

486.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	2	cernenti iniziative volte a sospendere o revocare il blocco della contrattazione nel pubblico impiego	5
Missioni vevoli nella seduta del 21 settembre 2015	2	Mozioni	5
Progetti di legge (Annunzio; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	2	Mozioni Occhiuto ed altri n. 1-00923, Franco Bordo ed altri n. 1-00987, Parentela ed altri n. 1-00990, Barbanti ed altri n. 1-00991 e Dorina Bianchi ed altri n. 1-00993 concernenti iniziative per la conclusione dei lavori dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e il potenziamento del sistema dei trasporti della regione Calabria	17
Assegnazione di proposte di inchiesta parlamentare a Commissioni in sede referente .	3	Mozioni	17
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio).	3		
Comando generale della Guardia di finanza (Trasmissione di un documento)	3		
Atti di controllo e di indirizzo	4		
Mozioni Ciprini ed altri n. 1-00878, Di Salvo ed altri n. 1-00988, Polverini ed altri n. 1-00992 e Airaudo ed altri n. 1-00994 con-			

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

COMUNICAZIONI

Missioni valevoli nella seduta del 21 settembre 2015.

Albanella, Angelino Alfano, Giacchino Alfano, Alli, Amici, Baldelli, Bellanova, Bernardo, Biondelli, Bobba, Bocci, Bonifazi, Michele Bordo, Borletti Dell'Acqua, Boschi, Brambilla, Bratti, Bressa, Brunetta, Casero, Castiglione, Cicchitto, Cirielli, Costa, D'Alia, Dambruoso, De Micheli, Del Basso de Caro, Dellai, Di Gioia, Di Lello, Luigi Di Maio, Manlio Di Stefano, Dieni, Fedriga, Ferranti, Fico, Gregorio Fontana, Fontanelli, Formisano, Franceschini, Garofani, Giachetti, Giacomelli, Giancarlo Giorgetti, Gozi, La Russa, Lorenzin, Losacco, Lotti, Lupi, Madia, Patrizia Maestri, Manciulli, Marazziti, Merlo, Migliore, Nicoletti, Orlando, Pes, Pisicchio, Polverini, Portas, Rampelli, Ravetto, Realacci, Rizzetto, Rosato, Domenico Rossi, Rostellato, Rughetti, Sani, Scalfarotto, Scotto, Sorial, Tabacci, Valeria Valente, Velo, Zanetti.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albanella, Angelino Alfano, Giacchino Alfano, Alli, Amici, Baldelli, Bellanova, Bernardo, Biondelli, Bobba, Bocci, Bonifazi, Michele Bordo, Borletti Dell'Acqua, Boschi, Brambilla, Bratti, Bressa, Brunetta, Casero, Castiglione, Cicchitto, Cirielli, Costa, D'Alia, Dambruoso, De Micheli, Del Basso de Caro, Dellai, Di Gioia, Di Lello, Luigi Di Maio, Manlio Di Stefano, Dieni, Fedriga, Ferranti, Fico, Fioroni, Gregorio Fontana, Fontanelli, Formisano,

Franceschini, Garofani, Giachetti, Giacomelli, Giancarlo Giorgetti, Gozi, La Russa, Lorenzin, Losacco, Lotti, Lupi, Madia, Patrizia Maestri, Manciulli, Marazziti, Merlo, Migliore, Nicoletti, Orlando, Pes, Pisicchio, Polverini, Portas, Rampelli, Ravetto, Realacci, Rizzetto, Rosato, Domenico Rossi, Rostellato, Rughetti, Sani, Scalfarotto, Scotto, Sorial, Tabacci, Valeria Valente, Velo, Zanetti.

Annunzio di un disegno di legge.

In data 21 settembre 2015 è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo:

« Conversione in legge del decreto-legge 20 settembre 2015, n. 146, recante misure urgenti per la fruizione del patrimonio storico e artistico della Nazione » (3315).

Sarà stampato e distribuito.

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:

IV Commissione (Difesa):

QUARTAPELLE PROCOPIO ed altri:
« Conferimento della medaglia d'oro al

valor militare per la Resistenza alla Brigata ebraica » (3187) *Parere delle Commissioni I, III e V.*

XII Commissione (Affari sociali):

MARZANO: « Disposizioni in materia di prevenzione e diagnosi precoce dei disturbi alimentari » (3313) *Parere delle Commissioni I, V, VII, IX e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Assegnazione di proposte di inchiesta parlamentare a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, le seguenti proposte di inchiesta parlamentare sono assegnate, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

V Commissione (Bilancio):

PISICCHIO e MELILLA: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni del Mezzogiorno d'Italia » (Doc XXII, n. 53) — *Parere delle Commissioni I e II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni).*

VII Commissione (Cultura):

PISICCHIO: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui beni culturali » (Doc XXII, n. 54) — *Parere delle Commissioni I e II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni) e V.*

XII Commissione (Affari sociali):

BERGAMINI ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività di affidamento di minori a comunità e istituti » (Doc XXII, n. 52) — *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento), V e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 18 settembre 2015, 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):

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio relativa alla responsabilità, al risarcimento e alle garanzie finanziarie per le operazioni in mare nel settore degli idrocarburi ai sensi dell'articolo 39 della direttiva 2013/30/UE (COM(2015) 422 final), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività produttive);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulle attività della Fondazione IFRS, dell'EFRAG e del PIOB nel 2014 (COM(2015) 461 final), che è assegnata in sede primaria alla VI Commissione (Finanze).

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 17 settembre 2015, 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.

Questi 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).

Trasmissione dal Comando generale della Guardia di finanza.

Il Comando generale della Guardia di finanza ha trasmesso decreti ministeriali

recanti variazioni di bilancio tra capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, di pertinenza dei centri di responsabilità « Guardia di finanza » e « Dipartimento delle finanze », autorizzate, in data 14 settembre 2015, ai sensi dell'articolo 6, comma 14, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135.

Questi decreti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla VI Commissione (Finanze).

Atti di controllo e di indirizzo.

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

MOZIONI CIPRINI ED ALTRI N. 1-00878, DI SALVO ED ALTRI N. 1-00988, POLVERINI ED ALTRI N. 1-00992 E AIRAUDO ED ALTRI N. 1-00994 CONCERNENTI INIZIATIVE VOLTE A SOSPENDERE O REVOCARE IL BLOCCO DELLA CONTRATTAZIONE NEL PUBBLICO IMPIEGO

Mozioni

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 2010, è stato adottato, come recita il suo preambolo, in considerazione della « straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni per il contenimento della spesa pubblica e per il contrasto all'evasione fiscale ai fini della stabilizzazione finanziaria, nonché per il rilancio della competitività economica »;

nel quadro di una serie di previsioni finalizzate al contenimento ed alla riduzione della spesa pubblica si colloca l'articolo 9, relativo al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego che, al comma 21, testualmente recita: « I meccanismi di adeguamento retributivo per il personale non contrattualizzato di cui all'articolo 3, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come previsti dall'articolo 24 della legge 23 dicembre 1998, n. 448, non si applicano per gli anni 2011, 2012, 2013 ancorché a titolo di acconto, e non danno comunque luogo a successivi recuperi. Per le categorie di personale di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni, che fruiscono di un meccanismo di progressione automatica degli stipendi, gli anni 2011, 2012 e 2013

non sono utili ai fini della maturazione delle classi e degli scatti di stipendio previste dai rispettivi ordinamenti. Per il personale di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni le progressioni di carriera comunque denominate eventualmente disposte negli anni 2011, 2012 e 2013 hanno effetto, per i predetti anni, ai fini esclusivamente giuridici »;

in applicazione del citato comma 21 dell'articolo 9 del decreto-legge n. 78 del 2010, quindi, per l'intero triennio 2011-2013, le retribuzioni del personale interessato sono state pertanto escluse tanto dai meccanismi di adeguamento di cui all'articolo 24 della legge n. 448 del 1998, quanto dall'applicazione degli aumenti retributivi (« scatti » e « classi » di stipendio) collegati all'anzianità di ruolo, quanto, addirittura, dal riconoscimento dei benefici economici correlati alle progressioni di carriera, senza possibilità successiva di recupero;

l'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 111 del 2011, ha poi previsto che con uno o più regolamenti da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta dei Ministri per la semplificazione e la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze la possibilità di prorogare di un anno, ovvero al 2014, le sopradette disposizioni restrittive;

