

79.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	Interrogazioni a risposta immediata	9
Missioni vevoli nella seduta del 18 settembre 2013	3	Chiarimenti e iniziative in relazione a rischi di infiltrazione della criminalità organizzata nella gestione del ciclo dei rifiuti a Roma, con particolare riferimento alla prevista realizzazione di una discarica in località Falcognana – 3-00309	9
Progetti di legge (Annunzio; Adesione di deputati a proposte di legge; Modifica del titolo di una proposta di legge; Ritiro di una proposta di legge; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	3, 4, 5	Iniziative, anche normative, per risolvere l'emergenza carceraria, anche con riferimento al fenomeno delle ingiuste detenzioni – 3-00310	10
Assegnazione di proposte di inchiesta parlamentare a Commissione in sede consultiva (Integrazione)	6	Iniziative per contrastare il sovraffollamento nelle classi scolastiche – 3-00311	10
Procedimento giudiziario ai fini di una deliberazione in materia di insindacabilità (Annunzio della pendenza)	6	Misure per la salvaguardia dei livelli occupazionali e per la ripresa dell'attività produttiva delle società del gruppo Riva – 3-00312	11
Documenti ministeriali (Trasmissioni)	7	Misure per la salvaguardia dei livelli occupazionali presso il <i>Monte dei paschi di Siena</i> – 3-00313	12
Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento)	7	Misure urgenti volte a garantire la continuità occupazionale presso gli stabilimenti del gruppo Riva – 3-00314	12
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio)	7		
Atti di controllo e di indirizzo	8		

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

	PAG.		PAG.
Problematiche conseguenti alla riorganizzazione della rete diplomatico-consolare, con particolare riferimento alla prospettata chiusura del consolato di Newark (New Jersey) — 3-00315	13	Mozioni Giancarlo Giordano, De Mita, Familietti, Sibia ed altri n. 1-00119, Formisano ed altri n. 1-00163, Carfagna ed altri n. 1-00165 e Giancarlo Giordano, Paris, Carfagna, De Mita, Catalano, Formisano ed altri n. 1-00186 concernenti iniziative in ordine alla crisi di Irisbus e di BredaMena-	
Iniziative per consentire ai cittadini italiani residenti in Argentina la riscossione della pensione in euro — 3-00316	14	Bus, anche in relazione alla situazione del trasporto pubblico locale	16
		Mozioni	16

COMUNICAZIONI

Missioni valevoli nella seduta del 18 settembre 2013.

Angelino Alfano, Gioacchino Alfano, Alfreider, Archi, Balduzzi, Baretta, Berretta, Biancofiore, Bocci, Boccia, Michele Bordo, Borletti Dell'Acqua, Bray, Brunetta, Caparini, Carrozza, Casero, Castiglione, Chaouki, Cicchitto, Cirielli, D'Alia, Dambruoso, Damiano, De Girolamo, Dell'Aringa, Dellai, Di Lello, Luigi Di Maio, Epifani, Fassina, Ferranti, Fico, Gregorio Fontana, Fontanelli, Formisano, Franceschini, Galan, Galati, Gebhard, Giachetti, Alberto Giorgetti, Giancarlo Giorgetti, Kyenge, La Russa, Legnini, Letta, Lorenzin, Lupi, Antonio Martino, Giorgia Meloni, Merlo, Meta, Migliore, Mogherini, Orlando, Pisicchio, Pistelli, Realacci, Sani, Santelli, Sereni, Speranza, Tinagli, Vito.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Angelino Alfano, Gioacchino Alfano, Alfreider, Archi, Balduzzi, Baretta, Berretta, Biancofiore, Bocci, Boccia, Michele Bordo, Borletti Dell'Acqua, Bray, Brunetta, Caparini, Carrozza, Casero, Castiglione, Cicchitto, Cirielli, D'Alia, Dambruoso, Damiano, De Girolamo, Dell'Aringa, Dellai, Di Lello, Luigi Di Maio, Epifani, Fassina, Ferranti, Fico, Gregorio Fontana, Fontanelli, Formisano, Franceschini, Galan, Galati, Gebhard, Giachetti, Alberto Giorgetti, Giancarlo Giorgetti, Kyenge, La Russa, Legnini, Letta, Lorenzin, Lupi, Antonio Martino, Giorgia Meloni, Merlo, Meta, Mi-

gliore, Mogherini, Orlando, Pisicchio, Pistelli, Realacci, Sani, Santelli, Sereni, Speranza, Tinagli, Valeria Valente, Vito.

Annunzio di proposte di legge.

In data 17 settembre 2013 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

NASTRI: « Norme concernenti la concessione di agevolazioni per la sostituzione di caldaie in fabbricati a destinazione abitativa privata » (1590);

NASTRI: « Istituzione dell'Agenzia per l'utilizzo delle risorse idriche nell'agricoltura » (1591);

NASTRI: « Agevolazioni contributive per favorire l'occupazione di lavoratori già titolari di un trattamento di pensione » (1592);

MOLTENI: « Modifiche al codice di procedura penale in materia di funzioni del pubblico ministero e della polizia giudiziaria nonché di svolgimento delle indagini preliminari » (1593);

MOLTENI: « Delega al Governo in materia di determinazione dei criteri di priorità nell'esercizio dell'azione penale » (1594);

ANTIMO CESARO: « Introduzione dell'insegnamento dell'educazione ambientale nei programmi didattici delle scuole del primo ciclo di istruzione » (1595).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di disegni di legge.

In data 17 settembre 2013 sono stati presentati alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

« Delega al Governo per la riforma del codice della strada » (1588);

dai Ministri degli affari esteri, della giustizia e per l'integrazione:

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla competenza, la legge applicabile, il riconoscimento, l'esecuzione e la cooperazione in materia di responsabilità genitoriale e di misure di protezione dei minori, fatta all'Aja il 19 ottobre 1996, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno » (1589).

Saranno stampati e distribuiti.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge VILLECCO CALIPARI ed altri: « Disposizioni per la celebrazione del settantesimo anniversario della Resistenza e della guerra di liberazione » (153) è stata successivamente sottoscritta dai deputati Speranza, Dellai, Migliore, Pisicchio, Fiano, Marchi, Tabacci, Adornato, Roberta Agostini, Aiello, Albanella, Antezza, Arlotti, Ascani, Bargerò, Baruffi, Basso, Bellanova, Benamati, Beni, Bersani, Mariastella Bianchi, Biffoni, Biondelli, Blazina, Bonifazi, Franco Bordo, Borghi, Braga, Paola Bragantini, Cani, Capodicasa, Carbone, Cardinale, Carnevali, Carra, Casati, Castricone, Causi, Cenni, Chaouki, Coccia, Cominelli, Dallai, De Maria, De Menech, Marco Di Maio, D'Incecco, Di Salvo, D'Ottavio, Duranti, Ermini, Fabbri, Famiglietti, Gianni Farina, Claudio Fava, Ferranti, Cinzia Maria Fontana, Fontanelli, Fossati, Fragomeli, Fregolent, Gadda, Giampaolo Galli, Gandolfi, Gasbarra, Gasparini, Giacobbe, Giorgis, Gitti,

Giuliani, Gozi, Grassi, Gregori, Giuseppe Guerini, Gullo, Iacono, Incerti, Iori, La Marca, Lacquaniti, Laforgia, Lenzi, Leonori, Lodolini, Maestri, Magorno, Malisani, Malpezzi, Manfredi, Manzi, Marcon, Mariani, Mariano, Martella, Martelli, Marzano, Mattiello, Mauri, Mazzoli, Melilla, Melilli, Meta, Mognato, Mongiello, Montroni, Morani, Moretti, Moretto, Naccarato, Narduolo, Nicchi, Nicoletti, Orfini, Parrini, Pastorelli, Pastorino, Patriarca, Pellegrino, Peluffo, Pes, Petitti, Piccoli Nardelli, Giorgio Piccolo, Portas, Quartapelle Procopio, Rampi, Realacci, Ricciatti, Ricchetti, Rigoni, Rocchi, Andrea Romano, Rosato, Rossomando, Rubinato, Sani, Scalfarotto, Schirò Planeta, Scuvera, Senaldi, Sereni, Simoni, Stumpo, Taricco, Tartaglione, Tidei, Tullo, Valeria Valente, Vazio, Zampa e Zardini.

La proposta di legge MOSCA ed altri: « Modifiche agli articoli 12 e 14 della legge 24 gennaio 1979, n. 18, per la promozione dell'equilibrio della rappresentanza dei sessi nell'elezione dei membri del Parlamento europeo spettanti all'Italia » (792) è stata successivamente sottoscritta dal deputato Rampi.

Modifica del titolo di una proposta di legge.

La proposta di legge n. 819, d'iniziativa del deputato ELVIRA SAVINO, ha assunto il seguente titolo: « Introduzione dell'articolo 3-bis del codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, di cui al decreto legislativo 23 maggio 2011, n. 79, in materia di rimozione degli ostacoli alla fruizione dei servizi turistici ».

Ritiro di una proposta di legge.

Il deputato Catanoso Genoese ha comunicato di ritirare la seguente proposta di legge:

CATANOSO GENOESE: « Riordino delle competenze del Dipartimento del-

l'Ispettorato centrale della tutela della qualità e della repressione frodi dei prodotti agro-alimentari e disposizioni per la razionalizzazione e il potenziamento dei controlli nel settore agroalimentare » (336).

La proposta di legge sarà pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

I Commissione (Affari costituzionali):

FIANO ed altri: « Modifiche ai testi unici di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, e 16 maggio 1960, n. 570, nonché alla legge 17 febbraio 1968, n. 108, in materia di inammissibilità delle liste elettorali che si richiamano all'ideologia fascista o al dissolved partito fascista » (1246).

II Commissione (Giustizia):

GOZI e GIACHETTI: « Modifiche agli articoli 4-bis, 14-bis, 14-ter, 14-quater e 41-bis della legge 26 luglio 1975, n. 354, in materia di divieto di concessione dei benefici penitenziari, di regime di sorveglianza particolare e di soppressione del regime restrittivo con sospensione delle regole ordinarie di trattamento penitenziario per gravi motivi di ordine e di sicurezza pubblica » (982) *Parere delle Commissioni I, V e XII;*

GOZI e GIACHETTI: « Modifiche alla legge 26 luglio 1975, n. 354, concernenti l'introduzione di una misura alternativa alla detenzione denominata "patto per il reinserimento e la sicurezza sociale" » (984) *Parere delle Commissioni I, V, VII e XII.*

V Commissione (Bilancio):

MOSCA: « Disposizioni concernenti gli incarichi di amministrazione nelle società a totale o prevalente partecipazione pubblica » (770) *Parere delle Commissioni I, II, VI, VII e XI;*

LUPI: « Disposizioni per la destinazione di una quota del 5 per mille dell'imposta sul reddito delle persone fisiche a finalità scelte dai contribuenti » (844) *Parere delle Commissioni I, VI, VII e XII.*

VIII Commissione (Ambiente):

DORINA BIANCHI: « Disposizioni per il coordinamento della disciplina in materia di abbattimento delle barriere architettoniche » (1577) *Parere delle Commissioni I, III, V, VII, IX e XII.*

X Commissione (Attività produttive):

ELVIRA SAVINO: « Introduzione dell'articolo 3-bis del codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, di cui al decreto legislativo 23 maggio 2011, n. 79, in materia di rimozione degli ostacoli alla fruizione dei servizi turistici » (819) *Parere delle Commissioni I, V, XII e XIV.*

XI Commissione (Lavoro):

COSCIA ed altri: « Abrogazione dei commi 13, 14 e 15 dell'articolo 14 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, concernenti il transito del personale docente dichiarato permanentemente inidoneo alla funzione e degli insegnanti tecnico-pratici nei ruoli del personale non docente » (630) *Parere delle Commissioni I, V e VII.*

XII Commissione (Affari sociali):

MAGORNO: « Modifica all'articolo 8 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, in materia di esenzione dalla partecipazione alla spesa sanitaria » (708) *Parere delle Commissioni I, V e VI;*

FRAGOMELI ed altri: « Norme per il riconoscimento della sindrome post-polio come malattia cronica e invalidante » (860) *Parere delle Commissioni I e V.*

XIII Commissione (Agricoltura):

RUOCCO ed altri: « Modifica dell'articolo 4-*quinquiesdecies* del decreto-legge 3 novembre 2008, n. 171, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 dicembre 2008, n. 205, concernente la disciplina della produzione della mozzarella di bufala campana a denominazione di origine protetta e il termine iniziale di efficacia della sua applicazione » (1017) *Parere delle Commissioni I e XIV;*

RUOCCO ed altri: « Modifiche alla disciplina concernente la produzione di latte di bufala e differimento del termine di efficacia delle disposizioni in materia di rilevazione delle quantità prodotte » (1018) *Parere delle Commissioni I, V, XII e XIV.*

Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e II (Giustizia):

BENI: « Abrogazione dell'articolo 10-*bis* del testo unico di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, riguardante il reato di ingresso e soggiorno illegale nel territorio dello Stato » (853) *Parere delle Commissioni V e XIV.*

Commissioni riunite XI (Lavoro) e XII (Affari sociali):

ANTEZZA ed altri: « Modifiche al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81. Istituzione dell'Agenzia nazionale per la salute e la sicurezza sul lavoro » (1112) *Parere delle Commissioni I, III, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VII, X e XIV.*

Integrazione nell'assegnazione di proposte di inchiesta parlamentare a Commissione in sede consultiva.

