccamento, quindi Cagliari, Nuoro, Oristano, Tortolì, che sono l'80 per cento del personale di quella sede, i tempi di percorrenza superano abbondantemente, purtroppo (ma non apro questo capitolo sulle condizioni dei collegamenti interni), le tre ore.

Il secondo criterio, quindi, sono i tempi di percorrenza oppure la mancanza di mezzi pubblici adeguati.

Non vi è, credo, alcun collegamento ferroviario efficiente, non c'è una linea su gomma efficiente (la linea su gomma, per alcuni trasferimenti, supera abbondantemente le 5 ore per poter raggiungere la sede di lavoro). Per non parlare, poi, delle condizioni che bisogna affrontare nel periodo invernale per raggiungere Olbia da alcuni di questi territori.

Per quanto riguarda l'ultimo criterio, territorio di pertinenza delle sedi di servizio costituito da realtà insulari, la Sardegna è un'isola.

Ha citato la sede di Arzachena: la sede di Arzachena è stata resa operativa da circa un anno. La invito a riscontrare che nella stessa il 90 per cento del personale proviene dalla provincia di Cagliari, cioè da oltre 300 chilometri di distanza.

Quindi, parlare di personale che in questa sede svolge orario di servizio ordinario dovrebbe comunque far riflettere sul fatto che lo stesso personale della sede di Arzachena è estremamente penalizzato. Quindi, equiparerei la sede di Arzachena alla condizione disagiata della stessa sede

aeroportuale di Olbia, perché anche questa ha le stesse caratteristiche per essere riconosciuta come sede disagiata e usufruire dell'orario 24-72.

Il personale pendolare – pensi, signor sottosegretario – dopo tre ore di viaggio dovrebbe avere il tempo necessario per il giusto recupero psicofisico, prima di essere operativo. Ribadisco che tutto questo non condiziona i costi dell'amministrazione, ma, come lei ragionevolmente può ben capire, condiziona, invece, i costi di famiglie monoreddito in cui l'unico lavoratore della famiglia è costretto, ogni ventiquattro ore, a ripercorrere in andata e ritorno i 300 chilometri che le ho indicato nell'illustrazione della mia interpellanza.

Ribadisco, sono fiducioso su un suo personale interessamento perché le parti, lavoratori e sindacati, possano incontrarsi e assumere nell'immediatezza le dovute conclusioni su questo caso.

***(Intendimenti del Governo in ordine alle attività di prevenzione e repressione del fenomeno degli incendi, con particolare riferimento alla Sardegna – n. 2-00144)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Piras ed altri n. 2-00144, concernente intendimenti del Governo in ordine alle attività di prevenzione e repressione del fenomeno degli incendi, con particolare riferimento alla Sardegna (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*).

Chiedo al deputato Piras se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riservi di intervenire in sede di replica.

MICHELE PIRAS. Signor Presidente, intendo illustrarla. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario Bocci, gli incendi, sia quelli boschivi sia quelli non boschivi, nel nostro Paese continuano ad essere ancora oggi una vera e propria piaga. Si tratta di atti spesso dolosi, mossi da precisi intenti speculativi e, non di rado, legati alla criminalità organizzata.

Come si evince dal rapporto «Ecosistema incendi», curato qualche tempo fa



da Legambiente e dalla Protezione civile, nel solo quadriennio 2007-2010 sono andati letteralmente in fumo nel Paese 200 mila ettari di territorio; sono arsi, inoltre, 6 mila incendi nelle sole regioni Sicilia, Sardegna e Calabria.

Lo stesso rapporto testimonia che, a 13 anni dall'approvazione della legge quadro n. 353 del 2000 in materia di lotta agli incendi, si è assistito ad un deciso miglioramento dell'attività di mitigazione e prevenzione del rischio, soprattutto grazie al ruolo prezioso svolto dai comuni.

E tuttavia non si possono sottacere alcuni elementi di criticità, ovvero: primo, una parte significativa dei comuni svolge un'attività insufficiente o, addirittura, gravemente inadempiente rispetto alle prescrizioni della legge; secondo, la progressiva contrazione dei bilanci comunali rischia di depotenziare in maniera importante l'attività di prevenzione e contrasto degli incendi.

Ad esempio, si pensi al ritardo con il quale troppo spesso si puliscono le aree adiacenti le strade ed il sottobosco oppure alla pratica deteriorata dell'utilizzo di diserbanti quale risposta alla carenza di personale e al sotto organico dei cantieri comunali.

Oppure si ricordino ancora le gravi inadempienze di alcuni comuni, troppi, per quanto riguarda l'accatastamento dei terreni incendiati. La *spending review* dell'era Monti – mi sia consentito dirlo – ha fatto il resto: i tagli possenti operati tra il 2011 e il 2012 hanno immediatamente prodotto una contrazione di mezzi e risorse, che ci lascia fortemente perplessi sul presente e sul futuro. In una regione come la Sardegna, ad esempio, storicamente tra quelle maggiormente segnate dalla piaga degli incendi (per sua estensione, per caratteristiche geofisiche, per la struttura dell'insediamento urbano sul territorio, se si pensa solamente alla quantità impressionante di superficie incolta o adibita a pascolo), credo che possa definirsi quanto meno coraggioso, se non eroico, pensare che si possa operare sull'emergenza con due *Canadair* di stanza ad Olbia, e con una flotta regionale di appena 12 elicotteri,

capaci di una portata d'acqua pari ad appena un quinto rispetto ai *Canadair*.

Nel 2012 in Sardegna è stato bruciato il 43 per cento della superficie totale interessata da incendi in Italia, e si sono sviluppati il 30 per cento circa del totale degli incendi. Con questo, non voglio dire che due *Canadair* su 19 non... equivale al 43 per cento del totale, e, quindi, innescare una sorta di conflitto fra poveri, ma affermare che 19 *Canadair* sono troppo pochi, e che due *Canadair* in Sardegna rappresentano una vera « istigazione » alla piromania, oltre che una offesa a chi opera, spesso in condizioni drammatiche, sulla linea del fuoco. Così come non credo che si riuscirà mai a condurre una lotta efficace al fenomeno degli incendi dolosi, senza mettere in sicurezza il territorio, attraverso un adeguato sistema di controllo satellitare e senza prevedere un sistema capillare di telecamere.

Vede, onorevole sottosegretario, siamo a fine luglio. Già ad oggi una parte importante di isola è andata in fiamme. Già ad oggi abbiamo il primo bollettino di guerra, con morti, feriti e l'ambiente devastato. Perciò le chiedo di sapere che intenzioni abbia il Governo in merito alla lotta contro gli incendi nel Paese e, nello specifico, in Sardegna, e se abbia o meno intenzione di investire una quota superiore di bilancio per l'acquisto e il noleggio di ulteriori *Canadair* e di strumenti, quali telecamere e sistemi satellitari atti ad un migliore controllo del territorio e a disincentivare e reprimere il fenomeno. Questo perché, la lotta agli incendi, noi crediamo sia uno di quei temi che non possa essere trattato come è stato trattato degli ultimi anni, che non possa essere trattato attraverso una *spending review* che opera, anche lì, dei tagli lineari. Si tratta infatti di un tema di quelli particolarmente delicati, per cui, se si opera un taglio all'ingresso, un risparmio di spesa all'ingresso di quelle politiche, si opera un aggravio di costi in uscita, in termini ambientali, in termini sociali, in termini economici rispetto al territorio inutilizzabile per anni, e spesso anche in termini di eventi luttuosi, e dei costi – se vogliamo fare proprio il « conto

della serva» anche su questi — per la collettività di quegli eventi luttuosi. La ringrazio (*Applausi dei deputati del gruppo Sinistra Ecologia Libertà*).

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per l'interno, Gianpiero Bocci, ha facoltà di rispondere.

**GIANPIERO BOCCI, Sottosegretario di Stato per l'interno.** Signor Presidente, in relazione all'atto di sindacato ispettivo presentato dall'interpellante, concernente la prevenzione degli incendi boschivi in Sardegna, si forniscono i seguenti elementi informativi, sulla base di quanto rappresentato dalle competenti strutture. Il decreto-legge 15 maggio 2012 n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 100 del 12 luglio 2012, ha previsto il trasferimento della flotta aerea antincendio — *Canadair* — dalla Protezione civile e al Ministero dell'interno. Attualmente la flotta, trasferita al Dipartimento dei vigili del fuoco e della difesa civile con decreto del Presidente della Repubblica del 5 aprile 2013, è di 19 *Canadair*. L'attuazione della citata disposizione legislativa è stata assicurata con il successivo decreto del 5 aprile 2013 con cui è stato emanato il regolamento che disciplina i tempi e le modalità per il trasferimento della flotta aerea, avvenuto effettivamente alle 24 del 21 maggio 2013, dopo il perfezionamento delle operazioni di presa in carico.

Occorre tuttavia precisare che, pur essendo stato effettuato il trasferimento della flotta al Viminale, il coordinamento operativo è rimasto in capo al dipartimento della Protezione civile che, avvalendosi del centro operativo unificato (COAU), garantisce e coordina sul territorio nazionale le attività aeree di spegnimento con la flotta aerea antincendio dello Stato. Tale disposizione risulta confermata dall'articolo 8, comma 4, del citato regolamento, che ribadisce appunto che il dipartimento della Protezione civile, tramite il centro operativo aereo unificato coordina l'impiego sul territorio nazionale anche della flotta aerea antincendio trasferita ai vigili del fuoco.

La citata legge-quadro in materia di incendi boschivi 21 novembre 2000, n. 353 e successive modifiche e integrazioni, detta le disposizioni finalizzate alla conservazione ed alla difesa dagli incendi del patrimonio boschivo nazionale, assegnando alle regioni la competenza in materia di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi ed allo Stato, tramite il dipartimento della Protezione civile, il coordinamento delle attività di spegnimento con la flotta aerea antincendio statale.

In particolare, le regioni organizzano le proprie attività attraverso i piani regionali di prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi, redatti sulla base delle linee-guida stabilite con decreto del Ministro dell'interno del 20 dicembre 2001, che costituiscono, insieme con le attività di formazione ed informazione, il cardine della predetta legge-quadro.

Per quanto riguarda la campagna antincendi boschivi 2013, si segnala che il Presidente del Consiglio dei Ministri ha trasmesso alle Regioni la nota del 20 giugno ultimo scorso, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 150 del 28 giugno 2013, con la quale ha stabilito l'inizio ed il termine dell'attuale campagna estiva antincendio boschivo, con decorrenza dal 21 giugno al 30 settembre ed, al contempo, ha fornito, in un'ottica di sinergia e di condivisione di risorse, le raccomandazioni utili per un più efficace contrasto agli incendi boschivi, di interfaccia ed ai rischi conseguenti. Analoga comunicazione è stata inviata ai Ministri competenti affinché l'azione di ciascun ente sia coordinata e strutturata nella maniera più efficace possibile.

Non si può sottacere che, in questa delicata e difficile congiuntura economica, come lei ben sa, la significativa contrazione delle risorse finanziarie da dedicare alla flotta aerea di Stato, ha determinato, al momento, che l'assetto disponibile per la campagna antincendio boschivo estiva è costituito dai soli velivoli *Canadair*.

Ciò premesso, per ovviare alla predetta riduzione, il dipartimento della Protezione civile ha suggerito alla regione autonoma



della Sardegna di diversificare la propria flotta, integrandola con mezzi ad ala fissa, come già avvenuto nella regione Puglia, che ha stipulato un contratto per due mezzi ad ala fissa.

A tal proposito, i vertici regionali, sulla base di una sperimentazione risalente al 2007, ritengono di aver già vagliato in senso negativo detta opzione; tuttavia, tenuto conto del notevole intervallo di tempo trascorso dal 2007, e gli intervenuti progressi tecnologici, la regione dovrebbe riconsiderare i parametri di validità di detti vettori.

Inoltre, si rappresenta che la giunta regionale della Sardegna ha approvato, con propria delibera n. 21/32 del 5 giugno 2013, la revisione per l'annualità 2013 del predetto piano regionale per il triennio 2011-2013, quest'ultimo approvato dalla giunta regionale con propria delibera n. 27/14 del 1° giugno 2011.

Coerentemente con le competenze attribuite dalla legge alla regione autonoma della Sardegna, il predetto piano organizza e struttura le attività dei diversi enti che in Sardegna hanno competenza sugli incendi boschivi: Corpo forestale di vigilanza ambientale, ente foreste, vigili del fuoco, associazioni di volontariato, province, comuni, che coinvolgono quest'anno complessivamente circa 10 mila unità di personale ed 11 elicotteri regionali.

Si rappresenta, inoltre, che il dipartimento della protezione civile, in vista della campagna estiva antincendio boschivo 2013, al fine di approfondire congiuntamente gli aspetti e le problematiche inerenti la materia, anche in relazione alle modifiche apportate dalla legge 12 luglio 2012, n. 100, al recente decreto del Presidente della Repubblica 5 aprile 2013, n. 40, ed alla situazione finanziaria complessiva, ha indetto, il giorno 14 maggio 2013, una riunione plenaria con le amministrazioni regionali ed i rappresentanti delle strutture operative, a cui hanno partecipato anche i rappresentanti della regione autonoma della Sardegna.