ed infatti con decreto del Presidente della Repubblica 4 settembre 2013, n. 122, il Governo ha disposto la proroga fino al 31 dicembre 2014 delle seguenti misure previste dall'articolo 9 del decreto-legge n. 78 del 2010: *a)* il blocco dei trattamenti economici individuali; *b)* la riduzione delle indennità corrisposte ai responsabili degli uffici di diretta collaborazione dei Ministri e l'individuazione del limite massimo per i trattamenti economici complessivi spettanti ai titolari di incarichi dirigenziali; *c)* il limite massimo e la riduzione dell'ammontare delle risorse destinate al trattamento accessorio del personale; *d)* i blocchi riguardanti i meccanismi di adeguamento retributivo, classi e scatti di stipendio, nonché le progressioni di carriera comunque denominate del personale contrattualizzato e in regime di diritto pubblico;

infine, per effetto della legge di stabilità per il 2015 (legge n. 190 del 2014, commi 254-256) è stato prorogato ulteriormente per tutto il 2015 il blocco economico della contrattazione nazionale e del contratto collettivo nazionale nel pubblico impiego — ormai operante dal 2010 — con conseguente slittamento del triennio contrattuale dal 2015-2017 al 2016-2018; è stata estesa fino al 2018 l'efficacia della norma in base alla quale l'indennità di vacanza contrattuale, da attribuirsi all'atto del rinnovo contrattuale, rimane quella in godimento al 31 dicembre 2013 e viene prorogato fino al 31 dicembre 2015 il blocco degli automatismi stipendiali ma relativo al solo personale non contrattualizzato (magistrati ordinari, amministrativi e contabili, avvocati e procuratori dello Stato, personale militare e delle forze di polizia di Stato, personale della carriera diplomatica e della carriera prefettizia, personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, personale della carriera dirigenziale penitenziaria, professori e ricercatori universitari, nonché il personale della Banca d'Italia, della Consob e dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato), ferma restando l'esclusione dal blocco dei magistrati;

in proposito, occorre rammentare che la Corte costituzionale, in occasione di pregresse manovre economiche, recanti deroghe temporanee ai ricordati meccanismi rivalutativi di adeguamento, disposte, in particolare, in occasione dell'altrettanto grave congiuntura economica del 1992, aveva già indicato i limiti entro i quali un tale intervento potesse ritenersi rispettoso dei richiamati principi costituzionali, osservando che « norme di tale natura possono ritenersi non lesive del principio di cui all'articolo 3 della Costituzione (sotto il duplice aspetto della non contrarietà sia al principio di uguaglianza sostanziale, sia a quello della non irragionevolezza), a condizione che i suddetti sacrifici siano eccezionali, transeunti, non arbitrari e consentanei allo scopo prefisso »;

in quel caso il sacrificio era limitato ad un anno, mentre ora, in presenza di una reiterazione a percussione di misure patrimoniali afflittive, la natura eccezionale e transitoria di una disposizione non può più essere predicata, credibilmente e plausibilmente, anche per la prevedibilità della sua reiterazione nel tempo futuro;

eppure per le misure adottate con il decreto-legge n. 78 del 2010 e successivi provvedimenti, si tratta invece di ben cinque anni di blocco contrattuale, anni che — in termini più generali — coincidono con la fase apicale della crisi economica e sociale più lunga ed intensa che la storia della Repubblica ricordi e che ha prodotto un impoverimento generalizzato del Paese, del ceto medio e della classe lavoratrice in particolare;

secondo l'Istat la riduzione delle retribuzioni *pro capite* in termini reali è stimata nell'ordine di oltre il 10 per cento dal 2010 al 2014; i dati pubblicati dall'Istat circa l'andamento economico del settore statale evidenziano — secondo quanto emerge dalle tabelle 12 e 13 rispettivamente: Unità di lavoro delle amministrazioni pubbliche per sotto settore 1995/2014 e Analisi dei redditi da lavoro dipendente delle amministrazioni pubbliche

per sotto settore 1995/2014 – la cristallizzazione delle retribuzioni lorde *pro capite* medie ammontanti, per il 2014, a 34.286 euro con un decremento di circa 10 euro rispetto al dato 2013 (da: « *Il quotidiano della PA* », articolo di Stefano Olivieri Pennesi del 20 maggio 2015);

dall'altra parte, il rapporto annuale Istat del 2015, pur rilevando che nel 2013 e 2014 è rimasto invariato il carico fiscale corrente e in conto capitale delle famiglie (al 15,7 per cento del reddito lordo disponibile delle famiglie), evidenzia l'aumento di tre decimi di punto del carico fiscale complessivo (che include anche le imposte sull'abitazione), salendo al 16,3 per cento, a causa dell'introduzione del tributo per i servizi indivisibili (Tasi), compensando quasi interamente il calo di quattro decimi del 2013, determinato dall'abolizione dell'Imu sulla prima casa;

è evidente che il combinato disposto tra il perdurante blocco economico della contrattazione da una parte (di dubbia legittimità costituzionale) e un livello pressoché stabile ovvero in aumento della pressione tributaria sulle famiglie dall'altra, hanno comportato l'attuale depressione economica e la caduta del potere di acquisto degli stessi stipendi;

le misure adottate finora con il decreto-legge n. 78 del 2010 e le successive proroghe di fatto hanno paralizzato anche l'applicazione degli istituti contrattuali retributivi legati al merito previsti dal decreto legislativo n. 150 del 2009 (cosiddetta « riforma Brunetta ») che prevede numerosi strumenti (anche economici) per premiare il merito e la professionalità del dipendente pubblico (articoli 20 e seguenti del decreto legislativo n. 150 del 2009);

tali misure economiche di carattere restrittivo si ripercuotono non soltanto: *a)* sulle motivazioni dei dipendenti pubblici sempre più « stanchi », perché penalizzati da uno scarso *turnover* (ora indebolito ancor di più dall'arrivo dei dipendenti provenienti dalle Province) e da un progressivo allungamento dell'età per acce-

dere alla pensione, ma altresì: *b)* sull'efficienza e funzionalità dei servizi offerti dalle pubbliche amministrazioni;

il tribunale di Roma con ordinanza del 27 novembre 2013 ha sollevato la questione di legittimità costituzionale dell'articolo 9, commi 1 e 17, del decreto-legge n. 78 del 2010 nonché dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 98 del 2011 per contrasto con gli articoli 2, 3, 35, 36, 39 e 53 della Costituzione e ha trasmesso gli atti alla Corte costituzionale rilevando come « la sospensione della possibilità di negoziare anche solo in ordine ad incrementi retributivi, viene a determinare, indirettamente, un'anomala interruzione dell'efficacia delle disposizioni vigenti in materia (...) e, quindi, del valore dell'autonomia negoziale riservata alle parti nell'ambito della contrattazione collettiva, interruzione determinata a causa della esclusiva e affatto peculiare posizione dello Stato-datore di lavoro. (...); conseguentemente, l'inibizione prolungata della contrattazione in ordine all'adeguamento dei trattamenti retributivi può sollevare il legittimo dubbio di una conseguente violazione del principio di proporzionalità e sufficienza della retribuzione »;

la questione verrà discussa dai giudici della Corte costituzionale il prossimo 23 giugno 2015 e, in caso di accoglimento, il recupero del pregresso blocco del rinnovo dei contratti dei dipendenti pubblici potrebbe « costare » dai 14 ai 16 miliardi di euro, pari quasi all'ammontare di una legge di stabilità aprendo una « voragine » nei conti dello Stato;

sono tre milioni e mezzo i pubblici dipendenti che aspettano il rinnovo dei contratti dal 2010 e potenzialmente interessati dalla decisione della Consulta;

gli interventi così operati ingiustificatamente aumentano gli squilibri, trascurano del tutto di colpire le ricchezze evase al fisco e persino gli introiti derivanti da rendite ben conosciute (quali le rendite catastali e finanziarie), per concentrarsi su una fascia specifica di cittadini (di solito i pensionati e i lavoratori

dipendenti), colpevoli unicamente di appartenere ad una categoria e di avere redditi facilmente accertabili ed ancora più facilmente « attaccabili »;

già in altre occasioni la Corte costituzionale è intervenuta affermando l'esistenza di diritti di rilevanza costituzionale non comprimibili dalle cosiddette « emergenze finanziarie », dal mercato e da pseudo riforme economiche dettate dalla mera esigenza di far quadrare i conti;