Le seguenti proposte di inchiesta parlamentare, assegnate in sede referente alla

X Commissione (Attività produttive), sono assegnate, in sede consultiva, anche alla XIII Commissione (Agricoltura), che ne ha fatto richiesta:

MONGIELLO ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui fenomeni della contraffazione e della pirateria in campo commerciale » (Doc. XXII, n. 5);

MARTELLA ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui risultati raggiunti nelle attività di prevenzione, di controllo e sanzionatoria svolte dagli enti preposti al contrasto della contraffazione e della pirateria in campo commerciale » (Doc. XXII, n. 6);

BERGAMINI: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui fenomeni della contraffazione e della pirateria in campo commerciale e sulla tutela del *made in Italy* » (Doc. XXII, n. 7);

GIANLUCA PINI ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui fenomeni della diffusione delle merci contraffatte e delle merci usurpative in campo commerciale » (Doc. XXII, n. 11).

Annuncio della pendenza di un procedimento giudiziario ai fini di una deliberazione in materia di insindacabilità.

Con lettere pervenute in data 1° agosto e 17 settembre 2013, Carlo Ciccioioli, deputato all'epoca dei fatti, ha rappresentato alla Presidenza — allegando documentazione al riguardo — che è pendente nei suoi confronti un procedimento penale presso l'autorità giudiziaria di Roma (il n. 12138/11 NGPM) per fatti che, a suo avviso, concernono opinioni espresse nell'esercizio delle sue funzioni parlamentari, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione.

Tali atti sono stati assegnati alla competente Giunta per le autorizzazioni.

Trasmissione dal Ministro dell'economia e delle finanze.

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettere in data 12 agosto e 13 settembre 2013, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del decreto legislativo 21 novembre 2007, n. 231, la relazione sull'attività di prevenzione del riciclaggio e del finanziamento del terrorismo, riferita all'anno 2012 (Doc. CLX, n. 1).

Questa relazione è trasmessa alla II Commissione (Giustizia) e alla VI Commissione (Finanze).

Trasmissione dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con lettera in data 13 settembre 2013, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 15, comma 4, del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, la relazione concernente lo stato di attuazione degli interventi relativi all'adeguamento delle gallerie stradali della rete transeuropea, realizzati nell'anno 2012 e previsti per l'anno 2013 (Doc. XCIII, n. 1).

Questa relazione è trasmessa alla VIII Commissione (Ambiente), alla IX Commissione (Trasporti) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dal Ministro degli affari esteri.

Il Ministro degli affari esteri, con lettera in data 16 settembre 2013, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, quarto comma, della legge 28 dicembre 1982, n. 948, la relazione sull'attività svolta dagli enti a carattere internazionalistico sottoposti alla vigilanza del Ministero degli affari esteri, riferita all'anno 2012 (Doc. CLXXII, n. 1).

Questa relazione è trasmessa alla III Commissione (Affari esteri).

Trasmissione dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 16 settembre 2013, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti (COM(2013) 516 final).

Questa relazione è trasmessa alla VIII Commissione (Ambiente) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Annuncio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 17 settembre 2013, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni, con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica, per quanto riguarda la definizione di « stupefacenti », la decisione quadro 2004/757/GAI del Consiglio, del 25 ottobre 2004, riguardante la fissazione di norme minime relative agli elementi costitutivi dei reati e alle sanzioni applicabili in materia di traffico illecito di stupefacenti (COM(2013) 618 final), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite II (Giustizia) e XII (Affari sociali). Tale proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione

(Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 18 settembre 2013;

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulle nuove sostanze psicoattive (COM(2013) 619 final), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite II (Giustizia) e XII (Affari sociali). Tale proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 18 settembre 2013;

Documento di lavoro dei servizi della Commissione — Sintesi della valutazione d'impatto che accompagna i documenti proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulle nuove sostanze psicoattive e proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica, per quanto riguarda la definizione di « stupefacenti », la decisione quadro 2004/757/GAI del Consiglio, del 25 ottobre 2004, riguardante la fissazione di norme minime relative agli elementi costitutivi dei reati e alle sanzioni applicabili in materia di traffico illecito di stupefacenti (SWD(2013) 320 final), che è assegnato in sede primaria alle Commissioni riunite II (Giustizia) e XII (Affari sociali);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Emancipare imprese e cittadini nel mercato unico euro-

peo — Piano d'azione per potenziare « La tua Europa » in collaborazione con gli Stati membri (COM(2013) 636 final), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e X (Attività produttive).

La proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle spedizioni di rifiuti (COM(2013) 516 final), già trasmessa dalla Commissione europea e assegnata, in data 15 luglio 2013, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla VIII Commissione (Ambiente), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea), è altresì assegnata alla medesima XIV Commissione ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 18 settembre 2013.

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 17 settembre 2013, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, progetti di atti dell'Unione europea, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi.

Tali atti sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle Commissioni competenti per materia, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Chiarimenti e iniziative in relazione a rischi di infiltrazione della criminalità organizzata nella gestione del ciclo dei rifiuti a Roma, con particolare riferimento alla prevista realizzazione di una discarica in località Falcognana – 3-00309

BRUNETTA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

in un'audizione svoltasi l'11 settembre 2013 nella Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati sia il Ministro per gli affari europei, Enzo Moavero Milanesi, sia il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Andrea Orlando, hanno ribadito che a fine settembre 2013 Malagrotta va chiusa per raggiunti limiti di capienza ed hanno escluso ulteriori proghe;

a Roma sarebbe stato individuato, in località Falcognana, il possibile sito in cui realizzare la discarica per lo stoccaggio dei rifiuti della capitale;

la Commissione europea ha già avviato nei confronti dell'Italia numerose procedure di infrazione riguardo la situazione di molte discariche presenti sul territorio nazionale;

secondo quanto riportato da organi di stampa sussistono anche gravi preoccupazioni circa la possibile infiltrazione della criminalità organizzata nella gestione e nello smaltimento dei rifiuti a Roma e nel Lazio;

il commissario delegato per l'emergenza rifiuti nella provincia di Roma,

Goffredo Sottile, è tenuto, come previsto dal decreto di nomina, a produrre un piano degli interventi con relativo quadro economico-finanziario; tali interventi non devono comportare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

si è conclusa in questi giorni l'indagine della Guardia di finanza sulla società *Ecofer ambiente srl*, richiesta dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Orlando, al fine di fugare i sospetti di infiltrazioni della malavita organizzata sulla società che gestirà la prevista discarica di rifiuti solidi urbani di Roma, sita in località Falcognana;

l'indagine, avviata dalla direzione distrettuale antimafia e dalla Guardia di finanza, era tesa ad accertare l'assetto societario della *Ecofer* e la proprietà dell'area individuata;

da notizie diffuse sulla stampa si apprende che nella relazione trasmessa al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Andrea Orlando, si parla di pendenze che interessano i soci della *Ecofer ambiente srl*, per reati fiscali e ambientali;

in tale ipotesi, appare sconcertante che la pubblica amministrazione possa intrattenere rapporti contrattuali con soggetti che potrebbero incorrere in condanne di rilevanza tale da impedire la prosecuzione dei compiti ad essi assegnati —:

se vi siano procedimenti in corso per reati fiscali ed ambientali nei confronti dei soci della società *Ecofer ambiente srl*, o dei soci ai quali sia comunque riconducibile la

proprietà dei terreni o dell'impianto in località Falcognana, se la società medesima sia attualmente nelle condizioni giuridiche per poter trattare o sottoscrivere contratti con la pubblica amministrazione e quali iniziative intenda prendere il Governo per prevenire, in ogni caso, l'infiltrazione di interessi criminali nel ciclo dei rifiuti a Roma. (3-00309)

(17 settembre 2013)

Iniziativa, anche normative, per risolvere l'emergenza carceraria, anche con riferimento al fenomeno delle ingiuste detenzioni — 3-00310

CIRIELLI. — *Al Ministro della giustizia.*
— Per sapere — premesso che:

da una recente inchiesta giornalistica risulta che dal 1989, anno di entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale, ammonterebbero a decine di migliaia i cittadini ingiustamente detenuti, moltissimi dei quali in regime di carcerazione preventiva;

per rimborsare il danno subito, lo Stato italiano ha già dovuto corrispondere quasi 600 milioni di euro, e questo considerato che, secondo i dati di Eurispes e dell'Unione delle camere penali, solo la metà delle richieste di risarcimento vengono accolte;

il tema delle ingiuste carcerazioni incide pesantemente anche sulla problematica del sovraffollamento carcerario, posto che, ad aprile 2013, il numero dei detenuti ammonta a più di 60.000 persone, 20.000 oltre la capienza delle nostre strutture penitenziarie, 12.258 dei quali erano in attesa di giudizio;

nel mese di maggio 2013 la Corte europea dei diritti dell'uomo ha rigettato il ricorso dell'Italia avverso la sentenza dell'8 gennaio 2013, con cui il sistema penitenziario nazionale era stato condannato per trattamento inumano e degradante inflitto

agli ospiti delle strutture carcerarie, dando un anno di tempo all'Italia per risolvere l'emergenza carceraria —:

quali provvedimenti il Governo intenda assumere, anche in ambito normativo, al fine di combattere la piaga delle ingiuste carcerazioni, se del caso intervenendo in materia di carcerazione preventiva, e quali siano gli intendimenti del Governo in ordine alla risoluzione dell'emergenza carceraria nei tempi che chiede l'Europa, attraverso l'adozione di interventi strutturali e prescindendo da misure « svuota carceri » *una tantum*. (3-00310)

(17 settembre 2013)

Iniziativa per contrastare il sovraffollamento nelle classi scolastiche — 3-00311