Un'ulteriore riunione tecnica di approfondimento si è tenuta a Cagliari in data 6 giugno 2013, con rappresentanti di detto

dipartimento e della medesima regione, nella quale è stato illustrato il dettaglio del sistema regionale dedicato alla campagna appunto antincendio boschivo.

Da quanto sin qui esposto risulta l'impegno che il Governo, attraverso le competenti strutture, ripone sul tema relativo alla protezione del territorio e in particolare per prevenire e reprimere il fenomeno degli incendi boschivi. Trattandosi di una questione che riveste la massima importanza, come giustamente ricordava l'interpellante, compatibilmente con il contingente quadro finanziario, il Governo assicura che verranno fatti ulteriori sforzi, così come auspicato, per reperire altre risorse e ricercare soluzioni condivise, in stretto raccordo con le autorità regionali.

**PRESIDENTE.** Il deputato Piras ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

**MICHELE PIRAS.** Signor Presidente, sono moderatamente soddisfatto, particolarmente per l'ultima parte della risposta, ovvero l'impegno a ricercare nuove risorse, che credo che sia il nodo cruciale di questa vicenda. Infatti – lo dico con un po' di ironia – se lei mi richiama le responsabilità della regione mi invita a nozze, visto e considerato che io considero quel Governo uno dei peggiori che la storia dell'autonomia ricordi, anche per la capacità mediocre che ha avuto in questi anni anche su questo tema degli incendi, viste e considerate le cifre del 2012, che possiamo tranquillamente ritenere drammatiche e anche in controtendenza rispetto a quello che è stato il ciclo 2007-2010, che aveva visto invece un miglioramento nell'attività di prevenzione e conseguentemente anche un decremento del numero degli incidenti e della quantità di superficie e di territorio coinvolta.

Il 63 per cento degli incidenti – queste sono le cifre che mi è dato conoscere attraverso i rapporti che ho avuto modo di leggere, anche per informarmi ed arrivare qui a non dire solamente cose vaghe – si sviluppa in aree adibite a pascolo oppure incolte. Ecco, questa è una delle tante

specificità che — al di là di quella più appariscente, quella geografica-fisica dell'insularità — caratterizza la mia terra, cioè una terra scarsamente popolata, con una superficie di territorio che è tra le più ampie d'Italia, fra le tre regioni più grosse d'Italia, sottopopolata e insediata a livello urbano per piccoli centri molto distanti l'uno dall'altro. Quindi, un territorio poco antropizzato, quindi meno controllato e con un'economia che si è impoverita drammaticamente negli ultimi trent'anni e non è neanche degli ultimi trent'anni, ma addirittura precedente, l'abbandono delle campagne.

Queste sono condizioni ideali, al di là di quelle climatiche, perché non penso ad esempio che in Sardegna faccia più caldo di quanto non faccia in Sicilia piuttosto che in Calabria, forse addirittura è più ventilata, però quel vento aggiunge potenzialità allo sviluppo di un rogo. Il maestrale fortissimo che spazza la mia terra per tantissimi giorni l'anno favorisce un incremento dell'entità e quindi anche dei danni dell'incendio.

Ecco, io credo che su alcuni temi — non è solo questo, è forse un tema emblematico — la *spending review*, così com'è stata pensata in questi anni, non possa essere operata, pena produrre un danno ed un costo aggiuntivo nella fase successiva, in termini di necessaria bonifica del territorio, di risanamento, di risarcimenti e di spese del Servizio sanitario.

Un po' come la storia — la dico così, chiedendo venia per la divagazione — dello sport per tutti, cioè un investimento nell'attività sportiva di tutti quanti potrebbe portare a lungo andare un beneficio per la popolazione e, quindi, uno sgravio per il costo del Servizio sanitario nazionale. Quindi, bisogna capire se è meglio tagliare i posti letto o piuttosto i piccoli presidi ospedalieri piuttosto che magari operare un investimento nella prevenzione. È un po' materia, da questo punto di vista, analoga.

Ricordo una cosa. Potrebbe essere facile demagogia, però sono conti che di questi tempi, visto anche il dibattito e l'attualità politica, andrebbero fatti. Un

solo *F-35* vale quattro *Canadair*. Un *F-35* non spegne l'incendio, ma, anzi, lo appicca molto probabilmente. Un *F-35* non salva vite, ma è pensato per altri scopi. Poi potrà essere la pace armata... Io non condivido questo concetto, ma rispetto chi la pensa in questa maniera, perché penso che la pace si produca in altra maniera, ma un *F-35* vale questo. Un altro *F-35* varrebbe risorse libere. Propongo al Governo che valuti, se non la chiusura di quel programma, così come noi abbiamo chiesto, ma l'Aula ce l'ha rigettato, quanto meno di ripensare il numero e utilizzarli in maniera diversa. Si acquistino *Canadair*, perché gli elicotteri, che pure vanno a compensazione della riduzione del numero dei *Canadair*, a mio avviso non sono la tecnologia migliore, perché hanno la capacità di imbarcare un quinto dell'acqua che imbarca un *Canadair*, perché non è direttamente proporzionale la relazione fra dodici piccole quantità d'acqua gettate e una grande massa d'acqua gettata. In altre parole, la grande massa ha una capacità di spegnere molto di più di quanto dodici piccoli lanci d'acqua riescono a fare.

Quindi, il *Canadair* è la tecnologia migliore, l'elicottero è un ripiego. Peraltro, diventano dodici. Ho notizia che la regione stia provvedendo all'acquisto di un ulteriore elicottero, ma evidentemente sono insufficienti. Così come — e concludo — parrebbe enorme e addirittura sproporzionato il personale che viene impiegato nella lotta antincendi. La Sardegna ha, come lei ha ricordato, tantissime unità di personale, migliaia di unità di personale impiegate sul territorio, ma precisamente per la specificità del territorio di quella regione risultano addirittura pochi anche questi, per le condizioni in cui opera l'attività di prevenzione incendi nella mia regione. Per cui, io attenderò e, come compete ad una forza di opposizione, sarò vigile rispetto all'impegno che ha preso il Governo di andare a ricercare nuove risorse, perché mi pare che questo luglio e agosto già annuncino, nonostante il tempo un po' più piovoso rispetto agli anni precedenti, nuovi disastri che non vorrei che

ricadessero anche in qualche maniera, diretta o indiretta, sulle nostre coscienze (*Applausi dei deputati del gruppo Sinistra Ecologia Libertà*).

***(Elementi ed iniziative di competenza in merito alla realizzazione della rete metropolitana dell'area milanese – n. 2-00136)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Cimbri n. 2-00136, concernente elementi ed iniziative di competenza in merito alla realizzazione della rete metropolitana dell'area milanese (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*).

Chiedo alla deputata Cimbri se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riserva di intervenire in sede di replica.

ELEONORA CIMBRI. Signor Presidente, la legge n. 211 del 26 febbraio 1992, e successive modificazioni e integrazioni, ha stanziato risorse per la realizzazione di interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, al fine di migliorare la mobilità e le condizioni ambientali nei centri urbani. Il decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, recante « Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria », all'articolo 63, comma 12, per promuovere lo sviluppo economico e rimuovere gli squilibri economico-sociali, ha, in particolare, disposto che, per le finalità di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, l'ammontare delle risorse stanziato dal decreto-legge n. 112 del 2008 per il triennio 2008/2010 per il finanziamento di nuovi interventi è pari a circa 141 milioni di euro.

È, altresì, opportuno creare una graduatoria di interventi da ammettere a contributo, che sia valida anche per eventuali successivi rifinanziamenti, al fine di semplificare le procedure istruttorie per l'utilizzo immediato delle risorse disponibili.

Inoltre, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 16 feb-

braio 2009, n. 99, ha indicato le direttive in merito all'allocazione delle risorse di cui ai commi 12 e 13 dell'articolo 63 del decreto-legge n. 112 del 2008.

In seguito a tutto questo iter procedurale, c'è stato il protocollo d'intesa tra regione Lombardia, provincia di Milano, comune di Milano, comune di Cormano, comune di Paderno Dugnano, comune di Senago, comune di Varedo e comune di Limbiate per la progettazione definitiva da Milano Comasina a Limbiate, sottoscritto in data 26 maggio 2006, che ha affidato alla provincia di Milano l'elaborazione del progetto definitivo mediante esperimento di asta pubblica.

Il protocollo d'intesa del 31 luglio 2007 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Lombardia, la provincia di Milano e il comune di Milano per la realizzazione della rete metropolitana dell'area milanese e l'atto integrativo al protocollo d'intesa sopra citato, sottoscritto il 5 novembre 2007 da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, regione Lombardia, provincia di Milano e comune di Milano, considera prioritario l'intervento di riqualificazione funzionale della tranvia Milano-Limbiate, perché, appunto, è di questo che si sta parlando.

L'intervento infrastrutturale è inserito in un'area ad elevata domanda di mobilità e rientra nel programma di potenziamento del complessivo sistema di trasporto pubblico locale in sede protetta. L'area in questione, nell'ambito del potenziamento del suddetto trasporto pubblico, è stata interessata al prolungamento della linea metropolitana M3 sino a Comasina, inaugurato nel mese di marzo 2011, che permette un celere, frequente e regolare collegamento dell'asta dei Giovi con i principali poli di destinazione milanesi.

Alcuni comuni, attraversati dalla linea oggetto del presente accordo, sono interessati da ulteriori opere sia di trasporto in sede protetta, sia di carattere viabilistico per le quali diventa necessaria una visione coordinata. Il costo dell'intervento della riqualificazione della linea Milano-Limbiate, sulla base del progetto defini-

tivo, risulta pari a circa 167 milioni di euro, di cui 30 milioni per l'acquisto del materiale rotabile.

Conformemente alle direttive previste dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 99 del 2009 sopra richiamato, è stato individuato un primo lotto funzionale, costituito dalla tratta tra Milano Comasina e il deposito di Varedo, per un costo totale di circa 98 milioni di euro. La provincia di Milano, il 29 settembre 2009, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto definitivo, con la richiesta di finanziamento per la realizzazione del primo lotto funzionale. La regione Lombardia, con delibera della giunta regionale del 7 ottobre 2009, si è espressa favorevolmente, ai sensi dell'articolo 5 del decreto ministeriale del febbraio 2009.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il 18 febbraio 2011, ha comunicato alla provincia di Milano che, con decreto del 28 dicembre 2010, n. 4107, è stato assunto l'impegno statale per un importo di circa 58 milioni di euro (e, cioè, il 60 per cento dell'importo complessivo, pari a 98 milioni di euro), quale cofinanziamento per la riqualificazione della tranvia extraurbana Milano-Limbiate, primo lotto funzionale Milano Comasina-Varedo deposito.

Il CIPE, nella seduta del 6 dicembre 2011, con delibera pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 giugno 2012 ha confermato il finanziamento statale di circa 58 milioni di euro, corrispondente alla quota del 60 per cento del costo dell'opera prevista, relativamente al lotto funzionale Milano Comasina-Varedo deposito. La restante quota di cofinanziamento di circa 39 milioni di euro, pari al 40 per cento dell'importo complessivo, è a carico del territorio.

L'accordo tra comune di Milano, comune di Cormano, comune di Paderno Dugnano, comune di Senago, comune di Varedo, comune di Limbiate per la realizzazione della metro tranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale è stato siglato in data 3 agosto 2012 da tutti gli enti interessati dall'opera.

Si è appreso, però, di recente, da fonti istituzionali, a conferma di quanto già diffuso dalla stampa locale, dell'intenzione di Expo di dirottare su altre opere i fondi stanziati per la ricostruzione delle tranvie Milano-Seregno e Milano-Limbiate. Così, si interromperebbe un iter ormai in dirittura d'arrivo, sia per la Milano-Seregno, dove è stata espletata una gara e i lavori sono stati aggiudicati, sia per la Milano-Limbiate che sta attendendo la firma definitiva dell'accordo siglato il 3 agosto 2012.

Quindi, noi oggi siamo qui, sottosegretario, per chiedere se sia confermato l'impegno da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'assicurare la creazione dell'opera essendo necessaria, secondo gli interpellanti, una scelta ragionevole e ponderata a favore di queste infrastrutture, giudicate importanti dalla regione Lombardia sia per quel che riguarda i flussi di visitatori verso le aree Expo, sia come patrimonio del territorio che rimarrà, quindi, anche successivamente ad Expo.

Inoltre chiediamo se si intenda organizzare un incontro con gli enti interessati per approdare, quanto prima, alla definizione dell'iter procedurale per garantire la partenza dei lavori come da accordi.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti, Rocco Girlanda, ha facoltà di rispondere.

**ROCCO GIRLANDA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Signor Presidente, in ordine ai quesiti posti nell'interpellanza urgente in discussione intendo ripercorrere per le singole opere le fasi più recenti, senza soffermarmi a ripercorrerne l'iter istruttorio, peraltro già conosciuto dagli onorevoli interpellanti.

In particolare, per quanto concerne l'intervento di riqualificazione della tranvia extraurbana Milano-Limbiate, tratta Comasina-deposito Varedo, finanziato con le risorse della legge n. 133 del 2008 (rifiinanziamento della legge n. 211 del 1992), informo che il 29 ottobre del 2010



il MIT ha trasmesso al CIPE, ai fini dell'approvazione, il piano di riparto relativo ai nuovi interventi redatto sulla base della graduatoria di merito definita nella seduta del 14 giugno 2010 dalla soppressa commissione di alta vigilanza di cui all'articolo 6 della legge n. 211 del 1992.