è necessario prendere atto degli effetti negativi dispiegati dalle suddette misure di contenimento della spesa pubblica e di *austerità* e dalle conseguenti proroghe susseguitesesi oltre ogni tempo ragionevole (di dubbia legittimità costituzionale per i motivi esposti) non solo sull'efficienza e l'efficacia della pubblica amministrazione e sul rendimento e le *performance* dei pubblici dipendenti, ma anche sul sistema economico del Paese,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative per sospendere e/o revocare, a partire dal secondo semestre 2015, il blocco economico della contrattazione nazionale e delle tornate contrattuali del contratto collettivo nazionale dei pubblici dipendenti interessati dal decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 2010, e successive proroghe;

ad assumere iniziative per assicurare, a far data dal 1° gennaio 2016, per tutti i dipendenti della pubblica amministrazione interessati dal decreto-legge n. 78 del 2010, procedure per il progressivo riallineamento e adeguamento degli stipendi agli *standard* costituzionali;

ad assumere urgenti iniziative volte a permettere fin dal 2015 la ripresa della concertazione e della contrattazione del contratto del pubblico impiego interessato dal blocco della contrattazione per effetto del decreto-legge n. 78 del 2010 e successive proroghe al fine di predisporre — anche di concerto con le organizzazioni di rappresentanza del settore pubblico — ido-

nee misure volte al recupero pieno della perdita del potere di acquisto degli stipendi dei pubblici dipendenti dovuto al blocco contrattuale, ovvero reperire idonee risorse volte all'effettivo recupero dei trattamenti economici e degli aumenti retributivi dovuti per le tornate contrattuali e non goduti per effetto del blocco.

(1-00878) « Ciprini, Chimienti, Cominardi, Dall'Osso, Lombardi, Trippedi, Gallinella, Dadone, Cozzolino, Cancelleri, Lorefice ».

La Camera,

premessi che:

il Governo in carica ha ereditato le precedenti e numerose misure di blocco o contenimento della contrattazione collettiva nel pubblico impiego:

l'emanazione del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, recante « Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica » ha determinato, per quanto concerne il pubblico impiego, il congelamento dei trattamenti economici per tre anni, con la finalità del contenimento delle spese, mediante l'articolo 9, comma 21, in base al quale le retribuzioni del personale interessato sono state escluse tanto dai meccanismi di adeguamento di cui all'articolo 24 della legge n. 448 del 1998, quanto dall'applicazione degli aumenti retributivi, i cosiddetti « scatti » e « classi di stipendio », collegati all'anzianità di ruolo, quanto, addirittura, dal riconoscimento dei benefici economici correlati alle progressioni di carriera, senza possibilità successiva di recupero;

successivamente il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 111 del 2011, ha previsto, all'articolo 16, comma 1, con uno o più regolamenti da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta dei Mi-

nistri per la semplificazione e la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze, la possibilità di prorogare di un anno, ovvero al 2014, le sopradette disposizioni restrittive;

la formulazione dell'articolo 40 e dell'articolo 5, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001 modificano gli spazi delle relazioni sindacali come precedentemente configurati dalla legge e dalla contrattazione collettiva;

l'articolo 40 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, modificato dall'articolo 54 del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150, testualmente recita «tramite appositi accordi tra l'Aran e le Confederazioni rappresentative, secondo le procedure di cui agli articoli 41, comma 5, e 47 (...) sono definiti fino a un massimo di quattro comparti di contrattazione collettiva nazionale, cui corrispondono non più di quattro separate aree per la dirigenza (...)»;

occorre, pertanto, giungere preliminarmente ad un accordo attuativo delle citate disposizioni, al fine di ricondurre alle previsioni normative il numero dei comparti, quale premessa per la riapertura del tavolo contrattuale;

la legge 23 dicembre 2014, n. 190, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» (legge di stabilità 2015) ha prorogato fino al 31 dicembre 2015 il blocco economico della contrattazione nel pubblico impiego, già previsto dalla normativa vigente fino al 31 dicembre 2014, con conseguente slittamento del triennio contrattuale dal 2015-2017 al 2016-2018;

pur con la conferma del blocco contrattuale, la stessa legge di stabilità 2015 ha comunque opportunamente sbloccato gli automatismi e le progressioni per determinate categorie di pubblici dipendenti (tra tutti, le forze di polizia) e, in particolare, ha ripristinato gli effetti economici legati alle progressioni di carriera e gli assegni connessi con il merito e con l'anzianità di servizio;

la Corte costituzionale il 23 luglio 2015, in relazione alle questioni di legittimità costituzionale sollevate con le ordinanze r.o. n. 76/2014 e r.o. n. 125/2014, con decorrenza dalla pubblicazione della sentenza, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del blocco della contrattazione collettiva per il lavoro pubblico, così come risulta dalle norme impugnate e da quelle che lo hanno prorogato che rischiano di rendere strutturale tale blocco;

la Corte costituzionale ha ribadito la piena legittimità — già affermata in sentenze precedenti — dell'intervento del legislatore volto a far fronte a esigenze eccezionali di riequilibrio del bilancio pubblico, riaffermando alcune peculiarità del settore pubblico rispetto a quello privato, che permangono anche dopo la cosiddetta «contrattualizzazione» dell'impiego pubblico, negando altresì che il blocco temporaneo abbia determinato una situazione di insufficienza della retribuzione alla stregua dell'articolo 36 della Costituzione, osservando che prima del blocco i livelli salariali del settore pubblico si erano già attestati su livelli superiori, a parità di contenuto della prestazione lavorativa, rispetto al settore privato;

nell'affermare l'illegittimità costituzionale sopravvenuta del blocco della contrattazione collettiva nel settore pubblico, la Corte costituzionale ha precisato che la riattivazione della negoziazione collettiva costituisce un dato essenzialmente procedurale, «disgiunto da qualsiasi vincolo di risultato»;

già antecedentemente alla sentenza della Corte costituzionale, in data 17 giugno 2015, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, rispondendo ad un'interrogazione «in merito alla sospensione o alla revoca, a partire dal secondo semestre 2015, del blocco della contrattazione nazionale del pubblico impiego», in tale sede ha riferito — sostanzialmente d'intesa con la Ministra per la semplificazione e la pubblica amministrazione — che il Governo nella sua collegialità ha ritenuto di confermare il blocco della contrattazione

collettiva economica per il pubblico impiego prorogato al 2015 ma parzialmente compensato da un periodo di bassa inflazione. È evidente tuttavia che il blocco dei contratti non può essere la normalità e per questo l'auspicio è di riaprire il prima possibile una normale contrattazione;

successivamente, durante il passaggio al Senato della Repubblica del disegno di legge delega approvato ad agosto 2015, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, la stessa Ministra per la semplificazione e la pubblica amministrazione, ha preannunciato la volontà del Governo di superare il blocco della contrattazione, dopo cinque anni di fermo della parte economica dei contratti collettivi di lavoro nel pubblico impiego;

il rinnovo del contratto collettivo per tre milioni e mezzo di lavoratrici e lavoratori del pubblico impiego è una scelta utile per l'economia e indispensabile per riconoscere il valore al lavoro pubblico;

la valorizzazione dei lavoratori del pubblico impiego è condizione necessaria per la piena realizzazione degli obiettivi positivi di semplificazione, qualità e maggiore efficacia della pubblica amministrazione perseguiti dalla legge 7 agosto 2015, n. 124;

il processo di semplificazione e di innovazione prefigurato dalla legge 7 agosto 2015, n. 124, individua all'articolo 17 i principi e criteri direttivi cui debbono uniformarsi i decreti attuativi sul riordino e la semplificazione della disciplina in materia di lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche e dei connessi profili di organizzazione amministrativa e, all'articolo 11, introduce un nuovo modello organizzativo della dirigenza pubblica,

impegna il Governo:

a favorire la chiusura degli accordi di cui all'articolo 40 del decreto legislativo n. 165 del 2001, ai fini della conclusione rapida e comunque entro il 2015 del

processo di ridefinizione dei comparti, così come previsto dal citato decreto legislativo n. 165 del 2001 e successive modificazioni, apportate dal decreto legislativo n. 150 del 2009, anche con soluzioni innovative, in coerenza con l'impianto della legge n. 124 del 2015;

a prevedere, nell'ambito della prossima manovra finanziaria e nel quadro delle compatibilità finanziarie individuate in quella sede, adeguate risorse da destinare al rinnovo dei contratti del pubblico impiego.