CHIMIENTI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

in data 30 luglio 2013 la 7^a Commissione permanente del Senato della Repubblica ha approvato la risoluzione n. 7-00016, che, tra le altre misure, impegnava il Governo ad adottare con sollecitudine tutte le più opportune iniziative volte al coordinamento della normativa primaria e secondaria applicabile in materia di numero minimo e massimo di persone per classe e, alla luce dei risultati di tale iniziativa, a introdurre modifiche alla normativa vigente volte al ridimensionamento del numero massimo di alunni per classe, con particolare riguardo alle disposizioni relative alla formazione delle classi negli istituti secondari di II grado;

il « decreto istruzione », recentemente licenziato dal Consiglio dei ministri e che nei prossimi giorni inizierà il suo *iter* parlamentare con la sottoposizione del testo alle commissioni referenti competenti di Camera e Senato, non contiene alcun riferimento all'annoso problema del sovraffollamento delle classi, né alcuna iniziativa volta a recepire il voto favorevole della 7^a Commissione permanente del Senato della Repubblica sulla risoluzione n. 7-00016;

nei giorni scorsi, in concomitanza con l'avvio dell'anno scolastico 2013-14, si sono verificati gli ennesimi episodi di disagio legati al sovraffollamento delle classi in diversi comuni italiani, dai 32 studenti per aula all'Istituto Duca d'Aosta di Padova, ai 31 studenti costretti in un'unica classe all'Istituto alberghiero Tarantelli di Sant'Elpidio in provincia di Fermo, fino al clamoroso caso del liceo musicale Verga di Modica, in cui si è giunti al paradosso di una classe composta da addirittura 49 studenti, di cui uno disabile;

nell'intera provincia di Bari, a seguito dell'ulteriore taglio di 106 cattedre interamente concentrato negli organici delle scuole secondarie di secondo grado e del mancato recepimento da parte del Governo delle reali necessità comunicate dai dirigenti scolastici in tema di potenziamento degli organici, sono numerose le scuole nel territorio barese che presenteranno classi composte da 28 a 32 alunni, pur in presenza di studenti diversamente abili —:

in che tempi e secondo quali modalità ritenga di intervenire per dare seguito agli indirizzi già espressi, richiamati in premessa. (3-00311)

(17 settembre 2013)

Misure per la salvaguardia dei livelli occupazionali e per la ripresa dell'attività produttiva delle società del gruppo Riva
— 3-00312

CAPARINI, GIANCARLO GIORGETTI, ALLASIA, ATTAGUILE, BORGHESI, BOSSI, MATTEO BRAGANTINI, BUONANNO, BUSIN, CAON, FEDRIGA, GRIMOLDI, GUIDESI, INVERNIZZI, MARCOLIN, MOLTENI, GIANLUCA PINI, PRATAVIERA e RONDINI. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

il gruppo Riva ha origine dalla società *Riva & c.*, costituita dai fratelli Riva nel 1954, con l'obiettivo di commercializzare rottami di ferro destinati alle acciaie-

rie a forno elettrico del bresciano; nel 2011 era il primo nel settore siderurgico in Italia, 4° in Europa ed al 20° posto nel mondo;

in particolare, il gruppo *Riva forniture elettriche* conta 5.000 dipendenti, impiegati in 20 siti produttivi e di lavorazione, di cui 12 in Italia, tra cui il primo stabilimento produttivo con forno elettrico di Caronno Pertusella (Varese), realizzato nel 1957, le acciaierie e ferriere del Tanaro a Lesegno, in provincia di Cuneo, le officine e fonderie Galtarossa di Verona; inoltre, fornisce mercati europei ed internazionali con particolari *standard* qualitativi per la meccanica e l'edilizia;

dopo il sequestro da 916 milioni di euro effettuato nei giorni scorsi dalla Guardia di finanza di Taranto, su ordine del giudice per le indagini preliminari di Taranto, il gruppo Riva, proprietario dell'*Ilva*, ha annunciato 1.400 esuberi nelle sue società;

dal 12 settembre 2013 sono cessate tutte le attività dell'azienda, tra cui quelle produttive degli stabilimenti di Verona, Caronno Pertusella (Varese), Lesignano (Cuneo), Malegno, Sello, Cervenone (Brescia) e Annone Brianza (Lecco) e di servizi e trasporti (*Riva energia e Muzzana*);

sebbene dette attività non rientrano nel perimetro gestionale dell'*Ilva* e non hanno, quindi, alcun legame con le vicende giudiziarie riguardanti lo stabilimento *Ilva* di Taranto, tale decisione — si legge in una nota aziendale — si è resa « necessaria poiché il sequestro preventivo, ordinato dalla magistratura di Taranto e notificato a *Riva acciaio* lo scorso 9 settembre, sottrae all'azienda ogni disponibilità degli impianti e determina il blocco delle attività bancarie, impedendo pertanto la normale prosecuzione operativa della società »;

è ovvio che il fermo della produzione avrà ripercussioni drammatiche sull'occupazione nei settori collegati direttamente o indirettamente alle produzioni siderurgiche, oltre al tragico scenario della perdita

di 1.400 posti di lavoro, soprattutto in questa fase di criticità socio-economica per il nostro Paese —:

se e quali provvedimenti di propria competenza il Governo intenda urgentemente adottare per ripristinare l'immediata operatività del gruppo, al fine di garantire la salvaguardia di migliaia di posti di lavoro e la ripresa dell'attività industriale. (3-00312)

(17 settembre 2013)

Misure per la salvaguardia dei livelli occupazionali presso il Monte dei paschi di Siena — 3-00313

ZAN e DI SALVO. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

nel piano industriale vigente del *Monte dei paschi di Siena*, depositato preso l'Eba (Ente bancario europeo), del 19 dicembre 2012 sarebbe prevista una riduzione degli organici di circa 4.900 persone entro il 2015;

di queste, 900 cessazioni sarebbero legate alla vendita di *Biverbanca*, 270 circa derivano da pensionamenti e 1.660 da esodi, 1.110 da esternalizzazioni del *back office* (destinate ad aumentare una volta reso pubblico il nuovo piano industriale sottoposto al vaglio di Almunia), che investono circa: 140 persone a Padova, 180 persone a Mantova, 110 persone a Milano, 160 persone a Siena, 160 persone a Roma, 180 persone a Lecce, 180 a Firenze;

sono già stati licenziati 140 dirigenti a fronte di nuovi dirigenti assunti con contratti molto più onerosi, come risulta da fonti sindacali;

nel piano industriale vigente è previsto che la cifra spesa per il servizio degli « esternalizzati » sia tra i 70 e gli 80 milioni di euro. Mentre il solo costo del lavoro esportato è di 90 milioni di euro, a cui bisogna aggiungere i costi di gestione

(presumibilmente pari a 20-25 milioni di euro). L'eventuale azienda acquirente lavorerebbe, quindi, in perdita;

non si prevedono sufficienti tutele in caso di fallimento o licenziamenti da parte dell'azienda prenditrice;

l'unica garanzia efficace per i lavoratori « esternalizzati » sarebbe una lettera individuale di riassunzione in *Monte dei paschi di Siena*;

a queste condizioni, a parere degli interroganti, l'esternalizzazione sembra più che altro un licenziamento delegato ad un altro soggetto;

inoltre, questa è una vicenda che subisce aggiornamenti quotidiani e si prevede da parte dei sindacati che la ricaduta sul personale della banca sia destinata ad essere ancora più pesante. Si è, infatti, in attesa di conoscere i dati contenuti nel nuovo piano industriale (che ancora non è stato reso pubblico), che è già stato soprannominato un piano « lacrime e sangue » e che verrà approvato in consiglio d'amministrazione del *Monte dei paschi di Siena* in data 24 settembre 2013, sulla base delle nuove richieste che vengono dall'Europa per giustificare il prestito di circa 4 miliardi di euro fatto dallo Stato attraverso i « Monti bond » al *Monte dei paschi di Siena* —:

quali iniziative intenda assumere il Ministro interrogato per salvaguardare l'occupazione nei confronti del personale del *Monte dei paschi di Siena* individuato in esubero, in special modo per quello destinato all'esternalizzazione. (3-00313)

(17 settembre 2013)

Misure urgenti volte a garantire la continuità occupazionale presso gli stabilimenti del gruppo Riva — 3-00314

DAMIANO, GRIBAUDO, GNECCHI, BELLANOVA, TARICCO, GREGORI, PARRIS, ALBANELLA, BARUFFI, BOCCUZZI, CASELLATO, FARAONE, CINZIA MARIA FONTANA, GIACOBBE, INCERTI, MA-

DIA, MAESTRI, MARTELLI, MICCOLI, GIORGIO PICCOLO, SIMONI, ZAPPULLA, MARTELLA, ROSATO, DE MARIA, TULLO e GRASSI. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

la Guardia di finanza ha disposto per alcune società del gruppo Riva il blocco di beni, azioni e titoli per un valore di circa 1 miliardo di euro, nell'ambito del provvedimento di sequestro preventivo adottato dalla magistratura di Taranto nei mesi scorsi;

il decreto di sequestro del giudice per le indagini preliminari di maggio 2013 prevedeva il sequestro di 8 miliardi di euro;

quanto requisito in questi giorni va ad aggiungersi al miliardo e 200 milioni di euro che era stato individuato subito dopo l'adozione del decreto di maggio 2013;

non c'è stato da parte della magistratura alcun nuovo atto e nel provvedimento di luglio 2013 veniva precisato che nella scelta dei beni che dovevano essere sequestrati andavano salvaguardati quelli necessari alla produzione dell'impianto siderurgico di Taranto;

a seguito di tale provvedimento il gruppo Riva ha comunicato che cesseranno tutte le attività dell'azienda che non rientrano nel perimetro gestionale dell'*Ilva*, tra cui quelle produttive di sette stabilimenti situati in Veneto, Lombardia e Piemonte;

per tali impianti, che risultano competitivi, sono stati fatti recenti ed importanti investimenti, peraltro nel totale rispetto della tutela ambientale;

la decisione del gruppo Riva comporta la sospensione delle prestazioni lavorative di circa 1.400 unità di personale che si ritrovano senza un lavoro;

la scelta giustificata dai Riva come necessaria a seguito del blocco dei conti correnti assume carattere ricattatorio e determina una grave ed inaccettabile con-

seguenza sul piano occupazionale e produttivo in un settore strategico per il sistema industriale del Paese;

la situazione sta creando preoccupanti tensioni sociali e si prospetta, pertanto, estremamente delicata anche da un punto di vista di ordine pubblico;

il Governo è intervenuto per ben due volte, da ultimo con il decreto-legge 4 giugno 2013, n. 61, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 89, per assicurare le condizioni per la continuità produttiva degli impianti del gruppo siderurgico —:

quali misure di carattere urgente e immediato intendano adottare al fine di garantire la continuità occupazionale.

(3-00314)

(17 settembre 2013)

Problematiche conseguenti alla riorganizzazione della rete diplomatico-consolare, con particolare riferimento alla prospettata chiusura del consolato di Newark (New Jersey) — 3-00315