Le risorse disponibili per il suddetto piano di riparto, pari a complessivi 144,8 milioni di euro per gli anni 2009 e 2010, sono state impegnate dal MIT sul pertinente capitolo di bilancio 7254, con decreto n. 4107 del 28 dicembre 2010 a conclusione della procedura di cui al decreto ministeriale n. 99 del 2009.

Successivamente, il CIPE, con delibera n. 91 del 6 dicembre 2011, esaminate e condivise le valutazioni effettuate dalla competente commissione di alta vigilanza, ha approvato il programma degli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi della citata legge n. 133 del 2008.

Come scaturisce dalla citata delibera, il progetto dell'intervento di riqualificazione tranvia extraurbana Milano-Limbiate I° lotto funzionale Milano Comasina-deposito Varedo è inserito in posizioni utile per essere ammesso a finanziamento per un contributo di euro 58.934.983,20, pari al 60 per cento del costo dell'opera ammissibile a finanziamento, pari a euro 98.224.972,00.

In data 19 settembre 2012 i competenti uffici del MIT hanno richiesto una serie di adempimenti amministrativi alla provincia di Milano ed in particolare la conferma del progetto definitivo, in linea tecnica ed economica, a suo tempo trasmesso ai fini dell'istruttoria di finanziamento. L'11 marzo 2013 la provincia di Milano nel confermare l'attualità del progetto definitivo a suo tempo presentato, nel 2009, per la selezione di cui alla legge n. 133 del 2008 ha: presentato il programma temporale relativo agli adempimenti di competenza; ha confermato la validità della delibera di giunta provinciale n. 684 del 2009 inerente la copertura finanziaria dell'opera; ha trasmesso la deliberazione del consiglio provinciale n. 104 del 13 dicembre 2012 relativa all'approvazione dello schema di atto interistituzionale tra gli

enti interessati al fine, tra l'altro, della ripartizione a livello locale del costo dell'opera, prevedendone la sottoscrizione entro il mese di giugno 2013.

Dunque, in relazione a tale opera, posso assicurare che, ad oggi, presso i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è in corso di predisposizione la convenzione tra lo stesso Ministero e la provincia di Milano tesa a definire le modalità per l'erogazione dei contributi statali, previa approvazione del progetto e verifica della sussistenza del cofinanziamento.

Per quanto concerne, invece, l'intervento della metrotranvia Parco Nord-Seregno, illustro, anche in questo caso solo le ultime fasi del procedimento. L'opera è inserita nel programma delle infrastrutture strategiche, il soggetto aggiudicatore è la provincia di Milano. Il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE con delibera n. 52 del 2008 nella seduta del 27 marzo 2008, con un costo pari a 214,21 milioni di euro ed un finanziamento di 128,53 milioni di euro a carico dello Stato (legge obiettivo) a valere sui fondi di cui all'articolo 2, comma 257, della legge finanziaria n. 244 del 2007 e i restanti 85,68 milioni di euro a carico della Provincia di Milano.

In merito ai fondi, preciso che con decreto interministeriale n. 164 del 27 aprile 2011, registrato alla Corte dei conti in data 19 agosto 2011, si è autorizzato l'utilizzo da parte della provincia di Milano, quale soggetto aggiudicatore come appena detto, del contributo quindicennale dell'importo annuo di 9.573.216 euro, decorrente dall'esercizio 2008 fino all'esercizio 2022, per un totale di 177.523.824 euro, assegnato dal CIPE con la citata delibera n. 52 del 27 marzo 2008 e confermato successivamente con delibera n. 67 del 2 aprile 2008.

Il progetto prevede la trasformazione dell'attuale obsoleto impianto tranviario in una nuova metrotranvia, con rifacimento radicale dell'impianto, sia per quanto attiene alle vie di corsa e alla tecnologia impiantistica, sia per quanto riguarda la tipologia dei rotabili e i criteri stessi di



esercizio. Dell'attuale tranvia interurbana viene riutilizzato il solo sedime. L'intervento assume una dimensione di livello sovracomunale, interessando i Comuni di Milano, Bresso, Cormano, Cusano Milanino, Paderno Dugnano, Nova Milanese, Desio e Seregno, e si inquadra nel contesto di una pianificazione strategica d'ambito regionale e provinciale.

La nuova linea ha uno sviluppo di circa 14,3 chilometri, con una prima parte a doppio binario, da Parco Nord a Paderno Dugnano località Calderara (5,6 chilometri), mentre la seconda parte della linea, da Calderara a Seregno è di 8,7 chilometri, è a singolo binario con raddoppi per gli incroci. L'intervento comprende, inoltre, la realizzazione di un nuovo deposito tranviario, ubicato al confine fra i comuni di Desio e Seregno, che sostituirà il deposito esistente a nord del centro di Desio.

Al riguardo informo che, bandita la relativa gara, alcuni concorrenti hanno richiesto integrazione documentale al provveditorato delle opere pubbliche Liguria-Lombardia. Ciò ha comportato la sospensione della procedura in atto ed il conseguente slittamento dei termini previsti per la presentazione delle offerte tecnico-economiche e l'esame delle stesse da parte della preposta commissione di gara.

Pertanto, l'aggiudicazione provvisoria dell'appalto integrato è intervenuta solo l'8 agosto 2012, l'aggiudicazione definitiva il 13 settembre 2012, mentre il contratto è stato stipulato di recente, precisamente in data 11 luglio 2013. In tale quadro, posso assicurare pertanto che seguirà a breve la consegna delle aree e l'inizio dei lavori.

**PRESIDENTE.** Il deputato Ezio Primo Casati ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta all'interpellanza Cimbri n. 2-00136, di cui è cofirmatario.

**EZIO PRIMO CASATI.** Signora Presidente, colleghi, signor sottosegretario, siamo sicuramente soddisfatti della risposta, perché ha tolto quell'alea di dubbio che vi era. Sappiamo che questo procedimento è cominciato nel 2008 e sappiamo quali sono i tempi burocratici perché

opere così importanti possano trovare la loro soluzione e la loro realizzazione. Però, eravamo rimasti allarmati perché enti interessati e organi di stampa locale avevano posto la possibilità che questi fondi potessero essere dirottati su altre opere legate alla realizzazione di Expo. Abbiamo avuto rassicurazioni dal Governo sul fatto che per la Milano-Calderara-Seregno ormai siamo alla fase di sottoscrizione del contratto, già effettuata per il primo lotto funzionale, e per la Milano-Comasina-Limbiate; quest'ultima, opera indispensabile perché la rete metropolitana milanese si è espansa fino alla creazione della stazione di Comasina, linea metropolitana che è veramente secolare e come tale aveva assolutamente necessità di essere ammodernata per poter garantire un servizio, sia al pendolarismo che a tutto il movimento degli studenti che si recano negli istituti superiori della provincia di Milano e della città di Milano, e, quindi, fornire un adeguato collegamento al sistema metropolitano.

Le parole del sottosegretario, gli impegni assunti da tutti gli enti, calcolando che anche gli enti territoriali, pur nella difficoltà di bilancio di questi anni, hanno posto nei loro bilanci previsionali, annuali e pluriennali, le coperture di spese per il cofinanziamento, ci lascia ben sperare rispetto al celere inizio delle procedure di lavoro e la conclusione degli stessi nel tempo più rapido possibile.

***(Iniziativa volte a garantire il completamento dei lavori relativi alla strada statale 182 «Trasversale delle Serre» in Calabria – n. 2-00138)***

**PRESIDENTE.** Passiamo all'interpellanza urgente Censore n. 2-00138, concernente iniziative volte a garantire il completamento dei lavori relativi alla strada statale 182 «Trasversale delle Serre» in Calabria (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*).

Chiedo al deputato Censore se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riservi di intervenire in sede di replica. Ne ha facoltà.

BRUNO CENSORE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, prima di entrare nel vivo della questione mi sia consentito di esordire con una considerazione: quando il sogno di modernizzazione si trasforma in un miraggio, la speranza di rinascita per una terra, spesso dimenticata e abbandonata a se stessa, rischia di venire meno.

Dico questo, signor Presidente, onorevoli colleghi, per introdurre una vicenda che sta diventando l'ennesimo simbolo dello spreco delle risorse pubbliche e che rischia di aggiungersi al lungo elenco delle opere incompiute nel Mezzogiorno e nella fattispecie in Calabria. Mi riferisco alla Trasversale delle Serre, un'opera concepita nel lontano 1966, che servirebbe a modernizzare la Calabria attraverso la connessione dell'area dell'entroterra vibonese e catanzarese con le direttrici di sviluppo costiere, tirreniche e joniche, indicata puntualmente, dai vertici dell'Anas, come un'opera «quasi compiuta» forse perché sporadicamente viene inaugurato qualche tratto di pochi chilometri e forse per autoassolversi dalle proprie responsabilità, che ci sono e sono gravi.

La Trasversale delle Serre, in realtà, è ancora un cantiere aperto e sta diventando l'emblema dell'abbandono al quale sono state lasciati, per molto tempo, la Calabria, l'intero Mezzogiorno d'Italia. Insomma, a distanza di mezzo secolo dal suo concepimento, l'infrastruttura che si dispiega per 56 chilometri tra lo Jonio catanzarese e il Tirreno vibonese, passando per luoghi dello spirito di grande impatto storico e monumentale, come la certosa di Serra San Bruno, ad oggi rimane un'ingiustificata e scandalosa incompiuta. Eppure, come ho avuto modo di rilevare in premessa, l'idea di mettere in cantiere una strada a scorrimento veloce in grado di collegare attraverso l'altipiano delle Serre, lo Jonio e il Tirreno calabrese, risale addirittura al 1966.

Il primo appalto della Trasversale è stata aggiudicato solo nel 1983, 30 anni fa, e nello stesso decennio sono stati aperti al traffico due lotti di complessivi 4 chilometri, di cui 2 chilometri ricadenti nel

tronco 1°, lotto 1, «strada provinciale Fondo Valle Mesima-Vazzano» (Viadotto Scornari-Vazzano), e 2 chilometri ricadenti nel tronco 3°, lotto 1 «Vallelonga-Cimbello».

A distanza di 14 anni, dal 1983, nel 1997 l'Anas aggiudicava i lavori riguardanti l'appalto di due lotti complessivi di 4 chilometri: Chiaravalle Centrale-Argusto, per 1,8 chilometri, e Gagliato per 1,2 chilometri, ricadenti nel tronco 5°, i cui i rispettivi lavori sono stati ultimati nel 2007 per il primo.

Il secondo, cioè Argusto-Gagliato, è in corso di costruzione, sebbene il completamento fosse stato annunciato dall'ANAS per il 2011. Stiamo parlando di due chilometri iniziati nel 1997 ed ancora oggi non consegnati: 16 anni, quindi, per appena due chilometri. Lo ripeto: 16 anni per 2 chilometri non ancora completati!

Snocciolando date improbabili, dettate più dal libro dei sogni che dalla realtà, il 25 gennaio 2006 la stessa ANAS ha poi proceduto alla consegna definitiva di tutte le aree interessate dai lavori riguardanti il tronco 4° e del tronco 4°-bis di 21 chilometri, prevedendo come termine di consegna settembre 2009. Allo stato attuale, però, risultano realizzati ed aperti al traffico soltanto 7,1 chilometri riguardanti l'intero tronco 4°-bis, con avvenuta inaugurazione il 28 febbraio 2011; ma dell'altro, che consta di complessivi 16 chilometri, solo 10 sono stati aperti al traffico: i restanti sono bloccati da oltre un anno, pare per difficoltà dell'impresa, senza che l'ANAS ad oggi abbia avviato delle iniziative concrete per farli ripartire in tempi certi. Da qualche giorno mi è giunta notizia che l'impresa in difficoltà è gestita da un commissario straordinario: quindi l'ANAS ha la possibilità concreta di interloquire con un soggetto titolato e far ripartire i lavori.

Nello stesso anno — e siamo ancora nel 2006 — la regione Calabria su mio preciso impegno ha destinato la somma di 44 milioni di euro sui fondi del POR 2000-2006 per l'esecuzione dei lavori lungo il tronco 3, lotto n. 2 (Vallelonga-Cimbello), per l'appalto dei lavori nel tronco 1 lotto

n. 1-2 stralcio (strada provinciale Fondovalle Mesima-Viadotto Scornari) e lotto n. 2 (A3-strada provinciale Fondovalle Mesima) per complessivi 6,3 chilometri. L'aggiudicazione dei lavori è avvenuta nel 2011; ad oggi, manco a dirlo, a distanza di due anni non sono ancora iniziati, anche se si conosce il nome dell'impresa, Cavalieri Spa, pare per problemi di progettazione e per qualche difficoltà dell'impresa.