(1-00988) « Di Salvo, Miccoli, Gneccchi, Albanella, Baruffi, Boccuzzi, Casellato, Cuomo, Damiano, Giacobbe, Gribaudo, Incerti, Patrizia Maestri, Martelli, Miccoli, Paris, Giorgio Piccolo, Rostellato, Rotta, Simoni, Tinagli, Zappulla ».

La Camera,

premesso che:

l'articolo 24 della legge 23 dicembre 1998, n. 448 (legge finanziaria 1999), definisce i meccanismi di adeguamento retributivo per il personale non contrattualizzato, prevedendo « l'adeguamento di diritto, annualmente in ragione degli incrementi medi, calcolati dall'Istat, conseguiti nell'anno precedente dalle categorie di pubblici dipendenti contrattualizzati sulle voci retributive, ivi compresa l'indennità integrativa speciale, utilizzate dal medesimo istituto per l'elaborazione degli indici delle retribuzioni contrattuali »;

il decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 2010, all'articolo 9, comma 21, stabilisce che: « I meccanismi di adeguamento retributivo per il personale non contrattualizzato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come previsti dall'articolo 24 della legge 23 dicembre 1998, n. 448, non si applicano per gli anni 2011, 2012 e 2013 ancorché a titolo di acconto, e non danno

comunque luogo a successivi recuperi. Per le categorie di personale di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni, che fruiscono di un meccanismo di progressione automatica degli stipendi, gli anni 2011, 2012 e 2013 non sono utili ai fini della maturazione delle classi e degli scatti di stipendio previsti dai rispettivi ordinamenti. Per il personale di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni, le progressioni di carriera comunque denominate eventualmente disposte negli anni 2011, 2012 e 2013 hanno effetto, per i predetti anni, ai fini esclusivamente giuridici. Per il personale contrattualizzato le progressioni di carriera comunque denominate ed i passaggi tra le aree eventualmente disposte negli anni 2011, 2012 e 2013 hanno effetto, per i predetti anni, ai fini esclusivamente giuridici »;

in sostanza, il dettato normativo ha avuto il duplice obiettivo di contenere e ridurre la spesa pubblica (cosiddetta *spending review*) e contestualmente concorrere a riequilibrare i diversi trattamenti contrattuali del pubblico impiego, più alti dei trattamenti corrispondenti nel settore privato. Il citato articolo 9, comma 21, del decreto-legge n. 78 del 2010 ha così previsto, per il triennio 2011-2013, l'esclusione, per le categorie di lavoratori interessati, dai meccanismi di adeguamento previsti dall'articolo 24 della legge finanziaria per l'anno 1999, bloccando tutti gli aumenti retributivi, i premi individuali, gli incentivi e gli scatti di anzianità;

l'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, « Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria », convertito, con modificazioni, dalla legge n. 111 del 2011, ha poi previsto che, con uno o più regolamenti, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta dei Ministri per la semplificazione e la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze, la possibilità di prorogare di un anno ovvero al 2014, le sopradette disposizioni restrittive;

a tal riguardo, il successivo decreto del Presidente della Repubblica 4 settembre 2013, n. 122, « Regolamento in materia di proroga del blocco della contrattazione e degli automatismi stipendiali per i pubblici dipendenti », ha disposto la proroga fino al 31 dicembre 2014 di una serie di misure previste dall'articolo 9, comma 21, del citato decreto-legge n. 78 del 2010;

con la sentenza n. 178 del 24 giugno 2015, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale sopravvenuta, a decorrere dal giorno successivo alla pubblicazione in *Gazzetta ufficiale* della sentenza e nei termini indicati in motivazione, del regime di sospensione della contrattazione collettiva, risultante dall'articolo 16, comma 1, lettera *b*), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 (« Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria »), convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, come specificato dall'articolo 1, comma 1, lettera *c*), primo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 4 settembre 2013, n. 122 (« Regolamento in materia di proroga del blocco della contrattazione e degli automatismi stipendiali per i pubblici dipendenti, a norma dell'articolo 16, commi 1, 2 e 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 »); dall'articolo 1, comma 453, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 (« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge di stabilità 2014 ») e articolo 1, comma 254, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (« Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge di stabilità 2015 »);

la Corte costituzionale ha riconosciuto in tali misure un carattere strutturale, con una conseguente violazione dell'autonomia negoziale. L'estensione fino al 2015 delle misure che inibiscono la contrattazione economica e che, già per il 2013-2014, erano state definite eccezionali, nasconde un assetto durevole di proroghe, in ragione di una vocazione che mira a rendere strutturale il regime del blocco. Le

norme impugnate dai giudici rimettenti e le norme sopravvenute della legge di stabilità per il 2015 si susseguono senza soluzione di continuità, proprio perché accomunate da analoga direzione finalistica. Il blocco, così come emerge dalle disposizioni che, nel loro stesso concatenarsi, ne definiscono la durata complessiva, non può che essere colto in una prospettiva unitaria;

la Corte costituzionale, nella sentenza citata, rivolge, infine, un appello al Governo a modificare al più presto la legislazione: « Rimossi, per il futuro, i limiti che si frappongono allo svolgimento delle procedure negoziali riguardanti la parte economica, sarà compito del legislatore dare nuovo impulso all'ordinaria dialettica contrattuale, scegliendo i modi e le forme che meglio ne rispecchino la natura, disgiunta da ogni vincolo di risultato »;

dalla sentenza n. 178 del 2015, dunque, discende la necessità di riaprire la contrattazione nel pubblico impiego che, secondo le ultime stime, interesserebbe più di 3 milioni e 300 mila lavoratori. In tal senso, la Corte costituzionale conclude confermando che: « Il carattere essenzialmente dinamico e procedurale della contrattazione collettiva non può che essere ridefinito dal legislatore, nel rispetto dei vincoli di spesa, lasciando impregiudicati, per il periodo già trascorso, gli effetti economici derivanti dalla disciplina esaminata »;

secondo uno studio de *Il Sole 24 ore*, il blocco dei contratti del pubblico impiego, sino a tutto il 2014, ha comportato per i dipendenti pubblici una riduzione pari al 10,5 per cento dell'attuale stipendio di riferimento, con un possibile aumento fino al 14,6 per cento, se il blocco della contrattazione rimanesse in vigore fino al 2017;

la mancata indicizzazione dei contratti del pubblico impiego ha prodotto anche l'effetto di riequilibrare l'esistente discrepanza tra le retribuzioni pubbliche, tradizionalmente più elevate, e quelle private; secondo l'ultimo rapporto dell'Aran,

l'Agenzia che si occupa della contrattazione nel pubblico impiego, nel 2010 la retribuzione contrattuale media *pro capite* per impiegati e quadri pubblici era pari a 27.472 euro lordi contro i 25.531 euro del settore privato. Nel 2013 lo scarto si era già ridotto a meno di 500 euro: 27.252 euro nel pubblico contro 27.004 euro nel privato; nel mese di giugno 2015, la Cgia di Mestre ha diffuso una ricerca che ha confrontato le retribuzioni medie lorde dei dipendenti pubblici con quelle dei privati. Sebbene abbiano gli stipendi bloccati dal 2011, i dipendenti pubblici guadagnano quasi 2.000 euro all'anno in più rispetto ai dipendenti privati. In particolare, per quanto riguarda l'anno 2014, secondo lo studio condotto dalla Cgia di Mestre i dipendenti pubblici hanno ricevuto una retribuzione annua in media di 34.286 euro, contro 32.315 euro dei dipendenti privati;

da ultimo, si segnala la sentenza del 16 settembre 2014 del tribunale di Roma, che ha condannato la Presidenza del Consiglio dei ministri e l'Aran a dare avvio « senza ritardo » al procedimento di contrattazione collettiva per i comparti della scuola, dell'università, della ricerca, dell'Afam e delle relative aeree dirigenziali;