FITZGERALD NISSOLI, MARAZZITI, CARUSO e RABINO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

la chiusura in corso di svariate rappresentanze consolari ha generato in questi anni numerosi problemi sia per i cittadini italiani residenti all'estero che per gli interessi del sistema economico e imprenditoriale italiano; infatti, i nostri connazionali residenti all'estero si ritrovano su un territorio senza più un punto di riferimento certo, come pure molte imprese perdono l'interlocuzione con il consolato avente per giurisdizione il territorio sul quale hanno situato la loro attività estera;

il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, recante « Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini », la cosiddetta *spending review*, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, prevede

che non siano compromessi i servizi offerti ai cittadini. In tale quadro appare evidente che la riorganizzazione della rete diplomatico-consolare, pur prevedendo la riduzione dei costi, non può porre in secondo piano la qualità dei servizi da offrire ai connazionali all'estero ed alle imprese italiane nel loro percorso di internazionalizzazione;

il dibattito sulla razionalizzazione della rete diplomatico-consolare è sfociato nella chiusura di 14 sedi consolari, senza che vi fosse una concertazione con le comunità italiane all'estero ed i suoi rappresentanti e senza che il Parlamento stesso ne fosse informato; inoltre, il dibattito sul riorientamento della rete diplomatico-consolare si sta volgendo ovunque tranne che nelle sedi istituzionali proprie;

la rete consolare ha già subito, negli anni scorsi, tagli pesanti e chiusure di uffici, mentre non ancora si vede l'operatività del cosiddetto « consolato digitale »;

l'apertura di nuovi uffici consolari nelle aree del mondo dove si stanno orientando parecchi interessi economici italiani, come Turkmenistan, Cina e Vietnam, non può significare lo smantellamento degli uffici presenti nei classici territori di emigrazione e l'abbandono dell'assistenza a chi, emigrato, ha contribuito a costruire l'Italia dall'estero con notevoli sacrifici. Si tratta di quegli anziani delle vecchie generazioni verso i quali l'Italia ha un debito di gratitudine, fosse solo per le cosiddette rimesse che ci hanno aiutato a crescere economicamente ed a svilupparci;

tra le sedi di prossima chiusura figura anche il consolato di Newark, la cui giurisdizione copre ben 13 contee dello Stato del New Jersey (Usa), con circa 17.000 connazionali residenti, ovvero il centro-nord di questo importante Stato americano, ivi compresa la capitale Trenton citata da Sciascia ne « Il lungo viaggio ». Una terra nota alla comunità italiana sin dai primi tempi dell'emigrazione in America; infatti, qui sono sorte numerose associazioni, tra cui la gloriosa *Unico national* che è la terza associazione ita-

loamericana, senza contare le organizzazioni facenti capo ai siciliani, ai pugliesi, ai calabresi, ai campani e agli abruzzesi, che sono di antica costituzione e che conservano la memoria storica della nostra emigrazione. Inoltre, oggi, numerosi ricercatori italiani hanno come punto di riferimento l'Università di Princeton;

la sede consolare di Newark è cruciale nel panorama italoamericano e per il ruolo di primo piano, in tutti i campi, degli italoamericani nel New Jersey, tra cui il Governatore, e per il suo posizionamento geostrategico, tra New York e Washington, al centro di adeguate reti di trasporto stradali, ferroviarie, aeroportuali e portuali con il porto di Elizabeth. Strutture fondamentali per la presenza delle aziende italiane negli Usa;

se l'intento dell'amministrazione degli affari esteri è quello di razionalizzare e promuovere il nostro sistema Paese, oltre che assistere i nostri connazionali, non è possibile procedere alla chiusura del consolato di Newark per le ragioni sopra esposte —:

quali siano stati i criteri adottati dal Ministero degli affari esteri nel riorientare la rete diplomatico-consolare e decretare la chiusura delle sedi consolari richiamate in premessa e della sede di Newark in particolare e se non ritenga di dover procedere all'istituzione di un'agenzia consolare a Newark. (3-00315)

(17 settembre 2013)

Iniziativa per consentire ai cittadini italiani residenti in Argentina la riscossione della pensione in euro — 3-00316

BORGHESE. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

in Argentina, vivono 700.000 nostri connazionali, di cui circa 30.000 sono titolari di una pensione italiana;

le politiche monetarie governative di questo Paese fanno sì che le banche convertano in valuta locale le pensioni italiane

a un cambio molto sfavorevole, che comporta in termini reali il 50 per cento in meno di quello che l'Italia invia ai nostri pensionati in Argentina;

oggi in Argentina è vietato acquistare euro, situazione assurda e ingiusta, che vede l'autorità monetaria argentina, di fatto, appropriarsi degli euro inviati dall'Italia ai connazionali pensionati;

il cambio ufficiale obbligatorio stabilito da questo Governo risulta molto diverso da quello a cui vengono realmente scambiate le valute estere e, nello specifico, gli euro;

è necessario ricordare che una parte dei nostri connazionali usa, o sarebbe meglio dire usava, accantonare la propria pensione (in euro) per pagare — per sé o anche per i propri figli e nipoti — il viaggio di ritorno in Italia per ritrovare la propria famiglia;

adesso, che ricevono le pensioni svalutate e subiscono anche l'addebito del costo delle commissioni di cambio obbligatorio, i pensionati italiani vengono a perdere metà del valore iniziale delle stesse;

se questi pensionati volessero, poi, riacquistare gli euro corrispondenti all'importo originario della propria pensione, essi sarebbero obbligati a rivolgersi ad un mercato nero, a costi elevatissimi e con un'ulteriore perdita;

alla fine, il danno economico — tra tasso di cambio sfavorevole e commissioni

per il cambio obbligatorio — si aggira intorno al 60 per cento del valore iniziale della pensione;

questa situazione innesca un grave disagio sociale — lede i diritti acquisiti e comporta una reale limitazione della libertà di movimento dei nostri connazionali, diritto sancito dalle convenzioni internazionali sui diritti umani (Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo, articolo 13);

visto che il Governo Argentino, sollecitato in diverse occasioni non ha mostrato aperture e ha comunicato che non intende cambiare né fare eccezione alla propria politica dei cambi, per evitare che i nostri anziani, residenti in Argentina, che percepiscono una pensione media di circa 250 euro, perdano ancora una consistente parte del loro potere d'acquisto —:

quali iniziative il Governo intenda adottare al fine di evitare che i nostri connazionali residenti in Argentina subiscano indebitamente una perdita economica così rilevante e se non ritenga di dover adottare misure atte a garantire un equo trattamento rispetto ai connazionali residenti in Italia e a predisporre una procedura — applicabile eventualmente solo ai richiedenti — che consenta la riscossione in euro delle pensioni presso la nostra rete consolare presente in Argentina. (3-00316)

(17 settembre 2013)

MOZIONI GIANCARLO GIORDANO, DE MITA, FAMIGLIETTI, SIBILIA ED ALTRI N. 1-00119, FORMISANO ED ALTRI N. 1-00163, CARFAGNA ED ALTRI N. 1-00165 E GIANCARLO GIORDANO, PARIS, CARFAGNA, DE MITA, CATALANO, FORMISANO ED ALTRI N. 1-00186 CONCERNENTI INIZIATIVE IN ORDINE ALLA CRISI DI IRISBUS E DI BREDAMENARINIBUS, ANCHE IN RELAZIONE ALLA SITUAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Mozioni

La Camera,

premessi che:

l'Irisbus di Flumeri (Avellino) e la BredaMenariniBus di Bologna sono le ultime due grandi aziende italiane produttrici di autobus;

lo stabilimento di Flumeri è di proprietà dell'Irisbus Iveco, azienda totalmente acquisita dal Gruppo Fiat nel 2003;

il Gruppo Fiat è uno dei principali costruttori europei nel settore del trasporto delle persone e, operando su scala mondiale, commercializza annualmente circa ottomila unità in oltre quaranta Paesi;

nel 2011 il Gruppo Fiat, beneficiario nel tempo di sostanziose sovvenzioni pubbliche, ha manifestato la volontà di dismettere lo stabilimento avviando le procedure di messa in mobilità per i circa 700 dipendenti;

il Gruppo Fiat è titolare di cinque siti produttivi in Europa — oltre Flumeri: Annonay e Rorthais in Francia, Barcellona in Spagna e Vysoke Myto nella Repubblica Ceca;

solo per il sito italiano è stata annunciata la chiusura, attribuendone le ragioni agli effetti della crisi che ha colpito il mercato degli autobus (urbani ed extraurbani) in Italia, le cui immatricolazioni hanno registrato una drastica riduzione, passando dalle 2.838 unità del 2005 alle 1.163 del 2011;

attualmente, i circa 400 lavoratori dell'Irisbus sono in cassa integrazione fino a dicembre 2013, mentre altri 200 sono stati ricollocati in altre aziende del Gruppo Fiat o sono finiti nel limbo degli « esodati »;

sino ad ora sono risultati vani i diversi tentativi di dialogo e concertazione tra le rappresentanze sindacali, la Fiat, i rappresentanti locali e il Governo;

la BredaMenariniBus è di proprietà di Finmeccanica spa e dal 2006 è rientrata nella Holding Finmeccanica, dove, assieme ad Ansaldo Breda e Ansaldo STS, ne costituisce la divisione trasporti;

dal 1989 la BredaMenariniBus ha prodotto più di 7.000 autobus ed è in possesso di tutte le « licenze europee » — concessioni — per produrre autobus;

BredaMenariniBus rappresenta una realtà d'eccellenza nel panorama in-

dustriale europeo, con una filiera di progettazione e produzione completamente italiana;

BredaMenariniBus, così come Irisbus, è in grado di produrre un'ampia gamma di veicoli per il trasporto pubblico a basso impatto ambientale (autobus elettrici, a metano e filobus bimodali);

nel 2011, Finmeccanica ha dichiarato di volersi disfare del comparto pubblico del gruppo, BredaMenariniBus compresa;

la decisione scaturiva dalla fallita ricerca di *partner* a livello internazionale che potesse supplire al cronico problema « dimensionale », strategico per sopravvivere alle richieste del mercato;

questa decisione ha comportato un calo rilevante delle quote di mercato nazionale, passando dai 300 mezzi costruiti nel 2011 ai soli 30 del 2012, che ha portato all'attivazione della cassa integrazione straordinaria per i lavoratori fino al febbraio 2014;

il settore della produzione di autobus annovera, tra carrozzieri e produttori, decine di aziende diffuse sul territorio nazionale e dà lavoro, senza contare le piccole e medie imprese dell'indotto, ad oltre 11.000 addetti;

la mancanza di interventi ha portato alla progressiva cancellazione di numerosi stabilimenti (Autodromo, Cacciamaiali e da ultima De Simon) e rischia di determinare l'assoluta scomparsa della produzione di autobus dal territorio nazionale;

le citate vicende degli stabilimenti Irisbus di Flumeri e BredaMenariniBus di Bologna rappresentano, di fatto, per il nostro Paese un evento di eccezionale gravità che chiama in causa una serie di criticità di livello generale, che vanno dalla politica industriale dei più grandi gruppi meccanici nazionali, alla gestione da parte degli ultimi Governi delle crisi aziendali, dei problemi occupazionali, della politica

della programmazione infrastrutturale e, in particolare, di quella del trasporto pubblico locale nel nostro Paese;

appare grave e particolarmente preoccupante che si continui ad assistere impotenti ad un disimpegno totale da parte dei principali gruppi industriali italiani — segnatamente Fiat e Finmeccanica — senza che essi diano adeguate garanzie circa l'attuazione di una coerente politica industriale, tanto più che lo Stato nei decenni ha sempre sostenuto le aziende di questo settore, intervenendo attraverso l'erogazione di risorse pubbliche;

il Ministero dell'economia e delle finanze è il principale azionista di Finmeccanica con una quota pari al 32,45 per cento della società e che tale partecipazione è soggetta alla disciplina dettata dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 settembre 1999, secondo cui tale quota non può scendere al di sotto della soglia minima del 30 per cento del capitale sociale: in sostanza, nessun altro azionista può detenere una quota del capitale di Finmeccanica superiore al 3 per cento senza l'approvazione del Ministero dell'economia e delle finanze;

si rende necessaria una seria regia governativa per una strategia di rivisitazione e riqualificazione del parco mezzi del trasporto pubblico locale;

gli interventi di finanza pubblica adottati nel corso dell'ultimo triennio hanno, invece, pesantemente inciso sulla disponibilità delle risorse finanziarie per il trasporto pubblico locale, avendo, da un lato, drasticamente ridotto i trasferimenti statali destinati al pagamento dei servizi di trasporto pubblico e, dall'altro, hanno di fatto interrotto il già previsto processo di fiscalizzazione che avrebbe condotto, per questa materia fondamentale per le regioni e per gli enti locali, al passaggio dal sistema di finanza derivata al sistema di finanza propria;

sotto tale profilo, si segnala che l'11 aprile 2013 la Conferenza delle regioni e delle province autonome ha approvato un

documento relativo alle problematiche del settore del trasporto pubblico locale e al rinnovo del contratto collettivo nazionale del lavoro degli autoferrotranvieri, nell'ambito del quale è stato sottolineato che:

a) i tagli, che dal 2010 in poi i vari Governi hanno effettuato sulle risorse per il trasporto pubblico locale, valutabili in oltre mezzo miliardo di euro all'anno, hanno comportato, indipendentemente da criteri di efficienza e riorganizzazione, riduzioni molto significative ai servizi minimi garantiti sui territori (mediamente del 10 per cento) ed effetti critici sullo stato delle aziende di trasporto su ferro/gomma, i cui equilibri economici hanno sofferto altresì degli effetti inflattivi, anch'essi ignorati dai vari Governi;