Inoltre, nella delibera CIPE n. 62 del 3 agosto 2011 sono stati finanziati con un importo di 221 milioni di euro i tronchi mancanti: tronco 1° da Vazzano a Vallelonga e il lotto 4 del tronco 5° (Gagliato-Soverato); finanziamento confermato sotto la mia costante vigilanza nel Programma infrastrutture strategiche allegato al Documento di economia e finanza 2013, approvato dalla Camera dei deputati ad aprile scorso. Insomma, tra ritardi e negligenze, è evidente la necessità di spingere sull'acceleratore, soprattutto adesso che le risorse ci sono.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, dopo decenni di annunci la Calabria e i calabresi non possono più attendere, anche perché i ritardi di completamento dell'opera stanno determinando innumerevoli disagi e un mancato sviluppo e ammodernamento; considerata anche e soprattutto la scarsa efficienza delle altre infrastrutture, la A3 e la Statale 106. Su tutte, d'altronde, si pensi che soltanto nelle scorse settimane il rapporto del Censis (e cito testuali parole dell'istituto, che ha analizzato il divario tra le regioni del nord e del Mezzogiorno) ha evidenziato che il sud Italia è abbandonato a se stesso, con infrastrutture scarsamente competitive. Perciò, nella consapevolezza che la crescita non possa e non debba rimanere una semplice enunciazione propagandistica, mi sia consentito di ricordare che nel Mezzogiorno e in Calabria il completamento delle opere infrastrutturali, costellato da atavici ed inaccettabili ritardi, non può più aspettare.

Perciò, chiedo al Governo di sapere quali iniziative intenda assumere nei confronti dell'ANAS per garantire in tempi

celeri la conclusione dei lavori per i tratti non ancora consegnati e per quelli non ancora ultimati e bloccati.

Chiedo, altresì, di sapere se le risorse già stanziare rischiano di diventare indisponibili a causa della non cantierabilità dei lotti in questione.

Chiedo, inoltre, se l'ANAS, dopo tanti decenni, sia in possesso della progettazione dei tronchi mancanti.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Rocco Girlanda, ha facoltà di rispondere.

**ROCCO GIRLANDA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Signor Presidente, convergo innanzitutto con gli onorevoli interpellanti.

L'ammodernamento della strada statale 182 « Trasversale delle Serre » è strategica, sia perché costituisce un importante collegamento trasversale est-ovest, tra la costa tirrenica e la costa jonica, sia in quanto, insieme all'ammodernamento delle altre due direttrici costiere, la strada statale 106 « Jonica » e l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, contribuirà senza dubbio al potenziamento della rete viaria regionale.

La nuova infrastruttura, ricadente interamente nei territori provinciali di Vibo Valentia e Catanzaro, sarà una strada extraurbana secondaria (categoria CI, sezione stradale da 10,50 metri a singola carreggiata e una corsia per senso di marcia), suddivisa in cinque tronchi principali, ciascuno dei quali, a sua volta, è frazionato in vari lotti, alcuni già aperti al traffico, altri in fase di realizzazione o in appalto o in fase di progettazione.

A tale proposito, ritengo utile fornire un quadro aggiornato dei relativi lotti. Sono stati già realizzati ed aperti al transito i seguenti lotti per complessivi 7,1 km: tronco 1°, lotto 1°, stralcio 1° « SP Fondo Valle Mesima-Vazzano – Viadotto Scornari-Vazzano » per 2,1 km; tronco 3°, lotto 1°, « Vallelonga-Cimbello », per 2 km; tronco 5°, lotto 1°, « Chiaravalle-Argusto », per 1,8 km; e tronco 5°, lotto 2°, « Argusto-SP per Argusto », per 1,2 km.

Sono tuttora in corso, invece, i lavori di completamento della costruzione del lotto 3° del tronco 5° della Trasversale delle Serre dalla strada provinciale per Argusto allo svincolo di Gagliato del tronco 5° Chiaravalle-Soverato. In particolare, l'opera prevede essenzialmente il completamento del lotto 3°, nell'ambito del tronco 5°, già appaltato ad altra impresa e successivamente rescisso a causa di reiterate inadempienze contrattuali. Il tracciato si sviluppa per una lunghezza complessiva di 2,8 km. L'apertura, inizialmente prevista per il 31 luglio prossimo, non potrà essere confermata a causa delle difficoltà economiche che hanno investito l'impresa esecutrice dei lavori. Il riavvio delle lavorazioni e la conseguente data di ultimazione delle stesse potranno essere determinate a breve non appena i rappresentanti dell'impresa riusciranno a risolvere le suddette criticità.

Risultano, altresì, in corso i lavori di costruzione dei tronchi 4° e 4°-bis, tronco 4°: da bivio Montecucco a svincolo di Chiaravalle. Tronco 4° bis: asta per Serra San Bruno. Il tratto si sviluppa per una lunghezza complessiva di 22 km.

Devo ricordare che dal 28 febbraio 2011 è aperto al traffico tutto il tronco 4°-bis (bretella per Serra San Bruno) di circa 7 km e 1 km del tronco 4°. Inoltre, in data 1 agosto 2012, sono stati aperti al traffico ulteriori 8 km del tronco 4°, mentre, in data 7 dicembre 2012 è stata aperta al traffico la galleria naturale Monte Costantino, per cui il tronco 4° risulta aperto al traffico dalla progressiva iniziale fino al km 9+580 (svincolo di Torre di Ruggiero). Sono in corso i lavori dallo svincolo di Torre di Ruggiero allo svincolo di Chiaravalle.

La mancata apertura dei restanti 6 km del tronco 4°, inclusi lo svincolo di Chiaravalle e quello di Torre di Ruggiero, è legata anch'essa a difficoltà economiche dell'appaltatore, Impresa Spa, che dal mese di aprile scorso ha abbandonato i cantieri. Al fine di individuare soluzioni idonee per il completamento di tali lavori, l'ANAS ha fatto presente di aver incon-

trato numerose volte i rappresentanti della società Impresa, attualmente in amministrazione straordinaria.

Risultano, invece, di prossimo avvio i lavori relativi al tronco 1°, lotto 2°: A3 svincolo Serre – strada provinciale Fondo Valle Mesina; tronco 1°, lotto 1°, stralcio 2°: strada provinciale Fondo Valle Mesina – Viadotto Scornari; tronco 3°, lotto 2°: da Località Cimbello – Bivio Montecucco.

L'intervento, che ha uno sviluppo di 6,3 chilometri, è interamente finanziato e l'ANAS ha stipulato il contratto d'appalto integrato (affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dei lavori). L'appaltatore ha in corso di redazione il progetto esecutivo.

Per quanto riguarda, infine, i lavori in fase di progettazione, è stato interessato anche il Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica presso il Ministero dello sviluppo economico, il quale ha precisato che con la delibera n. 62 sono stati assegnati 185,9 milioni di euro i quali, sommandosi ai 35,7 milioni di euro dichiarati già disponibili all'atto di adozione della predetta delibera, danno effettivamente luogo a un finanziamento pari a 221,7 milioni di euro, equivalente al costo stimato dell'opera.

Il medesimo Dipartimento ha fatto presente che i 185,9 milioni di euro, assegnati con la deliberazione citata, sono effettivamente disponibili, in quanto tratti sulle risorse del Fondo sviluppo e coesione assegnate alla regione Calabria per il periodo di programmazione 2007-2013 e che, trattandosi di un'opera infrastrutturale strategica d'interesse regionale, non si darà corso a un CIS, bensì ad un accordo di programma quadro rafforzato, che contiene un'apposita disciplina volta a conseguire i medesimi risultati di certezza e sollecitudine dell'intervento. Allo stato detto Dipartimento è in attesa che la regione Calabria avanzi la richiesta di attivazione dell'APQ medesimo.

In particolare, per i suddetti lavori rappresento che: per il tronco 1°, lotto 1°, stralcio 1°, Autostrada A3 Vazzano (completamento, superamento del cimitero di Vazzano), il Piano per il sud ha assegnato

un finanziamento di 6,5 milioni di euro. L'intervento ha uno sviluppo di 0,5 chilometri. L'ANAS ha predisposto il progetto preliminare. Sono in corso l'acquisizione dei pareri degli enti competenti in sede di conferenza dei servizi e la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione d'impatto ambientale del progetto presso la Regione Calabria.

Per quanto riguarda il tronco 1° autostrada A3 Vazzano, lotto 1°, stralcio 2° (completamento, superamento del colle dello Scornari), il Piano per il sud ha assegnato un finanziamento di 14,4 milioni di euro. L'intervento ha uno sviluppo di 1,7 chilometri. I lavori appaltati dall'amministrazione provinciale di Vibo Valentia non sono stati ultimati, poiché il contratto d'appalto è stato rescisso. Una volta perfezionato da parte della provincia di Vibo Valentia il trasferimento all'ANAS della competenza per la realizzazione dell'intervento, la medesima ANAS avvierà la progettazione esecutiva delle opere di completamento per il riappalto dei lavori.

Per quanto riguarda il tronco 2°, lavori di costruzione della variante alla strada statale n. 182, lotto unico da Vazzano a Vallelonga, il Piano per il sud ha assegnato un finanziamento di 95,3 milioni di euro. L'intervento ha uno sviluppo di 7,5 chilometri. L'ANAS ha predisposto il progetto preliminare. Attualmente sono in corso l'acquisizione dei pareri degli enti competenti in sede di conferenza dei servizi e la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione d'impatto ambientale del progetto presso la regione Calabria.

Per quanto riguarda il tronco 5°, lotto 4°, stralcio 1°, svincolo Gagliato – svincolo Satriano compresa bretella Satriano, il Piano per il sud ha assegnato un finanziamento di 36,1 milioni di euro. L'intervento ha uno sviluppo di 3,4 chilometri. L'ANAS ha completato il progetto definitivo e a breve saranno avviate le procedure approvative (conferenza dei Servizi e VIA).

Per il tronco 5°, lotto 4°, stralcio 2°, Svincolo Gagliato – Svincolo Satriano compresa bretella Satriano, il Piano per il sud ha assegnato un finanziamento di 35,7 milioni di euro. L'intervento ha uno svi-

luppo di 2,5 chilometri. L'ANAS ha completato il progetto definitivo e a breve saranno avviate le procedure approvative (conferenza dei Servizi e VIA).

Per il tronco 5°, lotto 5°, svincolo Satriano – svincolo Soverato, il Piano per il sud ha assegnato un finanziamento di 33,7 milioni di euro. L'intervento ha uno sviluppo di 3,4 chilometri. L'ANAS ha completato il progetto definitivo e a breve saranno avviate le procedure approvative (conferenza dei Servizi e VIA).

È intendimento del Governo seguire con la massima attenzione l'evolversi delle procedure in atto, onde favorire l'accelerazione massima della realizzazione degli interventi in esame sulla Trasversale delle Serre.

**PRESIDENTE.** Il deputato Censore ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

**BRUNO CENSORE.** Signor Presidente, ringrazio l'onorevole sottosegretario per la risposta dettagliata e compiuta che ha fornito. Nel merito non mi ritengo soddisfatto perché noi parliamo di un'opera che è stata iniziata trenta anni fa e ancora parliamo di progetti preliminari. Parliamo di pareri che ancora devono essere acquisiti per i tronchi mancanti che devono essere appaltati. Quindi, vi è uno scarso impegno da parte dell'ANAS. Tante cose sono state ribadite dall'onorevole sottosegretario, soprattutto per quanto riguarda i lavori del monte Scornari, che la provincia non è riuscita ad ultimare – stiamo parlando di cose che cominciano ad essere ataviche – e una volta che la provincia di Vibo comunicherà l'impossibilità di eseguire l'ANAS prenderà in mano la questione. Non è così, c'è uno scarso impegno, nonostante da parte del Governo e da parte della regione Calabria ci sia stato l'impegno a reperire le risorse. È una questione di credibilità. Noi siamo di fronte ad uno Stato che, seppure in un momento di difficoltà del Governo e seppure in un momento di difficoltà, ci mette le risorse e un ente, un'azienda di Stato, che avrebbe il precipuo compito di portare



a compimento i lavori, ancora si attarda nella progettazione preliminare. Per quanto riguarda il tratto che lei citava, relativo al tratto Argusto Gagliato, è vero che l'impresa che sta portando avanti i lavori ha delle difficoltà economiche, però l'ANAS potrebbe intervenire con i pagamenti e allevierebbe le difficoltà dell'impresa. Per quanto riguarda i lavori bloccati sul tratto Torre Ruggiero Chiaravalle, è vero che la ditta Impresa Spa si trova in uno stato di difficoltà — dicevo poc'anzi che è stato nominato un commissario straordinario — però da oltre un anno i lavori sono stati abbandonati dall'impresa senza che l'ANAS abbia avviato quelle procedure necessarie per accelerare i lavori. Quando parlo di procedure, mi riferisco all'avvio delle procedure per rescindere il contratto, all'avvio delle procedure per capire se la seconda impresa dopo l'impresa aggiudicatrice era interessata a continuare i lavori. Insomma, vi è un balletto di date e di numeri che però la dicono lunga sul fatto che un'opera iniziata trent'anni fa, che serviva per modernizzare la Calabria, per consentire l'intermobilità tra una costa ed un'altra, a distanza di trent'anni è un cantiere aperto, un'eterna incompiuta e le popolazioni intere avrebbero il giusto diritto di chiedere il danno che hanno subito per il mancato sviluppo e per l'isolamento cui sono state relegate. Ringrazio il sottosegretario che ha confermato la disponibilità delle risorse e per il quadro che ha costruito in maniera dettagliata. Io continuerò la mia battaglia personale. L'ho fatta quando ero sindaco e quando sono stato consigliere regionale. È giusto che la mia terra si doti di opere infrastrutturali moderne e che si colmi il divario che c'è tra il nord e il sud. La Calabria ha pieno titolo ad essere una terra diversa, ad essere una terra dove ci sono infrastrutture moderne. Per questo continuerò la mia battaglia parlamentare, vigilerò e se necessario, come abbiamo fatto altre volte, chiameremo gli amministratori alla mobilitazione, perché non è consentito che l'ANAS su questa questione non ci abbia messo da tempo l'impegno giusto.