a seguito del ricorso presentato dalla Flc Cgil, con cui si rivendicava il diritto dei lavoratori dei comparti pubblici della conoscenza a vedersi rinnovato il contratto di lavoro dopo sei anni di blocco, il giudice del lavoro, riferendosi in particolar modo alla citata sentenza della Corte costituzionale n. 178 del 2015, ha evidenziato come la sospensione della contrattazione comporti un « sacrificio del diritto fondamentale tutelato dall'articolo 39 della Costituzione non più tollerabile ». Lo stesso giudice del lavoro ha, altresì, evidenziato come, per effetto dei principi affermati dalla Corte costituzionale nella sentenza citata, l'Amministrazione avrebbe dovuto rimuovere immediatamente gli ostacoli all'avvio della contrattazione, anche per i comparti della conoscenza, cosa che invece — a distanza già di diversi mesi

dalla sentenza — non risulta sia stata ancora fatta. Proprio per quest'ultimo motivo, stante l'inerzia dell'Amministrazione nonostante la sentenza costituzionale, secondo il giudice è fondata la richiesta di tutela giurisdizionale avanzata dalla Flc Cgil a nome dei lavoratori che rappresenta,

impegna il Governo:

a porre in essere opportune iniziative finalizzate alla sospensione del blocco economico della contrattazione nazionale per il pubblico impiego, per le categorie interessate dal decreto-legge n. 78 del 2010 e dalle successive proroghe;

ad assumere le opportune iniziative volte ad assicurare che a partire dal 1° gennaio 2016, per i dipendenti pubblici coinvolti, si proceda ad un progressivo adeguamento delle retribuzioni secondo quanto stabilito dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 178 del 2015.

(1-00992) « Polverini, Palese, Occhiuto, Brunetta ».

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

La Camera,

premesso che:

con la sentenza n. 178 del 2015 la Corte costituzionale, chiamata ad esaminare la legittimità delle norme che hanno imposto dal 2010 al 2015 un prolungato regime di blocco della contrattazione collettiva per il lavoro pubblico, ha imposto al Governo l'immediato avvio di una stagione di consultazione con il mondo sindacale i cui esiti interesseranno circa tre milioni e mezzo di pubblici dipendenti, che, per effetto del relativo congelamento della retribuzione, hanno subito una perdita economica individuale pari a 4.800 euro;

il pronunciamento della Corte costituzionale, come quello sulle pensioni che lo ha preceduto di qualche mese e che

ha bocciato il mancato adeguamento dei trattamenti previdenziali al costo della vita imposto dal Governo Monti, rappresentano un baluardo per tutti i futuri Governi che d'ora in poi non potranno più per mere esigenze di finanza pubblica imporre a lavoratori e pensionati sacrifici *ad libitum*;

per il giudice costituzionale, infatti, il blocco reiterato e sistematico della contrattazione, deciso con vari provvedimenti unilateralmente dal datore di lavoro pubblico, ha violato la libertà costituzionale dell'azione sindacale di cui all'articolo 39, comma 1, della Costituzione, già sacrificata, peraltro da altre norme come gli articoli 47 e 48 del decreto legislativo n. 165 del 2001 (testo unico sul pubblico impiego), come modificati dalla cosiddetta legge Brunetta, che ha notevolmente ridotto l'operatività della contrattazione collettiva, e l'articolo 81 della Costituzione sul principio del pareggio del bilancio;

non v'è chi non legge nel pronunciamento della Corte costituzionale, che di fatto ha inteso fermare quella distorta tendenza politica a minimizzare e delegittimare il ruolo delle organizzazioni sindacali in materia di tutela dei diritti contrattuali, un chiaro monito all'attuale Governo che da oltre 18 mesi a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo ostacola, minimizza ed irride l'azione di tutte le confederazioni sindacali, evitando un confronto serio e costruttivo sui molteplici temi del lavoro, *in primis* quello della pubblica amministrazione. Infatti, è proprio la disciplina contenuta nella legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità per il 2015) a rendere strutturali quei blocchi contrattuali e stipendiali introdotti con i precedenti provvedimenti legislativi ed a cristallizzare a tutto il 2018 l'ammontare dell'indennità di vacanza contrattuale ai valori del 31 dicembre 2013, oscurando e disattendendo il criterio di proporzionalità della retribuzione, riferito alla quantità ed alla qualità del lavoro svolto dal pubblico dipendente;

secondo la Corte costituzionale le misure di risanamento realizzate attraverso una prolungata sospensione a carico esclusivamente dei pubblici dipendenti delle procedure negoziali e dell'ordinaria dinamica retributiva, oltre, come si è visto, a compromettere irreparabilmente lo svolgersi della dialettica contrattuale ed il diritto degli stessi, sottoposti ad un carico di lavoro sempre più gravoso stante il permanente regime di *turn over*, a percepire una retribuzione proporzionata al lavoro svolto, violano il principio di eguaglianza tra i cittadini e di dovere di solidarietà politica, sociale ed economica di cui agli articoli 3, primo comma, e 2 della Costituzione. Inoltre quando gli interventi di contenimento della spesa trascendono i limiti della transitorietà e dell'eccezionalità già tracciati dalla precedente giurisprudenza costituzionale, introdurrebbero una forma di compartecipazione alle spese a carico dei pubblici dipendenti, in spregio anche al principio di gradualità dei sacrifici imposti di cui all'articolo 53 della Costituzione;

a seguito del suddetto pronunciamento, avendo lo stesso rimosso, per il futuro, tutti quei limiti che si frapponevano allo svolgimento delle procedure negoziali riguardanti la parte economica, è compito del Governo dare nuovo impulso, disgiunto da ogni vincolo di risultato, all'ordinaria dialettica contrattuale garantendo quella piena proporzionalità tra il lavoro prestato e la retribuzione dovuta tutelata dall'articolo 36 della Costituzione;

sul versante finanziario l'esecuzione della sentenza non comporterà per lo Stato un grosso impegno economico essendo stati cancellati nel frattempo dal decreto legislativo n. 150 del 2009 (cosiddetta legge Brunetta) tutti quegli aumenti « a pioggia » precedentemente corrisposti ai dipendenti pubblici in base all'anzianità di servizio maturata. La « riforma Brunetta » ha, infatti, sostituito, a partire dalla prima utile e successiva intesa confederale, il criterio del merito per anzianità con quello per prestazione individuale all'in-

terno dell'unità aziendale di riferimento, lasciando peraltro alla discrezionalità del dirigente tutte le decisioni in materia di organizzazione del lavoro, inquadramenti, promozioni e premi incentivanti, a fronte di una riduzione del potere del lavoratore di partecipare e di controllare le scelte, inaugurando a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo nella pubblica amministrazione una stagione di clientele e di soprusi;

inoltre, al fine di minimizzare l'impatto che la sentenza avrebbe esercitato sui saldi di finanza pubblica è stata stabilita l'efficacia *ex nunc*, cioè irretroattiva, della stessa con un effetto strutturale che, stando alla memoria presentata dall'Avvocatura dello Stato, dovrebbe comportare a partire dal 2016 un onere pari a circa 3,6 miliardi di euro all'anno. Il costo netto del rinnovo del contratto del pubblico impiego è, infatti, assai modesto. Secondo una stima, considerando che le retribuzioni lorde nel 2014, secondo i dati riportati nel documento di economia e finanza, ammontavano a 114,3 miliardi di euro, alle quali applicare un'aliquota marginale di tassazione mediamente del 30 per cento, e percentuali di adeguamento pari allo 0,6 per cento per il 2015, all'1,1 per cento per il 2016, all'1,3 per cento per il 2017 ed all'1,5 per cento per il 2018 come definite dalla variazione dell'indice dei prezzi al consumo armonizzati al netto dei prodotti energetici importati, il relativo onere per lo Stato varrà a regime, cioè dal 2018, poco più di 3,6 miliardi di euro, ai quali aggiungere i maggiori contributi sociali da versare all'Istituto nazionale di previdenza sociale;

a seguito dello stesso pronunciamento si pone anche il problema dell'indennità di vacanza contrattuale, il cui mancato riconoscimento è stato addirittura procrastinato sino al 2018 e che invece per effetto della sentenza, quantomeno con riferimento all'anno 2015, dovrebbe essere corrisposto per il periodo compreso dalla pubblicazione della suddetta sentenza fino al 31 dicembre 2015;