b) il disegno, che doveva garantire la certezza delle risorse destinate al trasporto pubblico locale, sta dimostrando tutta la sua inadeguatezza;

c) le modalità di riparto ed erogazione delle risorse, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012, istitutiva del nuovo « Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario », infatti, non garantiscono i regolari flussi di cassa, indispensabili per onorare i contratti di servizio in essere sia per il settore ferroviario che per quello della gomma;

d) proprio nell'ultimo periodo, il mancato trasferimento delle risorse delle prime quattro mensilità per il 2013 dell'acconto, nonostante quanto previsto dalla norma stessa e dagli accordi presi in sede di Conferenza unificata, sta mettendo in ginocchio molte regioni già strozzate dal clamoroso ritardo accumulato dal Governo nei trasferimenti per il ferro nazionale nell'anno 2012;

e) il problema è ancor più drammatico dal punto di vista dei bilanci re-

gionali, se si pensa che le regioni devono assumere impegni pluriennali di spesa non solo per la copertura degli oneri derivanti dalla stipula dei contratti di servizio, ma anche per l'effettuazione delle gare, soprattutto nel settore ferroviario;

f) l'attuale dotazione finanziaria del fondo, come più volte sottolineato, è addirittura inferiore agli stanziamenti del 2011 (-148 milioni di euro) e persino del 2010 (-300 milioni di euro) e ciò è avvenuto in un contesto di tagli generalizzati alle risorse regionali in tutti i settori di spesa;

g) l'insufficienza del fondo è ancora più rilevante in considerazione del fatto che, oltre agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, gravano sui bilanci regionali altre spese necessarie per il funzionamento del settore, quali: il rinnovo del materiale rotabile su ferro/gomma; la manutenzione straordinaria delle infrastrutture; l'innovazione tecnologica; le risorse aggiuntive per i contratti di lavoro e per gli ammortizzatori sociali;

h) per far fronte a tali costi, le regioni sarebbero costrette, pertanto, ad attingere a risorse proprie in modo sistematico e pluriennale, sottraendole alle esigenze di altri settori strategici per la popolazione, quali la sanità, i servizi sociali ed altri;

L'attuale disciplina in materia di trasporto pubblico locale non è assolutamente idonea a garantire il regolare funzionamento del settore, pur in presenza di processi di efficientamento e razionalizzazione che le regioni stanno intraprendendo, né l'espletamento dei servizi minimi essenziali; tanto che le regioni, in considerazione della complessità delle suddette problematiche, hanno chiesto al Governo l'attivazione urgente di un tavolo specifico;

si rende necessaria e non più rinviabile la definizione di una politica industriale ed occupazionale del Governo che ponga al centro della propria azione l'obiettivo primario della stabilità sociale e

della valorizzazione della persona in quanto utente e in quanto lavoratore nella nuova e diversa dimensione dei diritti connessi a queste condizioni; e ciò anche nel quadro di un intervento reale per il rilancio del sud del Paese, che sta pagando un prezzo altissimo sotto il profilo economico e sociale;

il 31 dicembre del 2012 è entrata in vigore la nuova normativa europea « Euro 6 » per i mezzi pesanti, autobus compresi: il regolamento (CE) n. 595/2009, il quale prevede nuovi limiti di emissioni inquinanti, è già operativo per le nuove omologazioni, mentre a partire dal 2014 lo sarà per le nuove immatricolazioni;

lo scopo della nuova norma, oltre alla salvaguardia del cittadino e dell'ambiente, è anche quello di rilanciare e rendere più competitiva l'industria automobilistica europea;

prima dell'entrata in vigore della nuova normativa, al fine di rientrare nei limiti stabiliti dalle direttive europee sulla qualità dell'aria era fortemente raccomandato l'acquisto di mezzi « Euro V » o « EEV » (*Enhanced environmental vehicle*);

secondo i dati provenienti dalle aziende del trasporto pubblico locale, sul totale del parco autobus circolante in Italia, solo il 15 per cento dei mezzi è conforme a queste due categorie. La maggior parte dei veicoli risulta, però, ancora caratterizzata da emissioni « Euro 2 » (29 per cento) ed « Euro 3 » (30 per cento), con addirittura la presenza nel parco di veicoli ad emissione « Euro 1 » (5 per cento), « Euro 0 » (11 per cento) e « Pre Euro 0 » (3 per cento);

dal 2006 al 2011 l'età media del parco autobus italiano è aumentata di oltre un anno, attestandosi a 11 anni: ciò ha vanificato sostanzialmente tutti i benefici introdotti dalla legge n. 194 del 1998 e i suoi successivi rifinanziamenti;

la situazione del parco mezzi italiano ha subito una vera propria involuzione negativa negli anni: al diminuire delle dimensioni del parco mezzi è corri-

sposto un aumento della sua età media. Oggi, questa è superiore di 4 anni alla media europea ed inferiore soltanto, nell'Unione europea, a Estonia, Bulgaria, Slovacchia ed Ungheria;

le circostanze rilevate mostrano il non più rinviabile rinnovo del parco di autoveicoli circolanti in Italia, pena il rischio che l'Unione europea applichi delle sanzioni al nostro Paese per le numerose infrazioni della normativa antinquinamento;

lo scenario della crisi globale indica che i Governi delle maggiori economie mondiali stanno potenziando gli investimenti pubblici nei settori dell'ambiente e dei trasporti, in funzione della realizzazione di una mobilità sostenibile;

occorrerebbe restituire certezza e stabilità alle risorse per il trasporto pubblico locale attraverso misure strutturali e un programma di investimenti finalizzato allo sviluppo sostenibile dei sistemi di trasporto pubblico, i quali registrano una domanda potenziale molto elevata;

dare una nuova prospettiva e rilanciare le aziende sopra richiamate servirebbe a dare segnali di inversione di tendenza e ripresa di fiducia a territori già fortemente provati, sul piano economico, sociale ed occupazionale, dai processi di deindustrializzazione connessi alla profonda crisi che investe il Paese;

non a caso ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo le misure di sostegno per i lavoratori, quali il finanziamento della cassa integrazione, sono da considerarsi talmente necessarie da dover essere assicurate sempre e comunque anche dopo la fine del 2013 per tutti quelli che ne possano avere bisogno,

impegna il Governo:

a dare immediatamente seguito alla richiesta avanzata dalla Conferenza delle regioni per l'attivazione urgente di un tavolo sul tema più generale dei rapporti Stato-regioni ed enti locali in materia di

trasporto pubblico locale, inserito nell'ottica della garanzia di tutti i servizi pubblici locali essenziali;

a definire sollecitamente un piano nazionale per il trasporto pubblico locale, che favorisca, tra l'altro, l'utilizzo delle tecnologie a più basso impatto ambientale;

a predisporre un programma pluriennale per il rinnovamento del parco autobus circolante tramite bus ecologici;

ad adottare, già con le prossime iniziative di natura finanziaria, adeguate risorse per il rinnovo del parco autobus delle aziende operanti nel settore del trasporto pubblico locale, tenendo conto che tali disponibilità potrebbero essere eventualmente reperite a valere sulle destinazioni, nazionali e regionali, del fondo per le aree sottoutilizzate 2007-2013, ovvero sulla quota ancora non utilizzata delle risorse del fondo per le aree sottoutilizzate 2000-2006, attraverso la rimodulazione dell'attuale programmazione dei fondi strutturali europei, sottoponendo al Cipe il provvedimento per l'individuazione della specifica fonte finanziaria e la ripartizione delle risorse tra le amministrazioni centrali e regionali, previa apposita concertazione con le regioni interessate;

a sostenere l'attivazione di un tavolo nazionale presso il Ministero dello sviluppo economico, finalizzato ad unificare le vertenze di Irisbus di Flumeri (Avellino) e di BredaMenariniBus di Bologna, anche nella prospettiva di favorire la costituzione di un polo unico nazionale per la progettazione e la costruzione di autobus e veicoli per il trasporto pubblico su gomma a basso impatto ambientale, nonché al fine di ampliare l'offerta di lavoro nel settore della ricerca e dell'innovazione tecnologica per la manutenzione e la messa a norma del parco autobus oggi circolante, in conformità al perseguimento dell'obiettivo di realizzare una nuova politica industriale per il nostro Paese;

a monitorare con particolare attenzione l'attuazione dell'articolo 1, comma 12, del decreto-legge n. 35 del 2005, re-

cante « Disposizioni urgenti nell'ambito del Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale », convertito, con modificazioni, dalla legge n. 80 del 2005, in forza del quale la Sace spa — ovvero l'agenzia di credito all'esportazione che assume in assicurazione e/o in riassicurazione i rischi a cui sono esposte le aziende italiane nelle loro transazioni internazionali e negli investimenti all'estero — può assumere in garanzia le operazioni di spostamento all'estero delle attività produttive, considerato che, facendo leva su quanto previsto dal citato decreto-legge n. 35 del 2005, nel nostro Paese, per quanto risulta ai firmatari del presente atto di indirizzo, sono state favorite numerosissime procedure di delocalizzazione di importanti attività produttive che fanno capo anche ad aziende, quali ad esempio la Fiat;

a porre in essere ogni iniziativa di competenza volta ad impedire la gravissima anomalia in forza della quale lo Stato potrebbe continuare a stanziare risorse per consentire la cassa integrazione dei lavoratori, senza preoccuparsi di verificare, se contestualmente, non vi siano stati casi di erogazione di fondi pubblici che hanno favorito, di fatto, le procedure di delocalizzazione all'estero delle attività produttive da cui la predetta disoccupazione deriva.

(1-00119) « Giancarlo Giordano, De Mita, Famiglietti, Sibilia, Impegno, Nardella, Damiano, D'Agostino, Antimo Cesaro, Dellai, Paris, Epifani, Migliore, Amendola, Bonavitacola, Lenzi, Airaud, Ferrara, Quaranta, Di Salvo, Aiello, Boccadutri, Michele Bordo, Costantino, Duranti, Daniele Farina, Fava, Fratoianni, Kronbichler, Lacquaniti, Lavagno, Marcon, Matarrelli, Melilla, Nardi, Nicchi, Paglia, Palazzotto, Pannarale, Pellegrino, Piazzoni, Pillozzi, Piras, Placido, Ragosta, Ricciatti, Sannicandro, Scotto, Zan,

Zaratti, De Maria, Fabbri, Zampa, Gribaudo, Carlo Galli, Benamati, Bolognesi, Dell'Orco, Basso ».