***(Iniziativa normativa volte ad introdurre il reato di omicidio stradale, garantendo l'effettiva espiazione della pena detentiva in carcere da parte dei responsabili  
— n. 2-00147)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Giancarlo Giorgetti n. 2-00147, concernente iniziative normative volte ad introdurre il reato di omicidio stradale, garantendo l'effettiva espiazione della pena detentiva in carcere da parte dei responsabili (*Vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti*).

Chiedo al deputato Marco Rondini se intenda illustrare l'interpellanza Giancarlo Giorgetti n. 2-00147, di cui è cofirmatario, o se si riserva di intervenire in sede di replica.

MARCO RONDINI. Signor Presidente, intendo illustrarla. I recenti drammatici fatti di cronaca ci ricordano che esiste un problema che attende ancora una risposta. Stando ai dati contenuti nel testo del comunicato stampa ACI-ISTAT, nel 2012, sulla base di una stima preliminare, si sono verificati in Italia 184.500 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti è pari a 3.650, mentre i feriti ammontano a 260.500. Stando all'ASAPS, l'Associazione sostenitori ed amici della Polizia stradale, è alta la percentuale di chi causa incidenti mortali sotto l'effetto di alcool o droga.

L'ASAPS, e noi con loro, auspica che nel *report* definitivo e finale del 2012, che verrà stilato dall'ACI e che sarà distribuito verso ottobre-novembre, siano contenute le percentuali degli incidenti legati all'uso di droga e alcool. Stando, però, alle stime di ASAPS, i pirati della strada non recedono: il numero di episodi analizzati del 2012 che si riferiscono solo ai casi di pirateria grave è aumentato del 12 per cento, con 953 fughe rispetto alle 852 del 2011, e l'alcool e la paura di perdere la patente restano moventi di prim'ordine.

Il bilancio è pesante: 130 persone uccise in 128 incidenti mortali e 1.111 feriti. L'alcool è un accelerante pericolosissimo

in questi casi, se è vero che il 20 per cento dei pirati, 115 sui 569 identificati, è risultato positivo all'etilometro. Tra questi, quindici avevano assunto anche stupefacenti.

Nei 128 episodi di pirateria mortale l'autore aveva certamente bevuto nel 14,5 per cento dei casi in cui è stato identificato poco dopo l'incidente. Si devono aggiungere, poi, tutti i pirati identificati a distanza di tempo, per cui non è stato possibile effettuare la prova con l'etilometro. La stima totale si potrebbe così avvicinare al 40 per cento.

Nel 2011, secondo i dati raccolti dall'osservatorio ASAPS, il numero di episodi segnalati di pirateria grave è aumentato del 45 per cento rispetto al 2010, passando a 852. Molti si riferiscono a scontri gravissimi, con 127 decessi, aumentati, anche questi, del 29 per cento, come del resto il numero dei feriti: 995 nel 2011, più 33 per cento rispetto al 2010. Nel caso di pirateria mortale, il 35 per cento dei pirati guidava in stato di ebbrezza e/o sotto l'effetto di droga, confermando come il tema dell'assunzione di alcool per chi guida sia una grave criticità per la sicurezza delle nostre strade. Va poi segnalato che il 24 per cento dei pirati sono stranieri.

Va ricordato che il reato di omicidio colposo con violazione delle norme sulla circolazione stradale è stato oggetto di uno dei primi interventi del passato Governo Berlusconi, con il cosiddetto « decreto-legge sicurezza » del 23 maggio 2008, n. 92, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2008, n. 125, che ha elevato il tetto della pena detentiva, sia nel minimo che nel massimo.

Inoltre, ha portato la pena detentiva da 12 anni fino a 15 anni nel caso di morte di più persone. Tali modifiche hanno consentito di aumentare i termini prescrizionali, così da non temere i rischi di inefficacia dei processi penali. L'intervento normativo in senso repressivo fu motivato dall'esigenza che potesse fungere da deterrente per coloro che, mettendosi al volante in stato di alterazione psicofisica dovuta ad assunzione di stupefacenti o ad

ingestione di alcool, si ponessero quale causa tutt'altro che potenziale di incidenti stradali con vittime.

Tuttavia, le sanzioni, seppur aumentate, sancite dagli articoli 589 e 590 del codice penale, che regolano l'omicidio colposo e le lesioni colpose, non hanno intaccato la configurabilità del reato a titolo di colpa, mentre oggi è necessaria e opportuna una configurazione autonoma del reato, dove la condotta, cioè assumere alcool o droghe, associata alla conduzione di un veicolo a motore, assume la veste di reato voluto, ponendosi come elemento presupposto e rilevante rispetto a precise conseguenze giuridiche.

In buona sostanza riteniamo che si debba arrivare a punire la condotta consistente nel porsi alla guida di un veicolo nelle condizioni soggettive citate, dato che ovvia e comune scienza ci avvisa che è fortemente probabile la possibilità di provocare incidenti stradali sotto l'influenza degli stati alterativi descritti.

In questa circostanza, insomma, la condizione di reale prefigurazione del possibile evento mortale o lesivo in termini di elevata probabilità si differenzia da quella che viene definita come « colpa cosciente », che presuppone la convinzione del non verificarsi dell'evento, che peraltro rimane astrattamente possibile.

Anche da parte della giurisprudenza, negli ultimi anni, si è registrato un ingresso del dolo eventuale, attraverso alcune sentenze di merito particolarmente innovative, che hanno iniziato a ritenere compatibili l'omicidio volontario e l'incidente stradale sotto l'influenza di sostanze alcoliche o stupefacenti. Vale la pena di citare, a tale proposito, la conferma della condanna in appello a 21 anni e quattro mesi per omicidio volontario per l'albanese omicida Ilir Beti, che ubriaco alla guida, il 13 agosto 2011, aveva ucciso con un terribile contromano sulla A26, ad Alessandria, quattro giovani e incolpevoli ragazzi francesi. E noi non possiamo che sottoscrivere le parole di Giordano Biserni, presidente dell'ASAPS, che definisce questa sentenza come un « elisir di fiducia nella giustizia vera ».

Riteniamo quindi che, per fugare ogni dubbio sulle sentenze per gli omicidi più gravi della strada correlati ad alcool e droga, sarebbe sufficiente che finalmente il legislatore si decidesse a varare la nuova figura dell'omicidio stradale, così come sollecitato da diverse associazioni, e questo è l'invito che rivolgiamo al Governo, auspicando che la questione sia affrontata in tempi brevi e non rimanga lettera morta.

**PRESIDENTE.** Il Sottosegretario di Stato per la giustizia, Cosimo Maria Ferri, ha facoltà di rispondere.

**COSIMO MARIA FERRI,** *Sottosegretario di Stato per la giustizia.* Grazie, Presidente. Ringrazio l'onorevole Rondini e i deputati che hanno firmato questa interpellanza, perché hanno evidenziato un tema molto, molto importante, che è caro certamente a questo Governo e su cui occorre riflettere con grande attenzione, con serenità, ma con incisività.

Devo dire che non si può non iniziare questa risposta che esprimendo solidarietà, affetto, vicinanza, a tutti i familiari e a tutti i genitori che hanno perso un figlio o un proprio familiare, un proprio congiunto, in incidenti stradali. Sono fatti che certamente meritano una attenta riflessione, vicinanza e le risposte devono essere chiare. Cerco quindi di rispondere in maniera, spero, esauriente all'interpellanza e ai quesiti posti dai deputati.

Devo però premettere che occorre agire in tre direzioni, secondo il Governo, perché c'è una direzione che sicuramente deve guardare alla prevenzione. Occorre infatti prevenire, occorre che questi episodi facciano riflettere e, quindi, occorre intervenire per educare. Devono essere fatte delle campagne dal punto di vista della prevenzione e dell'educazione, molto efficaci; prevenzione ed educazione, che vogliono dire garantire la sicurezza stradale, che è il tema di cui oggi parliamo. Quindi, se non agiamo in tutte queste direzioni, non possiamo, secondo me, dare quelle risposte che i cittadini si aspettano.

Dal punto di vista giuridico — e poi arrivo ad una risposta più tecnica — oc-

corre certamente ricordarsi che in un processo penale esistono le vittime e quindi deve essere anche alta l'attenzione verso le vittime, perché quando si parla di giustizia penale e di processo penale, si parla spesso di imputato e si parla forse un po' meno di vittima e di persona offesa. Devo dire che l'interpellanza urgente oggi in discussione ripropone alla nostra attenzione, purtroppo, alcuni gravi fatti di cronaca nei quali sono state coinvolte persone che hanno perso la vita a seguito di sinistri causati da pirati della strada.

E in questo senso i dati oggi ripetuti e sottolineati dall'onorevole Rondini fanno comprendere quanto il fenomeno sia purtroppo troppo spesso frequente.

Per quanto riguarda il profilo, evidenziato dagli interpellanti, relativo all'opportunità di introdurre, nel nostro ordinamento, il cosiddetto reato di omicidio stradale, segnalo che già nella scorsa legislatura l'introduzione di tale reato ha costituito oggetto di diversi disegni di legge. Lo scopo perseguito era quello di porre un freno al preoccupante fenomeno degli incidenti stradali provocati da coloro che si pongono alla guida di veicoli sotto l'effetto di alcool o di sostanze stupefacenti.

Il problema più rilevante evidenziato da quelle proposte normative e oggi ripreso dai deputati che hanno firmato l'interpellanza era peraltro rappresentato dalla introduzione del nuovo delitto di omicidio stradale quale fattispecie dolosa (e non più colposa), con conseguente inasprimento del relativo trattamento sanzionatorio. Si argomentava, infatti, che colui che si pone alla guida di un veicolo in stato di ebbrezza o di alterazione da sostanze stupefacenti accetta comunque il rischio di provocare la morte di altri (il cosiddetto dolo eventuale già citato anche dall'onorevole Rondini). Tale impostazione, tuttavia, ha dovuto scontare la difficoltà di configurare in concreto, dal punto di vista anche probatorio, l'elemento psicologico del reato in siffatti termini, anche se la giurisprudenza non ha mancato di sanzionare in modo adeguato fattispecie connotate da condotte di guida

sconsiderate proprio valorizzando l'elemento del dolo eventuale. E sono stati citati anche in quest'Aula alcuni casi in cui è stata riconosciuta questa fattispecie.

Peraltro, al di là della configurabilità del reato in termini dolosi (che, come già detto, potrebbe comportare problematiche di compatibilità con i principi generali dell'ordinamento e non minori difficoltà sul piano della prova del dolo), l'obiettivo principale delle predette proposte era quello di un inasprimento del trattamento sanzionatorio. In particolare, con la configurazione dell'omicidio stradale come autonoma fattispecie di reato, si intendeva sottrarre tale figura di reato al giudizio di bilanciamento tra circostanze e, quindi, al « rischio » di una riduzione della pena come conseguenza di una eventuale concessione di attenuanti il cui effetto sarebbe stato quello di « declassare » l'omicidio stradale al livello di un qualunque altro omicidio colposo (punibile da 6 mesi a 5 anni di reclusione, anziché con la pena da 2 a 7 anni prevista per l'omicidio con violazione delle norme sulla circolazione stradale).

Tuttavia, si deve evidenziare che anche le norme attualmente in vigore garantiscono la possibilità di una risposta sanzionatoria adeguata, nel contempo lasciando al giudice uno spazio di discrezionalità ineliminabile se si vuole che anche la pena sia adeguata al caso concreto.

Infatti, l'obiettivo di evitare il bilanciamento con eventuali attenuanti, in tal modo garantendo la certezza di una pena effettiva e più severa, è stato già raggiunto dal legislatore con riguardo ai casi in cui il reato venga commesso da una persona in stato di ebbrezza o di alterazione per l'effetto di sostanze stupefacenti: in tale eventualità, in particolare, nel nostro codice è già previsto attualmente in base all'articolo 590-*bis* del codice penale che l'aumento contemplato dall'aggravante in questione, prevista dal comma 3 dell'articolo 589 del codice penale, non possa essere eliso dal riconoscimento di even-

tuali attenuanti (tranne che per quelle previste dagli articoli 98 e 114 del codice penale).

In questi casi che sono oggetto dell'interpellanza urgente, quindi, la pena prevista dalla legge va da un minimo di 3 anni ad un massimo di 10 anni di reclusione e appare adeguata al tipo di reato ed a consentire al giudice di commisurarla in maniera proporzionata alla gravità di ciascun caso concreto.