secondo le anticipazioni riportate nei giorni scorsi da alcuni organi di stampa, il Governo sarebbe intenzionato a fronteggiare la maggiore spesa derivante dall'esecuzione della sentenza ricorrendo ad un ulteriore e nuovo blocco del *turn over*, che sarebbe, tra l'altro, compatibile con l'attuanda « riforma Madia » che prevede un riordino delle amministrazioni centrali e periferiche realizzato con tagli di unità territoriali, mobilità del personale e passaggio alla definizione dei nuovi fabbisogni delle amministrazioni ed abbandono delle vecchie dotazioni organiche. Attualmente il *turn over* per le amministrazioni centrali, le agenzie e gli enti pubblici non economici autorizza una quota di assunzioni che non superi il 40 per cento dei contingenti cessati l'anno precedente. Pertanto, stando al ragionamento del Governo, da un nuovo congelamento del *decalage*, al netto della mobilità in corso del personale delle province, deriverebbe nel triennio una riduzione del personale capace di compensare l'onere dei rinnovi contrattuali, che potrebbero, tra l'altro, essere effettuati proponendo aumenti spalmati nel tempo;

il reiterato blocco del *turn over*, diventato oramai uno strumento ordinario di manovra finanziaria, impedisce l'assunzione dei vincitori di concorso rinviandola negli anni, privando le pubbliche amministrazioni del naturale ricambio generazionale, con inevitabili effetti negativi anche sull'efficienza dell'azione amministrativa;

nonostante la sentenza della Corte costituzionale sia in vigore dal 23 luglio 2015 e stante l'inerzia dell'Amministrazione a darle esecuzione (qualunque ritardo nella stipula dei nuovi contratti comporterà il pagamento di arretrati), il tribunale del lavoro di Roma, dando pienamente ragione ai rilievi avanzati in sede di richiesta di tutela giurisdizionale dalla Flc Cgil, con esemplare condanna ha ordinato il 16 settembre 2015 all'Aran di dare avvio « senza ritardo » al procedimento di rinnovo della contrattazione collettiva per i comparti della scuola, dell'università, della ricerca, dell'Afam;

altro limite della normativa che si frappone all'immediata esecutività della sentenza è rappresentato dalla necessità di dare attuazione ad accordi tra le parti previsti dalla « legge Brunetta », primo fra tutti quello di ridurre da 11 a 4 i comparti, aspetto su cui, in questi anni, non si è trovata una mediazione;

con la circolare n. 20 del 2015 della Ragioneria generale dello Stato, dettata con lo scopo di impartire istruzioni in materia di fondi destinati alla contrattazione integrativa, si è inteso attribuire strutturalità ai limiti fino ad oggi imposti ai fondi unici di amministrazione, stabilendo che le risorse destinate annualmente al trattamento economico accessorio vengano decurtate di un importo pari alle riduzioni operate per effetto del precedente periodo. La stessa precisa, inoltre, che l'ammontare della decurtazione permanente da operare a decorrere dall'anno 2015 dovrà essere determinata al lordo delle somme non inserite nel 2014 e previste dalla normativa di riferimento per ciascun comparto e che, corrispondentemente, le predette voci dovranno formare oggetto di alimentazione del fondo 2015, in modo tale da rendere le due grandezze di riferimento, fondo 2015 e decurtazione permanente, del tutto confrontabili ed a sostanziale invarianza di saldo;

in base alla suddetta circolare, su disposizione del Ministro dell'economia e delle finanze, tutte le amministrazioni statali e la relativa contrattazione integrativa continueranno ad essere private di una parte di quelle risorse economiche che annualmente sono destinate ai fondi unici di amministrazione per il salario di produttività, risorse che si riferiscono alla gestione dell'anno precedente e che solo per ragioni tecniche di bilancio si determinano nel secondo semestre di ogni anno e che sono attribuite alle singole amministrazioni attraverso la legge di assestamento del bilancio. Gli effetti di tale operazione sono stati tangibili per i

lavoratori pubblici che hanno pertanto subito, oltre gli effetti del blocco contrattuale, una perdita media annuale di salario accessorio prossima ai mille euro,

impegna il Governo:

ad ottemperare al pronunciamento della Corte costituzionale n. 178 del 2015 provvedendo, immediatamente e senza ulteriore ritardo, alla riapertura di una fase negoziale con le organizzazioni sindacali per il rinnovo della contrattazione per tutti i comparti della pubblica amministrazione;

ad individuare le risorse finanziarie da destinare alla liquidazione dell'indennità di vacanza contrattuale relativa al secondo semestre 2015;

ad individuare, nell'ambito del disegno di legge di stabilità per il 2016, le risorse necessarie all'apertura di una

nuova stagione negoziale per il settore del pubblico impiego che risarcisca i pubblici dipendenti della perdita di potere di acquisto delle loro retribuzioni a seguito del reiterato regime di blocco contrattuale;

ad abbandonare qualsiasi logica che, al fine di compensare la maggiore spesa destinata al rinnovo della contrattazione, possa comportare il ricorso ad un nuovo blocco del *turn over* del personale della pubblica amministrazione;

ad assumere iniziative, anche amministrative, per superare tutte quelle previsioni che impongono limiti e tagli strutturali alle risorse destinate ai fondi unici di amministrazione ed alla contrattazione integrativa.

(1-00994) « Airaudo, Placido, Quaranta, Costantino, Scotto ».

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

MOZIONI OCCHIUTO ED ALTRI N. 1-00923, FRANCO BORDO ED ALTRI N. 1-00987, PARENTELA ED ALTRI N. 1-00990, BARBANTI ED ALTRI N. 1-00991 E DORINA BIANCHI ED ALTRI N. 1-00993 CONCERNENTI INIZIATIVE PER LA CONCLUSIONE DEI LAVORI DELL'AUTOSTRADA SALERNO-REGGIO CALABRIA E IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI DELLA REGIONE CALABRIA

Mozioni

La Camera,

premesso che:

in Calabria la carenza delle reti infrastrutturali dei trasporti riveste, ormai da diverso tempo, caratteri emergenziali e di precarietà provocando notevoli disagi sia ai residenti sia ai turisti, nonché a tutti coloro che si trovano a transitare nella regione;

si riscontrano dunque notevoli difficoltà di movimento da e per la Calabria, nonché internamente alla stessa, sia per quanto concerne le merci sia per quanto attiene alle persone; lo *status quo* delle reti infrastrutturali di trasporto calabresi presenta, quindi, gravi carenze a tutti i livelli provocando notevoli disagi sia per i trasporti che avvengono a livello internazionale, sia per quelle di rilievo locale;

è altresì evidente che senza infrastrutture efficienti e trasporti adeguati ai bisogni dei cittadini e delle imprese non ci può essere l'auspicabile e atteso sviluppo per la regione interessata;

i servizi di trasporto pubblico sono strumenti essenziali al raggiungimento delle finalità, costituzionalmente demandate all'apparato statale della Repubblica, per la rimozione delle disparità economiche e sociali tra i cittadini, ritenute osta-

tive per la partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese;

tali servizi rivestono un interesse strategico e di cruciale importanza sia sul piano della garanzia del diritto fondamentale alla mobilità dei cittadini e, quindi, per le esigenze di comunicazione interna della regione, sia per la forte vocazione turistica del territorio in questione che, soprattutto nei periodi estivi, riscontra un consistente afflusso di visitatori;

nonostante rivesta un ruolo strategico, il comparto infrastrutturale, specie negli ultimi anni, è stato soggetto ad un progressivo depotenziamento per l'evidente assenza di un progetto politico diretto alla revisione dell'intero sistema di viabilità e comunicazione territoriale;

in alcune parti la rete calabrese è di fondamentale interesse strategico da un punto di vista sia nazionale sia internazionale, poiché costituisce parte dell'asse ferroviario europeo «Ten-T1» essenziale per il trasporto proveniente dal Sud come dal Nord della penisola;

le tre arterie stradali che collegano la regione al resto d'Italia (A3, la strada statale n. 106 e la strada statale n. 18) sono attualmente e contemporaneamente interessate da lavori di manutenzione e/o di messa in sicurezza, che provocano notevoli disagi per automobilisti e trasportatori;

i lavori di realizzazione dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria (442,9 chilometri), gestita da Anas spa, furono avviati a partire dal 1966;