(24 giugno 2013)

La Camera,

premesso che:

l'Irisbus è un'azienda controllata al 100 per cento da Iveco e, quindi, dal gruppo Fiat industrial, ed è nata nel 1999 con la fusione della divisione autobus di Renault con la divisione autobus europea dell'Iveco e con l'acquisizione di Ikarus-Bus;

dal 2001, la società è interamente controllata dal gruppo Fiat Iveco ed è divenuta il secondo produttore mondiale di autobus, costruendo autobus di linea e da turismo e filobus di nuova concezione;

il 14 settembre 2011 la Fiat ha reso nota la sua decisione di avviare le procedure per la cessazione dell'attività dello stabilimento Irisbus di Valle Ufita (Avelino);

lo stabilimento Irisbus di Valle Ufita è l'unico presente in Italia ed è l'unico chiuso da Fiat, che invece continua regolarmente la produzione negli analoghi siti industriali stranieri;

l'azienda ha comunicato che la sua decisione è dovuta alle conseguenze della crisi economica che hanno causato la diminuzione della capacità produttiva dello stabilimento campano, passata dai 717 veicoli del 2006 ai 145 – di cui meno di 100 urbani – dei primi sei mesi del 2011;

la crisi di Irisbus è gravissima per il territorio campano, dove si colloca lo stabilimento oggetto della decisione della Fiat, nel quale erano impiegati 700 lavoratori, senza contare le aziende dell'indotto;

attualmente, circa 400 sono i lavoratori dell'Irisbus in cassa integrazione

fino al dicembre 2013, mentre circa 200 sono stati ricollocati in altre aziende del gruppo Fiat, o, purtroppo, sono finiti nella triste categoria degli « esodati »;

nella XVI legislatura il Parlamento si è occupato dell'argomento con numerosi atti di sindacato ispettivo, presentati da tutti i gruppi parlamentari, per sollecitare il Governo ad intervenire per affrontare la crisi, ma, nonostante le rassicurazioni, la questione appare ancora lontana da una soluzione soddisfacente;

appare evidente che la scelta dell'azienda infligge un duro colpo all'intero settore della produzione di autobus urbani, dato che l'Irisbus era l'unica fabbrica italiana produttrice di autobus e costituiva uno snodo importante per lo sviluppo industriale e produttivo di un territorio, quale quello campano, provato duramente dalla crisi economica in atto da tempo, oltre che dai decenni di arretratezza economica e di mancata crescita;

la chiusura dello stabilimento di Valle Ufita rappresenta, inoltre, l'ennesimo duro colpo al fondamentale settore del trasporto pubblico locale, già penalizzato dai tagli che i Governi hanno effettuato al settore stesso dal 2010 in avanti;

questi tagli vengono valutati in oltre un miliardo e mezzo di euro l'anno ed hanno comportato "evitabili costi sul piano dell'efficienza oltre a riduzioni pesanti dei servizi minimi garantiti;

la crisi di Irisbus e quella di BredaMenariniBus, di proprietà di Finmeccanica, sono gli ultimi segnali di un'evidente incapacità della disciplina del trasporto pubblico locale, che non si è mostrata in grado di garantire un efficace servizio nel settore, tanto da spingere le regioni a chiedere al Governo di attivare un tavolo specifico dedicato al settore;

appare, inoltre, evidente la necessità di una vera politica industriale, che non evochi il vecchio dirigismo, ma che sia in grado di affrontare con lungimiranza

strumenti validi per risolvere non solo la vicenda Irisbus, ma la difficile situazione della Campania e del Mezzogiorno;

infatti, tante sono le grandi e piccole aziende meridionali che stanno attraversando un'acuta fase di crisi. Irisbus è particolarmente importante perché è la sola produttrice di autobus nel nostro Paese;

la sua chiusura ha, come conseguenza diretta, quella di rendere ancora più difficile la situazione dei trasporti pubblici locali. È noto, infatti, che il parco mezzi è ormai vetusto e necessita di cambiamento, sia per motivi di sostenibilità ambientale sia per motivi di sicurezza;

è vero che il tragico incidente avvenuto a Monteforte riguarda un autobus extraurbano, ma appare evidente che l'usura dei mezzi e l'impossibilità di sostituirli prontamente mettono a rischio gli utenti e gli autisti costretti a viaggiare su mezzi vecchi, insicuri ed inquinanti;

non è certo una soluzione quella di delocalizzare le imprese e, meno che meno, quella di acquistare all'estero gli autobus che lo stabilimento italiano produceva;

occorre, invece, valorizzare la qualità di aziende come l'Irisbus di Valle Ufita, garantendo lavoro e sicurezza alle famiglie che da questo stabilimento dipendono;

il 1° agosto 2013, il Governo ha incontrato l'azienda e i sindacati per trovare una soluzione. Appare certo positiva la proroga della cassa integrazione in deroga dal gennaio 2014 e fa ben sperare la promessa del Governo di aprire un tavolo tecnico che affronti il tema del trasporto pubblico in modo globale;

positivo sembra anche l'impegno del Governo di redigere, assieme alla regione Campania, un accordo di programma che riqualifichi l'area della Valle

Ufita, individuando i modi di salvaguardia dei livelli occupazionali,

impegna il Governo:

a proseguire nell'azione intrapresa per favorire la soluzione della crisi dell'Irisbus in modo da conservare, per quanto possibile, l'azienda irpina nella sua vocazione di produttrice di autobus, grazie alla sua struttura produttiva all'avanguardia;

a prevedere, pur nei limiti di bilancio noti, un piano nazionale di finanziamento del settore dei trasporti volto ad incentivare l'ammodernamento del parco vetture circolanti, con evidente beneficio per i cittadini e per le aziende produttrici;

ad assumere, per quanto di competenza, tutte le iniziative necessarie per garantire un sistema di mobilità sostenibile dal punto di vista economico ed ambientale.

(1-00163) « Formisano, Tabacci, Lo Monte, Pisicchio ».

(5 agosto 2013)

La Camera,

premesso che:

l'azienda Irisbus Italia spa nasce nel gennaio 1999 dalla decisione di due importanti gruppi industriali e commerciali europei (Fiat Iveco e Renault) di unire le loro attività nel campo del trasporto pubblico, attraverso la fusione dei rispettivi settori di produzione di autobus;

Irisbus, partecipata al 100 per cento da Iveco spa (Gruppo Fiat), produce autobus in tutto il mondo, con stabilimenti in Brasile, India, Argentina, Cina e cinque siti produttivi in Europa, a Annonay e Rorthais in Francia, nella Valle Ufita di Flumeri (Avellino) in Italia, a Barcellona in Spagna e a Vysoke Myto nella Repubblica Ceca;

nel 2011, la Fiat ha attivato le procedure per la messa in mobilità e la cassa integrazione per tutti i lavoratori dello stabilimento: 700 dipendenti più altri 800 nell'indotto;

dopo il taglio del personale, ridotto da 1.400 a 700 addetti, Fiat è passata direttamente alla chiusura dello stabilimento, sancendo la sua uscita, solo in Italia, dalle produzioni per il trasporto pubblico;

le ragioni della chiusura sarebbero da attribuire agli effetti della grave crisi che ha colpito il mercato degli autobus urbani in Italia, le cui immatricolazioni hanno registrato una drastica riduzione, passando da 1.444 unità del 2006 a 1.113 del 2010 e a 291 nel 2011. Nello stesso periodo, la produzione complessiva dello stabilimento di Valle Ufita è scesa da 717 autobus nel 2006 a 472 nel 2010, mentre nei primi sei mesi del 2011 sarebbe arrivata a 145 autobus, dei quali meno di 100 per il trasporto urbano;

non si può ignorare che la crisi dell'Irisbus di Flumeri si innesta nel quadro di *default* generale della metalmeccanica irpina, penalizzando ulteriormente un contesto produttivo già gravemente compromesso;

la vicenda dell'Irisbus di Flumeri si intreccia con quella della BredaMenariniBus di Bologna, attualmente di proprietà di Finmeccanica spa, tra i primi produttori italiani di autobus;

l'azienda rappresenta una realtà produttiva importante del territorio bolognese: attualmente essa impiega circa 290 persone ma, negli anni 90, ne ha coinvolte fino a un migliaio;

dal 1989, la BredaMenariniBus ha prodotto più di 7.000 autobus ed è in possesso di tutte le licenze europee questo tipo di veicoli;

la BredaMenariniBus è l'unica fabbrica ancora in grado di progettare e costruire autobus a basso impatto ecologico per il trasporto pubblico metropolitano. La crisi dell'azienda va avanti ormai da due anni, da quando, nel 2011, la controllante Finmeccanica, esperito negativamente il tentativo di creare una *partnership* a livello internazionale per supplire al *deficit* dimensionale, ha dichiarato

di volersi disfare del comparto pubblico del gruppo, BredaMenariniBus compresa;

nel 2011, la BredaMenariniBus ha costruito 300 mezzi, nel 2012 solo 30. Il calo complessivo è stato del 90 per cento;

mentre chiudono le due più importanti aziende produttrici di autobus rimaste nel panorama industriale italiano, i cittadini sono costretti a viaggiare su mezzi vecchi, mal messi e, soprattutto, inquinanti;

il trasporto pubblico locale nel nostro Paese è stretto da patologie annose che non trovano soluzione: tariffe basse (-40 per cento rispetto alla media dei principali Paesi dell'Unione europea), costi gestionali alti (+30 per cento), risorse statali incerte, reti metropolitane, ferroviarie e tranviarie insufficienti, parco mezzi tra i più vetusti;

le regioni che possiedono gli autobus più nuovi sono il Lazio e la Valle d'Aosta, mentre la Sardegna e la Sicilia hanno il parco veicolare più vecchio, con una età media di 13 anni; negli ultimi anni l'età media dei veicoli si è ulteriormente innalzata (oggi è vicina agli 11 anni) a causa dei tagli effettuati sugli investimenti per il rinnovo del parco mezzi;

nel 2011 si sono venduti in Italia circa 2.000 veicoli, contro i 6.000 della Francia e i 4.400 della Germania;

il parco veicoli italiano sconta un'età media di circa 4 anni superiore a quella europea;

secondo uno studio delle regioni, solo un veicolo su 4 di quelli attualmente circolanti rispetta le norme antinquinamento;

forte è il rischio che l'Unione europea applichi delle sanzioni al nostro Paese per le numerose infrazioni della normativa antinquinamento;

il 31 dicembre 2012 è entrata in vigore la nuova normativa europea « Euro 6 », in base alla quale nuovi camion e autobus dovranno emettere l'80 per cento

in meno di ossido d'azoto e il 66 per cento in meno di particolato rispetto ai livelli stabiliti dal precedente *standard* del 2008 (Euro 5). In particolare, « l'Euro 6 » è già operativo per le omologazioni dei veicoli pesanti, mentre lo sarà dal 2014 per le immatricolazioni;

nelle intenzioni dell'Unione europea, gli *standard* tecnici fissati dovranno avere un impatto positivo non solo sull'ambiente e sulla salute, ma anche sull'industria automobilistica europea;

il 29 maggio 2013, in occasione dell'audizione sulle linee programmatiche del suo dicastero presso la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni), il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, ha rilevato che il trasporto pubblico locale deve essere una delle priorità del Governo, in quanto si connota come « un'emergenza reale », in termini di inefficienza, disorganizzazione e cattivo impiego delle risorse;

in realtà il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, si è spinto oltre, definendo — sempre nella citata audizione — il trasporto pubblico locale come un'emergenza sociale, prima di tutto: in un contesto di prolungata recessione economica, infatti, il cittadino è spinto sempre di più ad andare verso il servizio pubblico;

negli ultimi cinque anni, l'aumento nell'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti è stimato, in alcuni casi, superiore al 25-30 per cento;

è importante fornire all'utenza una risposta forte in termini di offerta di trasporto pubblico locale che sia efficace ed efficiente;

assumono rilevanza, a questo proposito, le scelte operate in ordine alle risorse finanziarie messe a disposizione e ai criteri di distribuzione delle stesse, nonché la spinta che deve essere impressa verso una vera liberalizzazione del settore;

è, infatti, necessario riflettere sulle possibili aree di ottimizzazione della spesa

in un settore in cui oltre i due terzi della spesa sostenuta complessivamente per il servizio sono garantiti dall'intervento pubblico e solo un terzo deriva dai proventi del traffico. È, dunque, opportuno considerare se esistano servizi scarsamente utilizzati che possono essere adeguatamente riorganizzati, al fine di migliorare sia il beneficio per l'utenza sia il rapporto costi-benefici del servizio stesso. Questo obiettivo è in gran parte oggi affidato alla potestà regolamentare delle regioni e degli enti locali, chiamati a concorrere, assieme allo Stato, all'allineamento ai parametri economici, che garantiscono il rispetto dei vincoli per la stabilità economica del Paese;