Resta, invece, tuttora, in base alla vigente normativa, la possibilità di bilanciare eventuali attenuanti con l'aggravante della violazione delle norme sulla circolazione stradale allorché il reato non venga commesso in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione da sostanze stupefacenti: rispetto a tali casi, nella legislatura in corso, nella quale risultano nuovamente presentati alcuni disegni di legge sull'argomento dell'omicidio stradale, potrà essere riconsiderata la necessità di un inasprimento del trattamento sanzionatorio, e della certezza di una pena effettivamente commisurata alla gravità dei fatti, o ricorrendo all'introduzione dell'ipotesi dell'omicidio stradale oppure estendendo anche ai predetti casi (previsti dal comma 2 dell'articolo 589 del codice penale) la norma sul divieto di bilanciamento con le attenuanti (già prevista dal citato articolo 590-*bis* del codice penale per la sola ipotesi di cui al comma 3 dell'articolo 589 del codice penale). Quindi in questo caso si propone di estendere questo divieto di bilanciamento anche ai casi del comma 2 dell'articolo 589 del codice penale.

Quanto al diverso profilo connesso alla recente approvazione del decreto-legge n. 78 del 1° luglio 2013, cosiddetto svuotacarceri, intendo evidenziare che con tale provvedimento il Governo ha inteso favorire l'adozione di efficaci meccanismi di decarcerizzazione nei confronti di persone di ridotta pericolosità sociale per avviare a soluzione il grave problema del sovraffollamento carcerario.

In particolare, tale decreto-legge — lungi dal prevedere impunità di sorta e lo sottolineo: lungi dal prevedere impunità di sorta — agisce nella duplice direzione di

limitare gli ingressi in carcere e di favorire le uscite dal circuito penitenziario solo per i soggetti meno pericolosi, incentivando, nel contempo, le opportunità rieducative nel solco dei principi costituzionali in materia penale.

Si segnala, inoltre, che anche l'istituto della messa alla prova (oggetto del disegno di legge attualmente in discussione al Senato) non è applicabile ai casi di omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale, atteso che l'istituto della messa alla prova (così come è configurato nel testo dell'articolo 168-*bis* del codice penale attualmente in discussione) riguarderà solo i reati puniti con pena detentiva non superiore nel massimo a quattro anni, mentre, nel caso di omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale, la pena massima prevista è quella di 7 anni di reclusione (7 anni di reclusione per l'ipotesi di cui al comma 2 dell'articolo 589 del codice penale; mentre la pena per l'ipotesi di cui al comma 3 dell'articolo 589 del codice penale è quella, come ho già detto, da 3 a 10 anni, quindi non si applica la messa alla prova né nel caso del comma 2 né nel caso del comma 3).

Anche l'istituto della sospensione del procedimento nei confronti degli irreperibili non sarebbe applicabile ad un caso come quello della povera Beatrice Papetti, in quanto, poiché risulta, da notizie apprese dalla stampa, che la persona che ha confessato il reato si è presentata dai carabinieri, si può affermare — fermo restando che si tratta ancora di un disegno di legge in discussione, da un lato, e, dall'altro, di un caso la cui valutazione è di esclusiva competenza della autorità giudiziaria — che tale persona ha avuto « conoscenza del procedimento » a suo carico, per cui, in base al comma 2 dell'articolo 420-*bis* del codice penale, nel testo attualmente in discussione, sarebbe consentito svolgere il processo anche in assenza dell'imputato.

Nel concludere, intendo assicurare che i disegni di legge all'esame delle Camere in tema di omicidio stradale saranno oggetto di attenta considerazione da parte del

Governo, essendo auspicabile un più puntuale e rigoroso assetto della materia.

Nel manifestare, però, ancora piena solidarietà e vicinanza ai familiari delle vittime dei sinistri stradali, credo che sia, anche in questa sede, opportuno rimarcare che il Governo intende profondersi nel massimo impegno possibile, non solo nel seguire l'*iter* parlamentare, ma anche — e lo sottolineo, perché questo è il punto, e concludo come ho iniziato — nel cercare di percorrere ulteriori strade finalizzate alla ricerca di nuove forme di riparazione dei danni patiti dalle vittime, a sviluppare nuovi interventi di adeguamento degli standard di sicurezza delle infrastrutture stradali ed alla diffusione di campagne di prevenzione e di educazione a tutti i livelli, istituzionale, scolastico e mediatico, al fine di formare una nuova cultura della sicurezza stradale, nella consapevolezza che anche l'introduzione delle pene più severe potrebbe avere un'efficacia assai limitata, alla luce anche di noti studi criminologici e statistici, in chiave di orientamento delle condotte degli utenti della strada, e, quindi, in termini di prevenzione, restando quella sul piano culturale, educativo e pure risarcitorio — utilizzando anche i fondi previsti e cercando di aumentare le entrate in questi fondi che servono anche per garantire la sicurezza stradale — l'unica strategia in grado di raggiungere risultati significativi nei confronti di un fenomeno, quello delle morti e degli infortuni da incidenti stradali, che comporta, non solo costi umani, ma anche sociali non più tollerabili.

E segnalo, tra l'altro, che proprio stamani, parlando col Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, l'onorevole Carrozza, di questo argomento e di questo tema, mi ha fatto presente e mi ha autorizzato a farlo presente anche agli interpellanti, che il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca ha prenotato degli spazi televisivi su MTV, che è lo strumento mediatico più utilizzato dai giovani, per iniziare delle campagne, campagne pubblicitarie di prevenzione e di educazione che riguarderanno anche la



sicurezza stradale, per cercare davvero di dare un segnale forte come Governo.

**PRESIDENTE.** Il deputato Rondini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta all'interpellanza Giancarlo Giorgetti n. 2-00147.

**MARCO RONDINI.** Signor Presidente, noi siamo abituati a giudicare i fatti. Noi attenderemo che alle parole segua un'azione decisa del Governo in questa direzione e ci aspettiamo che veramente venga posta mano finalmente alla soluzione di questa questione. La sua risposta mi sollecita, fra l'altro, la condivisione di quanto ha affermato la mamma di Andrea De Nando dopo aver saputo — fra l'altro, persone e caso che citiamo nella premessa dell'interpellanza — che l'investitore di suo figlio, un medigliese di quarant'anni, all'epoca dei fatti già condannato in primo e secondo grado a tre anni e otto mesi, sarebbe intenzionato a ricorrere in Cassazione. La mamma, Elisabetta Cipollone — questo è il nome della mamma di Andrea De Nando — allora ha deciso, appresa questa notizia, di protestare, soprattutto protestare contro il recente decreto « svuota-carceri ».

« Il Ministro » — diceva Elisabetta Cipollone — « lo ha definito una buona legge. Ma mi chiedo quale buona legge possa essere quella che rimette in libertà migliaia di detenuti cui viene di fatto consegnata la chiave e la possibilità di tornare a delinquere tranquillamente ». Secondo la donna, « solo la certezza della pena può fare da deterrente agli atteggiamenti irresponsabili di qualcuno e il decreto svuota-carceri è l'ennesimo schiaffo morale alle vittime che aspettano giustizia. Qualcuno di lor signori onorevoli, di quelli che hanno votato questo provvedimento, si è mai chiesto » — si chiede la mamma di Andrea De Nando — « come viviamo noi vittime di quei reati per i quali si vuole liberare gli artefici? Qualcuno di voi si è mai chiesto come si vive in casa nostra? In quale prigione di dolore siamo stati condannati? Perché non avete pensato a votare un decreto che si prenda cura

prima delle vittime che quei reati li hanno subiti e che continuano a subire lo stato di ingiustizia al quale ci hanno e ci avete relegato? ». È per dare una risposta alle tante, troppe Elisabetta Cipollone, chiediamo al Governo di intervenire, ma intervenire in maniera determinata.

Le priorità non possono essere, come leggiamo sui giornali, l'introduzione del reato sull'omofobia o l'introduzione dello *ius soli*. Sembrano questi i provvedimenti che rimbalzano più spesso agli onori della cronaca che cercate di agevolare. E persuasi, quindi, che non porrete mano alla questione in tempi brevi, annuncio che depositeremo una proposta che va nella direzione di riconoscere il reato di omicidio stradale.

***(Intendimenti del Governo in merito all'aumento dell'IVA e alla sospensione dell'IMU sulla prima casa — n. 2-00148)***

**PRESIDENTE.** Passiamo all'interpellanza urgente Sorial n. 2-00148, concernente intendimenti del Governo in merito all'aumento dell'IVA e alla sospensione dell'IMU sulla prima casa (*Vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti*).

Chiedo al deputato Sorial se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riserva di intervenire in sede di replica.

**GIRGIS GIORGIO SORIAL.** Signor Presidente, ringraziando per la presenza del Viceministro, ricordo che il 2 maggio 2013, in sede di audizione presso le Commissioni speciali riunite della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, l'allora Ministro interpellato, Saccomanni, si è impegnato a presentare una nota aggiuntiva al DEF 2013, nei tempi compatibili con la chiusura della procedura di disavanzo fissata per giugno 2013, ma, purtroppo, tale nota non è stata ancora presentata.

Anche per quanto riguarda le decisioni politiche concernenti l'aumento dell'IVA e la soppressione dell'IMU sulla prima casa, dopo i rinvii adottati con decreti-legge, non è ancora chiara la posizione del

Governo in merito, nonostante i tempi molto ristretti per decidere. Si tratta naturalmente di decisioni di fondamentale importanza per il Paese: l'Unione europea è pronta a valutare le decisioni finanziarie in merito, in particolare le risorse a cui si attingerà per la copertura dei provvedimenti su IMU ed IVA per evitare la nuova procedura di infrazione a decorrere dal mese di maggio 2014, come è già stata adottata nei confronti di altri Stati, quali Malta.

Secondo fonti di stampa, tra l'altro, i nodi irrisolti di IMU ed IVA hanno una grande influenza sulla tenuta del Governo in carica, nonostante tutto ciò che è stato detto nei giorni scorsi. Nel frattempo, a peggiorare la situazione, l'agenzia *Standard & Poor's*, nei giorni scorsi, ha tagliato il *rating* dell'Italia, avvisando che gli obiettivi di bilancio per il 2013 sono a rischio — e qui cito testualmente — « per il differente approccio nella coalizione di Governo » sui modi con cui « coprire un disavanzo frutto della sospensione dell'IMU e del possibile ritardo del pianificato aumento dell'IVA », sottolineando dunque il carattere di urgenza che rivestono le decisioni finora rimandate su questi argomenti. Sempre secondo *Standard & Poor's*, le prospettive economiche dell'Italia sono ulteriormente peggiorate e l'economia è prevista contrarsi dell'1,9 per cento nel 2013, dopo già il meno 2,4 per cento del 2012, con un debito stimato alla fine di quest'anno al 129 per cento del PIL.

Quindi, sono qui a interpellare il Viceministro, appunto, per chiedere se il Ministro interpellato intenda chiarire i motivi della mancata presentazione della nota aggiuntiva al Documento di economia e finanza 2013 e se intenda, in qualche modo, assumere iniziative per decidere definitivamente sulle questioni IMU ed IVA, evitando ulteriori rinvii, e capire con quali tempistiche, in considerazione del carattere di urgenza che le suddette decisioni rivestono per il rilancio dell'economia del Paese, soprattutto, perché siamo a ridosso dell'estate e, purtroppo, alcune volte, durante l'estate, vengono fatte delle piccole manovre.

**PRESIDENTE.** Il Viceministro dell'economia e delle finanze, Stefano Fassina, ha facoltà di rispondere.

**STEFANO FASSINA, Viceministro dell'economia e delle finanze.** Signor Presidente, grazie onorevole Sorial, con riguardo alla presentazione della nota aggiuntiva al Documento di economia e finanza 2013, come chiarito dal Ministro dell'economia e delle finanze nell'audizione al Senato sullo stesso DEF, la Commissione europea necessitava, entro il mese di giugno 2013, degli elementi aggiuntivi per la valutazione della procedura di disavanzo eccessivo a carico dell'Italia, che sarebbe stata a breve esaminata.

Gli elementi forniti con i testi dei provvedimenti normativi adottati dal Governo e la relativa clausola di salvaguardia, come ricordate, introdotta in relazione alla sospensione del pagamento della prima rata dell'IMU sull'abitazione principale, sono stati ritenuti, dalle istituzioni comunitarie, sufficienti a definire i profili dei saldi di finanza pubblica necessari per la valutazione.

In tale contesto, il Governo, considerata l'ampia incertezza della congiuntura e le elevate probabilità di dover rivedere con la Nota di aggiornamento al DEF, dovuta a ridosso della presentazione del disegno di legge di stabilità, considerato appunto questo contesto, le previsioni macroeconomiche possibili a giugno, e data, lo ripeto, l'incertezza della congiuntura, ha considerato più utile seguire, per la presentazione della suddetta Nota di aggiornamento, le scadenze previste dalla disciplina di contabilità pubblica.

Altro aspetto riguarda, invece, un aggiornamento del DEF che includa le linee programmatiche del Governo. A tale riguardo, in raccordo con la Commissione europea, si è ritenuto opportuno, anche qui, utilizzare il calendario dei documenti programmatici nazionali già previsti dall'ordinamento vigente, anche per lasciare al Parlamento il tempo necessario per esprimere le proprie valutazioni e per fornire all'Unione europea un documento condiviso e dettagliato. Con l'aggiorna-

mento del DEF previsto per settembre e in seguito con la legge di stabilità si potranno tradurre operativamente le scelte strategiche condivise con il Parlamento.