negli anni successivi all'apertura dei cantieri, il tratto di autostrada costruito si rivelò del tutto inadeguato per contenere il traffico in aumento, in quanto dotata di due sole corsie per senso di marcia e diverse curve molto tortuose che provocarono gravi incidenti. Alla luce di ciò, nel 1990 l'Unione europea ha obbligato l'Italia all'adeguamento del tratto realizzato della Salerno-Reggio Calabria alle normative europee. Da quel momento, sono iniziati i lavori di riammodernamento la cui conclusione è stata rimandata di anno in anno;

dopo ben 49 anni, il cantiere più lungo di tutta Europa, come spesso viene definita la Salerno-Reggio Calabria, è ancora in fase di realizzazione con tratti ancora da cantierizzare o in fase di ammodernamento;

i lavori che interessano il tratto dell'autostrada A3 ricadente in Calabria (circa 295 chilometri su 443 chilometri totali) coprono, tra opere in esecuzione e cantieri non avviati, circa 90 chilometri. In particolare, è previsto un piano parziale di interventi, non ancora totalmente finanziati, relativo ai seguenti tratti:

a) 20 chilometri con lavori in corso di esecuzione, relativi al macrolotto 3 parte 2 tra gli svincoli di Laino Borgo (chilometro 153+400) e Campotenese (chilometro 173+900);

b) 10 chilometri, relativi al tratto finale dell'autostrada tra lo svincolo di Campo Calabro (chilometro 433+750 circa) e lo svincolo di Reggio Calabria/Santa Caterina (chilometro 442+920), da sottoporre a intervento di messa in sicurezza (cosiddetto *restyling*), con bando di gara pubblicato a luglio 2015;

c) 6 chilometri, relativi al tratto tra il viadotto Stupino (chilometro 280+350) e lo svincolo di Altilia (chilome-

tro 286+000), per il quale sono in corso le procedure finalizzate all'appalto dei lavori;

d) 10 chilometri, relativi al tratto tra lo svincolo di Rogliano (chilometro 270+700) e il viadotto Stupino (chilometro 280+350), da appaltare;

e) nuovo svincolo di Laureana di Borrello, in provincia di Reggio Calabria, situato al chilometro 377+750, da appaltare;

f) adeguamento e messa in sicurezza dal chilometro 185+000 al chilometro 206+500 (da Morano Castrovillari a Sibari), in progettazione;

g) nuovo svincolo di Rende (chilometro 250+000), in progettazione;

h) sistema di svincoli di Cosenza sud (tra il chilometro 262+000 ed il chilometro 266+000), in progettazione;

i) adeguamento e messa in sicurezza dal chilometro 259+700 al chilometro 270+700 (da Cosenza a Rogliano), in progettazione; adeguamento e messa in sicurezza dal chilometro 337+800 al chilometro 348+600 (da Pizzo Calabro a Sant'Onofrio), in progettazione;

l) svincolo di Scilla-collegamento urbano con Ieracari (al chilometro 423+300, località Scilla), da finanziare. Inoltre ad oggi, risultano rescissi i seguenti lavori di ammodernamento: dal chilometro 206+500 al chilometro 213+500 (svincolo di Sibari-svincolo di Altomonte);

m) dal chilometro 320+400 al chilometro 331+400 (svincolo Lamezia Terme-torrente Randace), addirittura in seconda rescissione; dal chilometro 369+800 al chilometro 378+500 (svincolo di Mileto-località Candidoni);

il Presidente del Consiglio dei ministri, nei mesi scorsi, in diverse dichiarazioni pubbliche ha affermato che entro il 2015 tutti i cantieri avranno un'accelerazione definitiva e che al massimo nel 2016 i lavori saranno terminati. Il Presidente del Consiglio dei ministri, oltre alla superficialità con cui ha indicato i tempi

di realizzazione di un cantiere di così difficile concretizzazione, sembra non essere a conoscenza della condizione in cui versa attualmente il tratto di strada che sino ad oggi è stato costruito. Infatti, percorrendo la Salerno-Reggio Calabria ci si imbatte in 32 lavori temporanei, da Cosenza in giù la segnaletica sull'asfalto è pressoché inesistente e nelle gallerie l'illuminazione non è funzionante;

nonostante sia slittata al 31 ottobre 2015 la data entro la quale devono risultare cantierabili le opere previste dall'articolo 3, comma 2, lettere *b*) e *c*), del decreto-legge n. 133 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164 del 2014, « sblocca Italia », ovvero i lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, dallo svincolo di Rogliano allo svincolo di Atilia e lo svincolo Laureana di Borrello, queste ultime, non rispettando i requisiti della cantierabilità, rischiano concretamente di perdere i finanziamenti previsti dalla legge, determinando un rilevante danno per l'intera regione;

il Governo si è recentemente impegnato ad accelerare il finanziamento per la sicurezza della viabilità secondaria, oltre che a verificare la fattibilità del trasporto via mare delle merci, del potenziamento del traffico ferroviario e, ove possibile, aereo. Attualmente, l'impegno annunciato dal Governo non si è ancora concretizzato;

la strada statale n. 106 (lunghezza 491 chilometri di cui 405 ricadenti nella regione Calabria), principale arteria che collega la Calabria, la Basilicata e la Puglia, è inadeguata a gestire gli attuali volumi di traffico per una serie di criticità infrastrutturali storiche dovute ad una sbagliata progettazione, per la presenza di lunghi tratti a due corsie di marcia, di una moltitudine di accessi non autorizzati, fuori norma o non segnalati, di un manto stradale in pessime condizioni, di attraversamenti dei centri abitati, di *guardrail* « assassini », di una pessima illuminazione, tanto da essere denominata la « strada

della morte », con oltre 600 vittime e circa 9.000 feriti solo dal 1996 al 2014;

ad oggi risultano ancora in una fase di stallo la maggior parte dei tratti della strada statale n. 106, in particolare:

a) il megalotto 3, Sibari-strada statale n. 534 e Roseto Capo Spulico (Sibari), è stato appaltato ma non cantierizzato;

b) il megalotto 5, località San Gregorio (Reggio Calabria)-Melito di Porto Salvo, ed il megalotto 9, Crotone aeroporto-Mandatoriccio, non sono stati avviati poiché in attesa dei pareri approvativi;

c) la variante di Palizzi (2° stralcio funzionale), l'adeguamento e messa in sicurezza del tratto Crotone (chilometro 256+000)-Sibari (chilometro 329+000)-tronco 1 dal chilometro 309+200-al chilometro 329+000, il megalotto 8, Rossano (Mandatoriccio-Sibari), l'adeguamento e messa in sicurezza del tratto Crotone (chilometro 256+000)-Sibari (chilometro 329+000)-tronco 2 dal chilometro 290+200-al chilometro 309+200, strada statale n. 106 « Jonica »-adeguamento e messa in sicurezza del tratto Crotone (chilometro 256+000)-Sibari (chilometro 329+000)-tronco 3 dal chilometro 256+000-al chilometro 290+200, la variante di Crotone dal chilometro 241+250 (svincolo Crotone-Papanice) al chilometro 250+500 (svincolo Passovecchio), il nuovo svincolo per l'ospedale della Sibaritide al chilometro 11+350 della strada statale n. 106, sono ancora in fase di progettazione;

la strada statale n. 18 « Tirrena inferiore » (lunghezza 535 chilometri di cui 236 in territorio calabrese) è chiusa in più parti a causa di lavori di manutenzione con la presenza di una miriade di sensi unici alternati;

la ex strada statale n. 522 (ora strada provinciale) presenta numerosi *deficit* circa gli *standard* di sicurezza. A tale proposito va sottolineato come tale arteria recita un fondamentale ruolo strategico, in quanto collega l'utenza con la maggiore

realtà turistica calabrese, quella relativa alla Costa degli dei. Per le note difficoltà dell'ente provincia, la strada non è soggetta ad alcun intervento di appropriata manutenzione;

la situazione relativa alla circolazione stradale è ancora più allarmante se si considera anche lo stato di involuzione dei circuiti cittadini, spesso generato dalle note difficoltà di bilancio dei vari comuni;

le difficoltà delle reti infrastrutturali della regione Calabria sono aggravate dalla pessima gestione del sistema ferroviario, tagliato inspiegabilmente fuori dalla rete nazionale ad alta velocità, che nel corso degli ultimi anni sta, altresì, registrando una drastica diminuzione del numero delle corse garantite da *Trenitalia*;