è, quindi, necessario riconsiderare le risorse complessive di cui il settore abbisogna per sostenere adeguati livelli qualitativi e quantitativi di offerta di servizi, in un quadro di crescente processo di liberalizzazione dei servizi socialmente sostenibile, e consentire uno sviluppo qualitativo e quantitativo delle infrastrutture e dei servizi finalizzato alla massimizzazione dei benefici per gli utenti e per tutti i cittadini, da realizzarsi attraverso il riequilibrio e l'efficientamento del sistema;

in questo quadro economico c'è l'esigenza di realizzare un metodo di programmazione nel settore del trasporto pubblico locale, che è determinato dalla necessità di dare, all'azione della mano pubblica, un'ordinata coerenza con gli obiettivi più generali di sviluppo di un settore che assorbe risorse finanziarie sempre più rilevanti a tutti i livelli di spesa sia centrali che periferici;

l'obiettivo principale, in questo contesto di crisi economica internazionale che genera evidenti problemi sul bilancio dello Stato, è proprio quello di ridurre l'incidenza finanziaria in tale settore sul bilancio pubblico, anche favorendo una maggiore concorrenza fra operatori e, di conseguenza, migliorando l'efficienza dei servizi a disposizione dei cittadini; è, in ogni caso, anche da sottolineare che il trasporto pubblico locale è un settore in

cui va valorizzata la procedura di gara ad evidenza pubblica per permettere un'effettiva concorrenza tra i soggetti affidatari in modo da ridurre gli sprechi e i costi di gestione. Sarebbe, quindi, importante anche intervenire normativamente attraverso la privatizzazione delle imprese pubbliche che gestiscono tali servizi, garantendo il superamento degli aspetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità nell'affidamento dei servizi ed incentivando l'incremento della qualità, dell'efficacia, dell'efficienza e dell'economicità;

è, inoltre, opportuno, alla luce della crisi economica internazionale, imprimere nuovo slancio ai processi di liberalizzazione socialmente sostenibili in un quadro di necessaria riconsiderazione delle risorse complessive, di cui il settore debba poter disporre per sostenere adeguati livelli qualitativi e quantitativi di offerta dei servizi;

a fronte delle sfide che attendono il Paese nel settore del trasporto pubblico locale, si deve rilevare che le risorse statali per l'acquisto e la sostituzione dei mezzi di trasporto, nel corso degli ultimi 18 anni, hanno subito una brusca frenata. Si è passati, infatti, dagli oltre 2,3 miliardi di euro (quadriennio 1997-2001) a 1,2 miliardi di euro (quadriennio 2002-2006) previsti dalla legge n. 194 del 1998 e successivi rifinanziamenti, sino ai 278 milioni di euro dell'ultimo quadriennio 2007-2011;

agli stanziamenti sopra elencati si devono aggiungere i 110 milioni di euro previsti dal decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, direzione generale per le valutazioni ambientali, del 19 dicembre 2011, n. 735, il quale, anche in considerazione del deferimento — ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea — dell'Italia alla Corte di giustizia dell'Unione europea per aver ecceduto, per diversi anni consecutivi, i valori limite per le particelle PM10 nell'aria ambiente, finalizza tali risorse al miglioramento della qualità dell'aria attraverso l'ammodernamento del parco circolante destinato al trasporto pubblico locale;

da ultimo, la legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità 2013), ha disposto — ai sensi dell'articolo 1, comma 301, che ha sostituito l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012 — l'istituzione del nuovo Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con una dotazione complessiva di 4,9 miliardi di euro (di cui 1,6 miliardi di euro per il servizio ferroviario locale);

il citato fondo ha la precipua finalità di realizzare la razionalizzazione e l'efficientamento del settore del trasporto pubblico locale. In particolare, in applicazione del citato articolo 16-*bis*, le regioni sono tenute ad effettuare una riprogrammazione dei servizi volta a razionalizzarne la gestione sulla base di specifici obiettivi, il cui mancato raggiungimento comporta una progressiva riduzione delle risorse statali destinate alle regioni stesse;

il terzo comma del citato articolo 16-*bis* stabilisce che, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse stanziolate sul suddetto fondo;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 26 giugno 2013, prevede che le risorse stanziolate sul fondo siano ripartite entro il 30 giugno di ciascun anno con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, sentita la Conferenza unificata. La ripartizione è effettuata per il 90 per cento sulla base delle percentuali fissate nella tabella 1 del decreto e per il residuo 10 per cento in base alle medesime percentuali, ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento dei seguenti obiettivi: a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico; b) il progressivo incre-

mento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata; d) la definizione di livelli occupazionali appropriati; e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;

a giudizio delle regioni, tuttavia, il citato fondo, alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina e dalle risorse stanziare dalle disposizioni previgenti, nasce con due criticità: una dotazione insufficiente (il fabbisogno complessivo del trasporto pubblico locale a livello nazionale viene stimato intorno ai 6,3-6,6 miliardi di euro, con riferimento alle 15 regioni a statuto ordinario) e un'impostazione ricentralizzatrice di ordine gestionale ed economica per quanto riguarda il riparto delle risorse stesse;

in un documento del 13 giugno 2013, relativo al contributo statale sui mutui per la sostituzione degli autobus o altri sistemi di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento al problema del definanziamento del relativo capitolo di spesa (pari al 59,59 per cento nel 2011, a più del 90 per cento nel 2012 e a circa l'87 per cento nel 2013), le regioni hanno rilevato, altresì, che i tagli intervengono su somme già impegnate e, laddove non impegnate, impediscono alle regioni di effettuare gli investimenti necessari a garantire un sistema di trasporto pubblico locale più efficiente, sicuro ed eco-compatibile,

impegna il Governo:

a definire un piano di politica industriale nel settore dei trasporti che incentivi la ricerca e l'utilizzo delle modalità a più basso impatto ambientale e che non prescinda da un'efficace riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale, anche avvalendosi di strumenti quali l'osservatorio sul trasporto pubblico

locale, istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007;

a procedere, nell'ambito di una politica di liberalizzazione e rilancio del settore del trasporto pubblico locale, all'attivazione di una politica industriale connotata dall'esigenza di determinare processi di aggregazione aziendale tali da assicurare una sufficiente competitività anche a livello europeo, anche al fine di superare l'attuale livello di parcellizzazione degli operatori del settore;

a promuovere, nell'ottica sopradescritta, l'attivazione, presso il Ministero dello sviluppo economico, di un tavolo nazionale per l'unificazione della vertenza BredaMenariniBus di Bologna e Irisbus di Avellino, anche nella prospettiva di favorire la costituzione in un unico polo nazionale per la progettazione e costruzione di autobus e veicoli per il trasporto pubblico su gomma a basso impatto ambientale e di ampliare le possibilità di lavoro nell'ambito della ricerca e dell'innovazione tecnologica per la manutenzione e la messa a norma del parco autobus attualmente in circolazione.

(1-00165) « Carfagna, Minardo, Palmizio, Palese, Scopelliti, Vella, Costa, Calabrò, Bergamini, Castiello, Latronico, Russo ».

(6 agosto 2013)

La Camera,

premesso che:

la Irisbus di Flumeri (Avellino) e la BredaMenariniBus di Bologna sono le ultime due grandi aziende italiane produttrici di autobus;

lo stabilimento di Flumeri è di proprietà dell'Irisbus Iveco, azienda totalmente acquisita dal Gruppo Fiat nel 2003;

l'azienda Irisbus Italia spa nasce nel gennaio 1999 dalla decisione di due importanti gruppi industriali e commerciali europei (Fiat Iveco e Renault) di unire le loro attività nel campo del tra-

sporto pubblico, attraverso la fusione dei rispettivi settori di produzione di autobus;

Irisbus, partecipata al 100 per cento da Iveco spa (Gruppo Fiat), produce autobus in tutto il mondo, con stabilimenti in Brasile, India, Argentina, Cina e cinque siti produttivi in Europa, a Annonay e Rorthais in Francia, nella valle Ufita di Flumeri (Avellino) in Italia, a Barcellona in Spagna e a Vysoke Myto nella Repubblica Ceca;

nel 2011, la Fiat ha attivato le procedure per la messa in mobilità e la cassa integrazione per tutti i lavoratori dello stabilimento: 700 dipendenti più altri 800 nell'indotto;

dopo il taglio del personale, ridotto dal 1.400 a 700 addetti, Fiat è passata direttamente alla chiusura dello stabilimento, sancendo la sua uscita, solo in Italia, dalle produzioni per il trasporto pubblico;

le ragioni della chiusura sarebbero da attribuire agli effetti della grave crisi che ha colpito il mercato degli autobus urbani in Italia, le cui immatricolazioni hanno registrato una drastica riduzione, passando da 1.444 unità del 2006 a 1.113 del 2010 e a 291 nel 2011. Nello stesso periodo, la produzione complessiva dello stabilimento di Valle Ufita è scesa da 717 autobus nel 2006 a 472 nel 2010, mentre nei primi sei mesi del 2011 sarebbe arrivata a 145 autobus, dei quali meno di 100 per il trasporto urbano;

la BredaMenariniBus è di proprietà di Finmeccanica S.p.A. e dal 2006 è rientrata nella Holding Finmeccanica, dove assieme ad AnsaldoBreda e Ansaldo STS ne costituisce la divisione trasporti;

dal 1989 la BredaMenariniBus ha prodotto più di 7.000 autobus ed è in possesso di tutte le «licenze europee» — concessioni — per produrre autobus;

rappresenta una realtà d'eccellenza nel panorama industriale europeo, con una filiera di progettazione e produzione completamente italiana;

BredaMenariniBus, così come Irisbus, è in grado di produrre una ampia gamma di veicoli per il trasporto pubblico a basso impatto ambientale (autobus elettrici, a metano, filobus bimodali);

nel 2011 Finmeccanica ha dichiarato di volersi disfare del comparto pubblico del gruppo, BredaMenarini compresa;

la decisione scaturiva dalla fallita ricerca di *partner* a livello internazionale che potesse supplire al cronico problema «dimensionale», strategico per sopravvivere alle richieste del mercato;

questa decisione ha comportato un calo rilevante delle quote di mercato nazionale, passando dai 300 mezzi costruiti nel 2011 ai soli 30 del 2012, che ha portato all'attivazione della cassa integrazione straordinaria per i lavoratori fino al febbraio 2014;

il settore della produzione di autobus annovera, tra carrozzieri e produttori, decine di aziende diffuse sul territorio nazionale e dà lavoro, senza contare le piccole e medie imprese dell'indotto, ad oltre 11.000 addetti;

la mancanza di interventi ha portato alla progressiva cancellazione di numerosi stabilimenti (Autodromo, Cacciampali e da ultima De Simon) e rischia di determinare l'assoluta scomparsa della produzione di autobus dal territorio nazionale;

le citate vicende degli stabilimenti Irisbus di Flumeri e BredaMenariniBus di Bologna rappresentano, di fatto, per il nostro Paese un evento di eccezionale gravità che chiama in causa una serie di criticità di livello generale, che vanno dalla politica industriale dei più grandi gruppi meccanici nazionali, alla gestione da parte degli ultimi governi delle crisi aziendali, dei problemi occupazionali, della politica della programmazione infrastrutturale e, in particolare, di quella del trasporto pubblico locale nel nostro Paese;

appare grave e particolarmente preoccupante che si continui ad assistere impotenti ad un disimpegno totale da parte dei principali gruppi industriali italiani — segnatamente FIAT e Finmeccanica — senza che essi diano adeguate garanzie circa l'attuazione di una coerente politica industriale, tanto più che lo Stato italiano nei decenni ha sempre sostenuto le aziende di questo settore, intervenendo attraverso l'erogazione di risorse pubbliche;

il Ministero dell'economia e delle finanze è il principale azionista di Finmeccanica con una quota pari al 32,45 per cento della società e che tale partecipazione è soggetta alla disciplina dettata dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 settembre 1999, secondo cui tale quota non può scendere al di sotto della soglia minima del 30 per cento del capitale sociale; in sostanza, nessun altro azionista può detenere una quota del capitale di Finmeccanica superiore al 3 per cento senza l'approvazione del Ministero dell'economia e delle finanze;

si rende necessaria una seria regia governativa per una strategia di rivisitazione e riqualificazione del parco mezzi del trasporto pubblico locale;