Per quanto riguarda la riforma dell'IMU giova, innanzitutto, richiamare il quadro normativo di riferimento e i relativi effetti sui saldi di finanza pubblica. Ai sensi dell'articolo 13 del decreto-legge n. 201 del 6 dicembre 2011, convertito poi dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011, è stata prevista l'anticipazione sperimentale dell'imposta municipale propria a decorrere dall'anno 2012. Il gettito totale dell'imposta risulta di circa 23,8 miliardi di euro, di cui 9,9 miliardi di euro versati in acconto, 13,9 miliardi di euro versati a saldo. Hanno versato l'imposta 25,9 milioni di contribuenti; la quota di maggior gettito derivante dalle manovre deliberate dai comuni è valutabile intorno ai 3,5 miliardi di euro, di cui 650 milioni di euro relativi all'abitazione principale e 2,8 miliardi di euro relative agli altri immobili. Al netto della quota derivante dalle manovre comunali, il gettito IMU per il 2012, calcolato ad aliquota di base è, quindi, di circa 20,3 miliardi di euro. Il gettito IMU relativo alla sola abitazione principale, comprensivo delle manovre comunali, è risultato pari a 4 miliardi di euro. Hanno effettuato versamenti 17,8 milioni di contribuenti, per un importo medio di circa 227 euro; il dato significativo che voglio sottolineare è che l'85 per cento dei contribuenti ha effettuato versamenti compresi entro i 400 euro, per un gettito complessivo pari a circa il 54 per cento del totale. La fascia più elevata dei contribuenti, il 6,8 per cento, ha versato oltre 600 euro, con un gettito complessivo di poco inferiore al 30 per cento del totale. Ad aliquota base, cioè al netto delle manovre comunali, il gettito sull'abitazione principale è di circa 3,4 miliardi di euro e circa un quarto delle abitazioni principali risulta esente da IMU. Sostanzialmente questi dati coincidono con i dati del 2007 relativi all'applicazione dell'ICI sull'abitazione principale.

Riguardo all'IMU, il Governo, come è noto, ha emanato il decreto-legge n. 54 del

21 maggio 2013 – oggi Atto Senato n. 843 – che introduce, tra le altre, le prime misure dirette a sospendere il versamento della prima rata dell'IMU. In particolare, il comma 1 dell'articolo 1, prevede che la sospensione dei versamenti IMU operi nelle more di una complessiva riforma della disciplina dell'imposizione fiscale sul patrimonio immobiliare da realizzare sulla base di alcuni principi esplicitati nella norma, ovvero: primo, la modifica della disciplina sul tributo comunale sui rifiuti e sui servizi, la TARES; secondo, l'articolazione della potestà impositiva a livello statale e locale, ovvero il riordino e il riequilibrio della disciplina dell'IMU, per assicurare il principio di responsabilità fiscale di ogni livello istituzionale nei confronti dei cittadini e per rafforzare l'attuazione del principio di sussidiarietà orizzontale; terzo: la deducibilità dell'IMU relativa agli immobili utilizzati per le attività produttive nella determinazione del reddito di impresa.

Il disegno di legge di conversione del decreto-legge 21 maggio 2013, n. 54 è stato approvato in via definitiva dal Parlamento nella seduta del 17 luglio 2013. La riforma della disciplina dell'imposizione fiscale sul patrimonio immobiliare sarà attuata, come prevede l'articolo 2 del predetto decreto-legge, nel rispetto degli obiettivi programmatici primari indicati nel Documento di economia e finanza 2013, e in ogni caso in coerenza con gli impegni assunti in ambito europeo, nonché con l'obiettivo di salvaguardare in ogni caso l'autonomia finanziaria degli enti. Sarà dedicata attenzione, ai fini dell'individuazione delle necessarie risorse compensative, anche alla possibilità di rivisitare l'attuale regime delle agevolazioni fiscali, e l'intervento legislativo dei prossimi mesi costituirà il principio di un percorso di più ampio respiro del quale sarà tappa fondamentale la riforma della normativa catastale.

L'efficacia del consolidamento fiscale negli ultimi anni ha infatti consentito al nostro Paese di conseguire un rapporto dell'indebitamento netto sul PIL inferiore al 3 per cento e un saldo strutturale

prossimo a zero. Questi importanti risultati hanno determinato – come sapete – la conclusione della procedura di disavanzo eccessivo per l'Italia.

Perciò – e qui rispondo anche alle valutazioni di *Standard & Poor's* – il Governo è impegnato a coprire con interventi solidi e strutturali le modifiche a regime dell'IMU e la cancellazione dell'aumento dell'IVA. Per quanto riguarda gli impegni europei sui saldi di bilancio 2013-2014, ovviamente questi verranno rispettati e gli interventi prioritari di ridisegno del sistema di imposizione immobiliare verranno affermati e conclusi all'interno di queste linee programmatiche.

Per quanto riguarda il quesito relativo all'aumento dell'IVA, si fa presente che ai sensi dell'articolo 11, comma 1, del decreto-legge 28 giugno 2013 n. 76, è stato rinviato al 1° ottobre 2013 il termine a partire dal quale viene applicato l'aumento dell'aliquota ordinaria dal 21 al 22 per cento, termine che secondo la normativa previgente era fissato, come noto, al 1° luglio 2013.

Il disegno di legge di conversione del citato decreto è attualmente all'esame delle Commissioni 6<sup>a</sup> e 11<sup>a</sup> del Senato. Anche per questo tema vi è una valutazione, da parte del Governo, sempre nell'ottica dell'esigenza di salvaguardare gli equilibri di bilancio.

Concludo, dicendo che, in merito alle problematiche evidenziate dagli onorevoli interpellanti, è opportuno far presente che ieri si è svolta una riunione tra una delegazione del Governo e i capigruppo della maggioranza parlamentare che lo sostiene: nel corso della riunione è emersa una larga condivisione sull'impostazione, i tempi e il merito dei provvedimenti da attuare in materia di politica economica. In particolare, è stato confermato l'impegno, entro il termine di legge del 31 agosto, a fornire soluzioni strutturali per il superamento della vigente configurazione dell'IMU sulla prima casa nell'ambito di una revisione della tassa sugli immobili. È stato ribadito l'impegno a individuare le coperture per evitare l'aumento dell'IVA,

nonché ad accelerare il pagamento dei debiti delle pubbliche amministrazioni verso le imprese.

**PRESIDENTE.** Il deputato Sorial ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

**GIRGIS GIORGIO SORIAL.** Signor Presidente, non sono soddisfatto, ma è una insoddisfazione che provo con molto rammarico. Innanzitutto, ringrazio il Viceministro per essere qui, ma il mio rammarico è anche dovuto, come sa bene il Viceministro, al fatto che in questi giorni noi stiamo lavorando, con la presenza del Viceministro stesso, anche di notte e abbiamo fatto le ore piccole fino a questa mattina.

Non sono soddisfatto perché quello che mi è stato detto dal Viceministro potevo ottenerlo direttamente per le intenzioni dagli organi di stampa, tra l'altro molto estensivi in merito, che danno varie previsioni, e da dati storici derivanti da piccole ricerche che potevo fare; quindi potevo ottenere tranquillamente questi dati in questo modo e non avrei neanche interpellato il Viceministro.

L'ho interpellato perché gli ho chiesto quali erano le intenzioni nell'immediato, quali erano le intenzioni subito, senza passare ancora per i decreti-legge che si fermeranno al Senato, poi torneranno alla Camera, poi torneranno ancora al Senato, con le solite pratiche farraginose che ci portano ad approvare questioni forse fra qualche mese, quando l'emergenza è ora; anche perché, io ho chiesto chiaramente cosa vuol fare il Ministro proprio in merito a due temi importanti: quello dell'IVA e quello dell'IMU.

Riguardo all'IVA, sappiamo tutti, con i dati che ci sono arrivati da quando è stato fatto l'ultimo aumento percentuale, che invece di determinare un incremento di gettito tale aumento ha prodotto, per il calo dei consumi, un gettito minore. Quindi non capisco ancora come si faccia a pensare di poterla aumentare ancora di un altro punto percentuale e prevedere che si possa avere un maggiore introito. Il

mio rammarico è perché proprio in questi giorni stiamo lavorando su questo decreto « del fare » dove si continuano a cercare coperture, si aumentano le accise sui carburanti, si tocca ancora l'otto per mille e si continua a mettere le mani in tasca dei cittadini per far credere loro che si stia facendo qualcosa.

Oggi noi abbiamo chiesto e cercato di fare un passo avanti anche con il Ministero in merito a varie coperture che potevano essere utilizzate, anche per il decreto « del fare », e che avevamo proposto anche per altre proposte di legge. Abbiamo fatto delle proposte in merito alla tassazione di alcuni ambiti particolari, quali apparecchiature di intrattenimento e quant'altro, ma tutto questo non viene accettato.

E quindi dato che stiamo parlando di dati, stiamo parlando di numeri, io non capisco ancora come, per esempio, nello stesso decreto si chieda ai cittadini, con un aumento dell'accisa, di pagare 75 milioni di euro, quando, purtroppo, qualche giorno fa abbiamo bloccato la possibilità di dare ai cittadini 90 milioni di euro, che erano la prima *tranche* dei rimborsi elettorali; quindi anche lì vi sono continue contraddizioni ed io vorrei, dato che abbiamo i numeri, venisse palesata l'intenzione perché stiamo parlando solo della prima *tranche* dei rimborsi, che tra l'altro andrà ai soliti partiti. Ci sono delle contraddizioni sulla materia economica riguardo alla quale è molto importante che il Ministero, in qualche modo, cambi completamente.

Oggi, anche se noi dessimo 200 euro a ogni pensionato, se dessimo 200 euro a ogni giovane, probabilmente non aumenterebbero neanche i consumi perché non c'è nemmeno la fiducia e, quindi, se li terrebbero in tasca per evitare, appunto, di spenderli o per qualche giorno migliore.

Quindi c'è bisogno di fare un ragionamento immediato perché i cittadini non possono andare in vacanza e avere il dubbio e l'incubo che tornando poi a settembre ci sia una maxi-stangata che

tocchi per l'ennesima volta le loro tasche e che il tutto venga fatto passare in sordina.

***(Iniziativa a sostegno dell'occupazione giovanile, con particolare riferimento al Nord Italia – n. 2-00118)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Giancarlo Giorgetti n. 2-00118, concernente iniziative a sostegno dell'occupazione giovanile, con particolare riferimento al Nord Italia (*Vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*).

Chiedo al deputato Rondini se intenda illustrare l'interpellanza, di cui è cofirmatario, o se si riserva di intervenire in sede di replica.

MARCO RONDINI. Signor Presidente, no, non intendo, ascolto la risposta e poi mi riservo di replicare.

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, grazie agli interpellanti che con il presente atto parlamentare richiamano l'attenzione del Governo sulla necessità di varare un piano occupazione per il Nord, sulla base del presupposto che il decreto-legge sull'occupazione emanato lo scorso 28 giugno, giorno successivo alla presentazione dell'interpellanza urgente a cui oggi do la risposta, questo decreto avrebbe previsto interventi e quindi risorse finanziarie per le sole regioni del Mezzogiorno.

Al riguardo devo confermare che, tenendo fede a quanto a suo tempo anticipato dal Governo (che fra l'altro è stato ricordato dagli onorevoli interpellanti), le misure approvate in questo decreto-legge – e mi riferisco in particolare agli interventi straordinari per favorire l'occupazione, soprattutto quella giovanile, di cui all'articolo 2 del decreto-legge – riguardano tutte le regioni del Paese; sebbene,



certo, sia stata dedicata una particolare attenzione alla specifica questione del Mezzogiorno.

Devo confermare che il contenuto effettivo del decreto-legge dello stesso 28 giugno, che approderà in Senato la prossima settimana, si pone su una linea di continuità e di coerenza con quanto anticipato dal Presidente del Consiglio Letta in occasione delle comunicazioni rese in vista della riunione del Consiglio europeo che si è svolto il 25 giugno scorso. In questo modo è stato posto in essere un intervento che nel suo insieme il Governo ritiene bilanciato, e quindi un intervento che ha comunque tenuto conto in misura adeguata, seppure nell'ambito di risorse che, lo sappiamo, non sono moltissime, delle esigenze diverse che esistono all'interno del nostro Paese. È espressamente previsto che tutte le regioni possano potenziare, si è dato modo alle regioni di ulteriormente potenziare con proprie risorse la portata del decreto-legge, destinando ulteriori incentivi all'occupazione, ai tirocini e quant'altro. Questa previsione di integrare e di arricchire, che comunque in ogni caso si basa su risorse che sono affidate dal decreto-legge a tutte le regioni, permette ad esse di contribuire in modo volontario agli sforzi che la situazione del Paese richiede, attraverso una chiamata alla corresponsabilizzazione.

Elenco poi alcuni dati statistici, che sono peraltro ben noti, e che tutto sommato indicano come l'attuale crisi abbia colpito certamente le regioni settentrionali, perché in queste ultime è localizzata gran parte dei settori trainanti della nostra economia; e quindi avendo la crisi colpito soprattutto questi settori, e in particolare l'industria, non c'è dubbio che i colpi più forti sono stati sentiti nelle regioni settentrionali. Però, se andiamo a vedere poi in termini relativi, le regioni che maggiormente, in termini percentuali anche, hanno sofferto in questi anni di crisi, vediamo che il maggior peggioramento in termini relativi, in termini percentuali, sia che prendiamo i dati sulla disoccupazione,

il tasso di disoccupazione o il tasso di occupazione, è stato provocato alle regioni del Mezzogiorno.