gli interventi di finanza pubblica adottati (nel corso dell'ultimo triennio) in passato hanno invece pesantemente inciso sulla disponibilità delle risorse finanziarie per il trasporto pubblico locale, avendo, da un lato, drasticamente ridotto i trasferimenti statali destinati al pagamento dei servizi di trasporto pubblico e, dall'altro, di fatto interrotto il già previsto processo di fiscalizzazione che avrebbe condotto, per questa materia fondamentale per le regioni e per gli enti locali, al passaggio dal sistema di finanza derivata al sistema di finanza propria;

sotto tale profilo si segnala che l'11 aprile 2013 la Conferenza delle regioni e delle province autonome, ha approvato un documento relativo alle problematiche del settore trasporto pubblico locale e rinnovo del contratto collettivo nazionale del la-

voro degli autoferrotranvieri, nell'ambito del quale documento è stato sottolineato che:

a) i tagli, che i vari governi hanno effettuato sulle risorse per il trasporto pubblico locale, valutabili in oltre mezzo miliardo di euro all'anno, hanno comportato, indipendentemente da criteri di efficienza e riorganizzazione, riduzioni molto significative ai servizi minimi garantiti sui territori (mediamente del 10 per cento) ed effetti critici sullo stato delle aziende di trasporto ferro/gomma, i cui equilibri economici hanno sofferto altresì degli effetti inflattivi, anch'essi ignorati dai vari governi;

b) il disegno, che doveva garantire la certezza delle risorse destinate al trasporto pubblico locale sta dimostrando tutta la sua inadeguatezza;

c) le modalità di riparto ed erogazione delle risorse, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni con la legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012 istitutiva del nuovo « Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario », infatti, non garantiscono i regolari flussi di cassa, indispensabili per onorare i contratti di servizio in essere sia per il settore ferroviario che per quello della gomma;

d) proprio nell'ultimo periodo, il mancato trasferimento delle risorse delle prime quattro mensilità per il 2013 dell'acconto, nonostante quanto previsto dalla norma stessa e dagli accordi presi in sede di Conferenza unificata, sta mettendo in ginocchio molte regioni già strozzate dal clamoroso ritardo accumulato dal Governo nei trasferimenti per il ferro nazionale nell'anno 2012;

e) il problema è ancor più drammatico dal punto di vista dei bilanci regionali, se si pensa che le regioni devono assumere impegni pluriennali di spesa non

solo per la copertura degli oneri derivanti dalla stipula dei contratti di servizio, ma anche per l'effettuazione delle gare, soprattutto nel settore ferroviario;

f) l'attuale dotazione finanziaria del Fondo, come più volte sottolineato, è addirittura inferiore agli stanziamenti del 2011 (-148 milioni di euro) e persino del 2010 (-300 milioni di euro) e ciò è avvenuto in un contesto di tagli generalizzati alle risorse regionali in tutti i settori di spesa;

g) l'insufficienza del Fondo è ancora più rilevante in considerazione del fatto che, oltre agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, gravano sui bilanci regionali altre spese necessarie per il funzionamento del settore, quali: rinnovo del materiale rotabile ferro/gomma; manutenzione straordinaria delle infrastrutture; innovazione tecnologica; risorse aggiuntive per i contratti di lavoro e per gli ammortizzatori sociali;

h) per far fronte a tali costi, le regioni sarebbero costrette, pertanto, ad attingere a risorse proprie in modo sistematico e pluriennale, sottraendole alle esigenze di altri settori strategici per la popolazione, quali la sanità, i servizi sociali, eccetera;

L'attuale disciplina in materia di trasporto pubblico locale non è assolutamente idonea a garantire il regolare funzionamento del settore, pur in presenza di processi di efficientamento e razionalizzazione che le regioni stanno intraprendendo, né l'espletamento dei servizi minimi essenziali; tanto che le regioni, in considerazione della complessità delle suddette problematiche, hanno chiesto al Governo l'attivazione urgente di un tavolo specifico;

si rende necessaria e non più rinviabile la definizione di una politica industriale ed occupazionale del Governo che ponga al centro della propria azione l'obiettivo primario della stabilità sociale e della valorizzazione della persona in quanto utente e in quanto lavoratore nella

nuova e diversa dimensione di diritti connessi a queste condizioni: e ciò anche nel quadro di un intervento reale per il rilancio del Sud del Paese, che sta pagando un prezzo altissimo sotto il profilo economico e sociale;

il 31 dicembre del 2012 è entrata in vigore la nuova normativa europea « Euro 6 » per i mezzi pesanti, autobus compresi: il regolamento (CE) n. 595/2009, il quale prevede nuovi limiti di emissione inquinanti è già operativo per le nuove omologazioni, mentre a partire dal 2014 lo sarà per le nuove immatricolazioni;

lo scopo della nuova norma, oltre alla salvaguardia del cittadino e dell'ambiente, è anche quello di rilanciare e rendere più competitiva l'industria automobilistica europea;

prima dell'entrata in vigore della nuova normativa, al fine di rientrare nei limiti stabiliti dalle direttive europee sulla qualità dell'aria era fortemente raccomandato l'acquisto di mezzi « Euro V » o « EEV » (*Enhanced environmental vehicle*);

secondo i dati provenienti dalle aziende del trasporto pubblico locale, sul totale del parco autobus circolante in Italia solo il 15 per cento dei mezzi è conforme a queste due categorie. La maggior parte dei veicoli risulta, però, ancora caratterizzata da emissioni « Euro 2 » (29 per cento) ed « Euro 3 » (30 per cento), con addirittura la presenza nel parco di veicoli ad emissione « Euro 1 » (5 per cento), « Euro 0 » (11 per cento) e « Pre Euro 0 » (3 per cento);

dal 2006 al 2011 l'età media del parco autobus italiano è aumentata di oltre un anno, attestandosi a 11 anni: e ciò ha vanificato sostanzialmente tutti i benefici introdotti dalla legge n. 194 del 1998 e i suoi successivi rifinanziamenti;

la situazione del parco mezzi italiano ha subito una vera propria involuzione negativa negli anni: al diminuire delle dimensioni del parco mezzi è corrisposto un aumento della sua età media. Oggi questa è superiore di 4 anni alla

media europea ed inferiore soltanto nell'Unione europea a Estonia, Bulgaria, Slovacchia ed Ungheria;

le circostanze rilevate mostrano il non più rinviabile rinnovo del parco di autoveicoli circolanti in Italia, pena il rischio che l'Unione europea applichi delle sanzioni al nostro Paese per le numerose infrazioni della normativa antinquinamento;

lo scenario della crisi globale indica che i governi delle maggiori economie mondiali stanno potenziando gli investimenti pubblici nei settori dell'ambiente e dei trasporti, in funzione della realizzazione di una mobilità sostenibile;

occorrerebbe restituire certezza e stabilità alle risorse per il trasporto pubblico locale attraverso misure strutturali e un programma di investimenti finalizzato allo sviluppo sostenibile dei sistemi di trasporto pubblico, i quali registrano una domanda potenziale molto elevata;

dare una nuova prospettiva e rilanciare le aziende sopra richiamate servirebbe a dare segnali di inversione di tendenza e ripresa di fiducia a territori già fortemente provati, sul piano economico sociale, ed occupazionale, dai processi di deindustrializzazione connessi alla profonda crisi che investe il Paese;

non a caso ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo le misure di sostegno per i lavoratori, quali il finanziamento della cassa integrazione, sono da considerarsi talmente necessarie da dover essere assicurate sempre e comunque anche dopo la fine del 2013 per tutti quelli che ne possano avere bisogno,

impegna il Governo:

a dare immediatamente seguito alla richiesta avanzata dalla Conferenza delle regioni per l'attivazione urgente di un tavolo sul tema più generale dei rapporti Stato-regioni ed enti locali in tema di

trasporto pubblico locale, inserito nell'ottica della garanzia di tutti i servizi pubblici locali essenziali;

a definire sollecitamente un piano nazionale per il trasporto pubblico locale, che favorisca tra l'altro l'utilizzo delle tecnologie a più basso impatto ambientale;

a predisporre un programma pluriennale per il rinnovamento del parco autobus circolante tramite bus ecologici;

ad adottare, già con le prossime iniziative di natura finanziaria, adeguate risorse per il rinnovo del parco autobus delle aziende operanti nel settore del trasporto pubblico locale, tenendo conto che tali disponibilità potrebbero essere eventualmente reperite a valere sulle destinazioni, nazionali e regionali, del fondo per le aree sottoutilizzate 2007-2013, ovvero sulla quota ancora non utilizzata delle risorse del fondo per le aree sottoutilizzate 2000-2006 attraverso la rimodulazione dell'attuale programmazione dei fondi strutturali europei, sottoponendo al CIPE il provvedimento per l'individuazione della specifica fonte finanziaria e la ripartizione delle risorse tra le amministrazioni centrali e regionali, previa apposita concertazione con le regioni interessate;

a promuovere nell'ottica sopradescritta, l'attivazione entro 30 giorni, anche per garantire la continuità dei rapporti di lavoro, presso il Ministero dello sviluppo economico, di un tavolo nazionale per l'unificazione della vertenza BredaMenariniBus di Bologna e Irisbus di Avellino, anche nella prospettiva di favorire la costituzione in un unico polo nazionale per la progettazione e costruzione di autobus e veicoli per il trasporto pubblico su gomma a basso impatto ambientale e di ampliare le possibilità di lavoro nell'ambito della ricerca e dell'innovazione tecnologica per la manutenzione e la messa a norma del parco autobus attualmente in circolazione;

a monitorare con particolare attenzione l'attuazione dell'articolo 1, comma

12, del decreto-legge n. 35 del 2005 recante « Disposizioni urgenti nell'ambito del Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale », convertito con modificazioni dalla legge n. 80 del 2005, in forza del quale la SACE SpA — ovvero l'Agenzia di credito all'esportazione che assume in assicurazione e/o in riassicurazione i rischi a cui sono esposte le aziende italiane nelle loro transazioni internazionali e negli investimenti all'estero — può assumere in garanzia le operazioni di spostamento all'estero delle attività produttive, considerato che facendo leva su quanto previsto dal citato decreto-legge n. 35 del 2005, nel nostro Paese, per quanto risulta ai firmatari del presente atto di indirizzo, sono state favorite numerosissime procedure di delocalizzazione di importanti attività produttive che fanno capo anche ad aziende, quali ad esempio la FIAT;

a porre in essere ogni iniziativa di competenza volta ad impedire la gravissima anomalia in forza della quale lo Stato potrebbe continuare a stanziare risorse per consentire la cassa integrazione dei lavoratori, senza preoccuparsi di verificare, se contestualmente, non vi siano stati casi di erogazione di fondi pubblici che hanno favorito di fatto le procedure di delocalizzazione all'estero delle attività

produttive da cui la predetta disoccupazione deriva.

(1-00186) « Giancarlo Giordano, Paris, Carfagna, De Mita, Catalano, Formisano, Migliore, Airaudo, Ferrara, Quaranta, Di Salvo, Aiello, Boccadutri, Costantino, Duranti, Daniele Farina, Fava, Fratoianni, Kronbichler, Lacquaniti, Lavagno, Marcon, Matarrelli, Melilla, Nardi, Nicchi, Paglia, Palazzotto, Pannarale, Pellegrino, Piazzoni, Pilozzi, Piras, Placido, Ragosta, Ricciatti, Sannicandro, Scotto, Zan, Zaratti, Famiglietti, Impegno, Nardella, Damiano, Epifani, Amendola, Bonavitacola, Lenzi, Michele Bordo, De Maria, Fabbri, Zampa, Gribaudo, Carlo Galli, Benamati, Bolognesi, Basso, Minardo, Palmizio, Palese, Scopelliti, Vella, Costa, Calabrò, Bergamini, Castiello, Latronico, Russo, D'Agostino, Antimo Cesaro, Dellai, Sibia, Dell'Orco, Rizzetto, Tabacci, Lo Monte, Pisicchio, Cirielli ».

(Mozione non iscritta all'ordine del giorno ma vertente su materia analoga)

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

€ 2,00



17ALA0000790