Tenendo conto fra l'altro che già negli anni precedenti alla crisi questo processo purtroppo era in corso: mentre nelle regioni settentrionali, centrali c'era stata negli anni 2000 una certa ripresa dei livelli occupazionali, era ormai almeno dal 2005 che il tasso di disoccupazione aumentava nel Mezzogiorno, il tasso di occupazione rimaneva costante quando nelle restanti parti del Paese si manifestava ancora qualche miglioramento.

Nel ricordare questi dati, non accenno, nel testo della memoria che lascio, al fatto che spesso viene ricordato, e cioè che questi indicatori che vengono utilizzati per confrontare la realtà del lavoro nelle diverse parti delle Paese non tengono conto della maggiore, o minore, diffusione del lavoro sommerso.

È chiaro che regioni molto povere, con forti carenze di posti di lavoro, come sono le regioni meridionali, hanno un sommerso molto diffuso, però — vede — quando parliamo di un peggioramento che c'è stato in questi anni, paradossalmente, dobbiamo riconoscere che il peggioramento ha riguardato anche questo mondo; quindi tutti gli indicatori — sia ufficiali, che non ufficiali — indicano un peggioramento relativo di queste regioni. Ecco, questi dati, unitamente ad altri vincoli che l'Europa ci pone, sulla base anche dell'utilizzo delle risorse disponibili, spiegano perché il Governo abbia deciso di orientare le risorse, comunque limitate, in qualche misura, privilegiando le regioni del Mezzogiorno.

È inutile che ricordi poi le parti del decreto-legge che riguardano i vari interventi: incentivi alle assunzioni, interventi sull'occupabilità, sull'istruzione professionale, sugli *stage*, sull'apprendistato; molti di questi interventi, non comportando l'uso di risorse, rendono più facili da attivare questi contratti in tutte le parti del Paese, però, certo, le risorse — è vero — in termini relativi, sono andate in parte maggiore alle regioni del Mezzogiorno.

Ecco, voglio ricordare da ultimo che — come spesso si dice, ed io lo ripeto — questi interventi sono un primo passo della strategia del Governo orientata alla lotta alla disoccupazione, in particolare a quella giovanile.

Un secondo gruppo di interventi verrà definito una volta che le istituzioni europee avranno approvato le regole per l'utilizzo dei fondi strutturali, relativi al periodo 2014-2020, e di quelli per la « Garanzia giovani ». Queste risorse, disponibili per l'anno prossimo, permetteranno di dare anche una svolta in termini di risorse utilizzate alla lotta contro la disoccupazione.

Peraltro, entro il prossimo mese di ottobre — e finisco — ogni Paese dovrà presentare alla Commissione europea il proprio piano pluriennale per la lotta alla disoccupazione, anche alla luce della definizione delle risorse del Fondo sociale europeo, e per il miglioramento dei servizi all'impiego, la cui responsabilità sappiamo in mano alle regioni. Sarà quello un appuntamento molto importante che — penso — permetterà anche alle regioni settentrionali di avere più risorse di quelle che attualmente abbiamo potuto dedicare per la lotta alla disoccupazione giovanile.

**PRESIDENTE.** Il deputato Rondini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta all'interpellanza Giancarlo Giorgetti n. 2-00118.

**MARCO RONDINI.** Signor Presidente, « no », non siamo assolutamente soddisfatti. Tra l'altro, lei, nella risposta, conferma quello che noi avevamo messo in premessa della nostra interpellanza urgente, cioè una maggiore attenzione da parte di questo Governo verso il Sud: lei ha parlato di « una specifica attenzione per il Mezzogiorno ». Quindi, si è privilegiata, negli interventi, l'attenzione a una parte del territorio.

Ora, quando lei ci dice che, in termini percentuali, i danni maggiori li ha subiti, a causa di questa crisi, il Sud del Paese, lei appunto parla di termini percentuali. La percentuale non è un dato che possiamo

prendere in forte considerazione: è il numero di persone che sono passate dallo stato di occupazione allo stato di disoccupazione, oppure il numero di giovani non occupati che dovrebbe far testo, non il termine percentuale.

Oggi, stando ai dati che noi abbiamo citato — e lo ricordo, anche se tanto rimarrà comunque agli atti, perché è nel testo dell'interpellanza urgente — l'incremento percentuale della disoccupazione, provincia per provincia, è aumentato. I dati, presi in considerazione dall'indagine che citiamo nella premessa dell'interpellanza urgente, citano il caso dell'Emilia-Romagna, dove i disoccupati sono più che raddoppiati passando da 65 mila a 150 mila, e della Lombardia, dove si è passati da 168 mila del 2008 a oltre 346 mila disoccupati nel 2012.

Quando noi parliamo di piano occupazionale per il Nord lei riconosce comunque nella risposta che quella è l'area del Paese che, di fatto, traina l'economia di tutto il Paese. Oggi non intervenire per incentivare il rilancio dell'economia a sostegno delle aziende o il rilancio e anche il rilancio dell'occupazione giovanile, attraverso un'iniziativa che noi abbiamo giustamente definito un piano di occupazione per il Nord, ci lascia molto perplessi. Vediamo ancora ripetere, da parte di questo Governo come da parte dei Governi passati, interventi a favore solo di un'area del Paese. Quell'area del Paese che, invece, traina l'economia, che non è cresciuta grazie ai contributi statali, viene penalizzata ancora una volta.

Per quanto riguarda poi le risorse, io credo che le risorse si potevano trovare, e un'idea gliela suggeriamo anche noi. Si potrebbero, ad esempio, reperire risorse per il rilancio dell'occupazione giovanile aumentando la tassazione sulle sale gioco, il cui proliferare è diventato un problema e il cui proliferare crea dei grandi problemi dal punto di vista sociale. Forse quel tipo di attività andrebbe bloccato e disincentivato, forse aumentando la tassazione, e lì si potrebbero reperire le risorse magari per il rilancio dell'occupazione giovanile.

**(Rinvio dell'interpellanza urgente Di Vita n. 2-00150)**

PRESIDENTE. Dovremmo ora passare all'interpellanza urgente n. 2-00150 dei deputati Di Vita ed altri.

Avverto che, su richiesta dei presentatori e con il consenso del Governo, lo svolgimento dell'interpellanza è rinviato ad altra seduta.

È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Prima di dar luogo ad una serie di comunicazioni della Presidenza, dispongo una breve sospensione tecnica di cinque minuti.

**La seduta, sospesa alle 11,25, è ripresa alle 11,35.**

**Nomina dei componenti della Commissione parlamentare per la semplificazione.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per la semplificazione i deputati Stefania Covello, Umberto D'Ottavio, Marco Da Villa, Giuseppe De Mita, Ivan Della Valle, Monica Faenzi, Alan Ferrari, Riccardo Gallo, Federico Gelli, Lorenzo Guerini, Fabio Lavagno, Alessandro Mazzoli, Giovanni Monchiero, Antonino Moscatt, Mara Mucci, Giovanna Petrenga, Emanuele Prativiera, Bruno Tabacci, Mino Taricco e Paolo Vella.

Il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della stessa Commissione i senatori Ignazio Angioni, Bruno Astorre, Francesco Bruni, Francesco Campanella, Franco Cardiello, Gianluca Gastaldi, Gianmarco Centinaio, Giuseppe Luigi Salvatore Cucca, Erica D'Adda, Isabella De Monte, Angela D'Onghia, Claudio Fazzino, Serenella Fucksia, Giovanni Mauro, Giorgio Pagliari, Francesco Palermo, Angelica Saggese, Pasquale Sollo, Guido Viceconte e Pierantonio Zannettin.

**Nomina dei componenti della Commissione parlamentare per le questioni regionali.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per le questioni regionali i deputati Renato Balduzzi, Filippo Busin, Azzurra Pia Maria Cancellieri, Umberto Del Basso De Caro, Daniele Del Grosso, Michele Dell'Orco, Fabrizio Di Stefano, Florian Kronbichler, Emanuele Lodolini, Giovanna Martelli, Michele Mognato, Massimo Parisi, Dario Parrini, Albrecht Plangger, Mauro Pili, Mariano Rabino, Francesco Ribaud, Rosanna Scopelliti, Elisa Simoni e Simone Valiante.

Il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della stessa Commissione i senatori Daniele Gaetano Borioli, Stefano Candiani, Laura Cantini, Antonio Stefano Caridi, Remigio Ceroni, Roberto Cotti, Giampiero Dalla Zuanna, Mauro Del Barba, Pietro Iurlaro, Albert Lanièce, Paolo Naccarato, Pamela Giacomina, Giovanna Orrù, Lionello Marco Pagnoncelli, Paola Pelino, Bartolomeo Pepe, Stefania Pezzopane, Luciano Pizzetti, Raffaele Ranucci, Roberto Ruta e Manuela Serra.

**Nomina dei componenti della Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale i deputati Paolo Alli, Sandro Biasotti, Francesca Businarolo, Laura Castelli, Marco Causi, Federico D'Incà, Renate Gebhard, Giancarlo Giorgetti, Cosimo Latronico, Daniele Marantelli, Fabio Melilli, Roger De Menech, Giovanni Paglia, Gaetano Piepoli e Simonetta Rubinato.

Il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della stessa Commissione i senatori Claudio Brogna,

Enrico Cappelletti, Stefano Collina, Domenico De Siano, Federico Fornaro, Vincenzo Gibiino, Paolo Guerrieri Paleotti, Bachisio Silvio Lai, Andrea Mandelli, Luigi Marino, Antonio Milo, Francesco Molinari, Claudio Moscardelli, Giulio Tremonti, Magda Angela Zanoni.

#### **Nomina dei componenti della Commissione parlamentare per l'infanzia e l'adolescenza.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per l'infanzia e adolescenza i deputati Maria Antezza, Luigi Bobba, Michela Vittoria Brambilla, Renata Buenos, Annagrazia Calabria, Antimo Cesaro, Vittoria D'Incecco, Gabriella Giammanco, Silvia Giordano, Maria Tindara Gullo, Vanna Iori, Loredana Lupo, Alessandra Moretti, Gaetano Natri, Marisa Nicchi, Giovanna Petrenga, Girgis Giorgio Sorial, Irene Tinagli, Sandra Zampa, Giorgia Zanin.

Il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della stessa Commissione i senatori Ornella Bertorotta, Laura Bianconi, Rosetta Enza Blundo, Valeria Cardinali, Nunzia Catalfo, Rosanna Filippin, Antonio Gentile, Stefania Gianini, Manuela Granaiola, Donella Mattesini, Alessandra Mussolini, Venera Padua, Franco Panizza, Francesca Puglisi, Antonio Razzi, Maria Rizzotti, Mariarosaria Rossi, Annalisa Silvestro, Maria Spilabotte, Erika Stefani.

#### **Nomina dei componenti della Commissione parlamentare di controllo sull'attività degli enti gestori di forme obbligatorie di previdenza e assistenza sociale.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare di controllo sull'attività degli enti gestori di forme obbligatorie di previdenza e assistenza sociale i deputati Mario Caruso, Lello Di

Gioia, Titti Di Salvo, Giuseppe Galati, Giulia Grillo, Siro Marrocu, Dore Misuraca, Roberto Morassut, Gian Piero Scanu.

Il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della stessa Commissione i senatori Donatella Albano, Francesco Colucci, Nicoletta Favero, Maria Grazia Gatti, Mario Michele Giarrusso, Marcello Gualdani, Emanuela Munerato, Sergio Puglia, Giorgio Santini.

#### **Nomina dei componenti della Commissione parlamentare di vigilanza sull'anagrafe tributaria.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare di vigilanza sull'anagrafe tributaria i deputati Itzhak Yoram Gutgeld, Alessandro Pagano, Michele Pelillo, Giacomo Portas, Carla Ruocco, Enrico Zanetti.

Il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della stessa Commissione i senatori Raffaella Bellot, Laura Bignami, Gianluca Rossi, Salvatore Sciascia, Ugo Sposetti.

#### **Nomina dei componenti del Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione.**

PRESIDENTE. Comunico il Presidente della Camera ha chiamato a far parte del Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione dell'Accordo di Schengen, di vigilanza sull'attività di Europol, di controllo e vigilanza in materia di immigrazione i deputati Chiara Braga, Giorgio Brandolin, Micaela Campana, Claudio Cominardi, David Ermini, Federico Fauttilli, Luca Frusone, Giorgio Lainati, Laura Ravetto, Lara Ricciatti.

Il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte dello stesso Comitato i senatori Riccardo Conti, Jonny Crosio, Loredana De Petris, Giuseppe Esposito, Marco Filippi, Nadia Ginetti,

Riccardo Mazzoni, Carlo Pegorer, Marco Scibona, Vito Vattuone.

**Ordine del giorno  
della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 22 luglio 2013, alle 9:

(ore 9, con votazioni non prima delle ore 16)

*Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, recante disposi-

zioni urgenti per il rilancio dell'economia (C. 1248-A).

— *Relatori: Sisto (per la I Commissione) e Boccia (per la V Commissione), per la maggioranza; Castelli, Marcon e Guidesi (per la V Commissione), di minoranza.*

**La seduta termina alle 11,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

---

*Licenziato per la stampa alle 14,25.*



PAGINA BIANCA

*Stabilimenti Tipografici  
Carlo Colombo S.p.A.*

€ 4,00



\*17STA0000570\*