la situazione è tanto più grave in quanto non c'è alcun treno *Frecciarossa* che colleghi la Calabria al resto d'Italia, limitando il trasporto ferroviario semi-veloce ad un solo *Frecciargento* e due *Frecciabianca*. A tal proposito, basti ricordare che l'ultimo treno utile per raggiungere dalla Calabria altre destinazioni è l'*Intercity* 1560 che parte dalle principali stazioni calabresi di Reggio Calabria alle ore 15.05, di Lamezia Terme alle ore 16.31, di Paola alle ore 17.09, per giungere dopo ben 7 ore di viaggio, a Roma;

in particolare, sul tema dell'alta velocità nel Mezzogiorno, si è pronunciato recentemente il Presidente del Consiglio dei ministri che, in occasione del *meeting* di Rimini di fine agosto 2015, ha dichiarato che è necessario portare « la principale infrastruttura realizzata in questi anni » (l'alta velocità, appunto) anche al Sud, perché « non può fermarsi a Salerno », mentre il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha precisato che « è giusto ed è serio che anche il Sud abbia la mobilità adeguata per gli spostamenti di *business* »;

inoltre, il trasporto ferroviario è da considerarsi quasi inesistente sul tratto ionico, visto che è ancora caratterizzato da un unico binario non elettrificato con

corse operate su base regionale, a cui nell'ultimo periodo sono seguite delle soppressioni, in ossequio ad una *spending review* del tutto illogica;

la situazione è altresì insostenibile anche in merito al servizio aeroportuale, del tutto inadatto a fronte della crescita della domanda di servizi, testimoniato dalle numerose liste d'attesa per i voli da/per la Calabria, a cui hanno fatto seguito continue cancellazione dei voli, una cattiva gestione degli scali aeroportuali calabresi di Reggio Calabria e Crotona, il continuo aumento del prezzo dei biglietti e l'isolamento degli aeroporti dal sistema ferroviario;

le difficoltà infrastrutturali della regione Calabria sin qui descritte recano gravi disagi per le attività produttive del territorio e in modo particolare per l'agricoltura ed il turismo;

lo scoraggiamento dei turisti, nel considerare la Calabria come meta della loro vacanza, sta comportando un esiguo numero di prenotazioni alberghiere, tanto che molte strutture stanno valutando la possibilità di rimanere chiuse, provocando in questo modo un crollo ingente dell'economia della regione, nonché dell'occupazione;

alla luce della situazione sopra esposta il territorio calabrese risulta quasi completamente isolato dal resto della penisola per l'inadeguatezza e la quasi inesistenza, in taluni casi, del trasporto aeroportuale, di gomma, nonché ferroviario;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Commissione europea, ha di recente pubblicato il programma operativo nazionale infrastrutture e reti relativo al periodo 2014-2020, inserendovi il polo logistico di Gioia Tauro per investimenti « finalizzati ad accogliere navi di nuova generazione potenziandone la dotazione infrastrutturale con priorità attribuita all'approfondimento dei fondali, all'ampliamento della lunghezza delle banchine e della dotazione dei piazzali »;

è doveroso portare all'attenzione di questo Governo le pesanti ricadute sull'economia regionale che determinano la persistenza di una situazione di inadeguatezza del sistema infrastrutturale regionale, rispetto alle esigenze dei cittadini, lavoratori ed imprenditori, con riferimento alle forti limitazioni che tutte le carenze sopra riportate gravano sul comparto turistico, il quale rappresenta la maggiore opportunità di sviluppo e rilancio economico non solo per la regione Calabria, ma anche per il tessuto nazionale,

impegna il Governo:

ad attuare le opportune iniziative per definire, in tempi brevi e certi, l'*iter* conclusivo dei lavori dell'intero tratto dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e a finanziare i tratti dell'autostrada A3 non ancora finanziati;

a definire ed attuare ogni utile iniziativa al fine di potenziare le maggiori arterie stradali che collegano la regione Calabria al resto d'Italia, attualmente interessate da lavori di manutenzione e/o messa in sicurezza, consentendo ad automobilisti e trasportatori di poter circolare regolarmente;

ad assumere le opportune iniziative al fine di sostenere lo sviluppo della regione Calabria attraverso il potenziamento del sistema di trasporto aereo, ferroviario e portuale della regione, con politiche orientate all'aumento del numero dei voli, all'incremento quantitativo e qualitativo dei servizi ferroviari, nonché ad un più agevole collegamento tra gli aeroporti e le stazioni ferroviarie, attraverso il rafforzamento dei sistemi di mobilità sostenibile all'interno della regione, pienamente integrato con le grandi reti di trasporto nazionale ed europee;

ad attivarsi per il potenziamento dei nodi portuali e aeroportuali della regione Calabria, volto allo sviluppo di un moderno sistema logistico per il trasporto

delle merci, a partire dal porto di Gioia Tauro, vero e proprio *gate* di raccordo dell'Europa sul versante sud;

a rivisitare ogni rapporto di concessione connesso all'utilizzo del porto di Gioia Tauro che dovesse ridurre le potenzialità o, peggio, trasformarne gli obiettivi di sviluppo del territorio a vantaggio di soluzioni monopolistiche;

a promuovere contemporaneamente il rafforzamento dell'offerta portuale turistica, distribuita lungo le coste della Regione Calabria, per incentivare l'offerta e l'*incoming* turistico legati alla nautica da diporto, anche attraverso accordi di partenariato pubblico-privato;

ad adottare ogni iniziativa volta al potenziamento della rete ad alta velocità per la regione Calabria e per l'intera area del Mezzogiorno, anche alla luce delle recenti dichiarazioni in merito del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ad assicurare a tutti coloro che transitano nella regione Calabria, attraverso politiche di continuità territoriale, di potersi spostare nel territorio nazionale con pari opportunità, accedendo ad un servizio che garantisca condizioni economiche e qualitative uniformi;

a costituire un tavolo permanente per la predisposizione ed attuazione di un piano di emergenza per i trasporti in Calabria concertato con i rappresentanti degli enti territoriali calabresi, delle società di gestione aeroportuali, dei rappresentanti dei gestori di trasporto ferroviario, marittimo e aereo, dei rappresentanti delle maggiori associazioni di categoria del sistema dei trasporti e del sistema turistico;

ad attivarsi per potenziare il servizio ferroviario stesso promuovendo l'istituzione di un secondo collegamento con *Frecciargento* fra Roma e Reggio Calabria, per un miglioramento della qualità del materiale rotabile impiegato e per politiche tariffarie, che, in una logica di garanzia di continuità territoriale, siano orien-

tate a ridare competitività al trasporto ferroviario rispetto alla mobilità automobilistica;

a definire per la regione Calabria, in coerenza con quanto stabilito nel documento di economia e finanza per il 2015, e più precisamente nel programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, deliberato dal Consiglio dei ministri il 10 aprile 2015, politiche e misure facilitanti i tre aspetti assunti come « particolarmente rilevanti del contesto normativo e programmatico nazionale », così come previsti nel documento di economia e finanza per il 2015, riferiti alla sicurezza, alla trasparenza e alla mobilità intelligente;

a definire per la regione Calabria, atteso l'obiettivo sancito nel documento di economia e finanza per il 2015 di « adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari, anche in adempimento a quanto richiesto per l'accesso ai fondi comunitari e, in particolare, a quanto previsto dalle "condizionalità *ex ante*" relative all'obiettivo tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", interventi di adeguamento e riallineamento del sistema dei trasporti Calabria, eventualmente anche attraverso una rimodulazione dei fondi 2014/2020, agli *standard* europei sanciti dagli obiettivi strategici della rete transeuropea dei trasporti Ten-T;

a considerare strategico e irrinunciabile per la Calabria l'avvio dei processi di attuazione dei corridoi di trasporto multimodali Ten-T, previsti dal regolamento dell'Unione europea 1315/2013, incentrati, come noto, sull'integrazione modale e sull'interoperabilità dei sistemi di trasporto;

a chiarire definitivamente le intenzioni e i programmi, se sussistono, in merito alla realizzazione dell'opera relativa al ponte sullo Stretto di Messina, nonché sull'eventuale stanziamento di ul-

teriori risorse, anche a copertura degli oneri derivanti da procedure di contenzioso.

(1-00923) (*Nuova formulazione*) « Occhiuto, Santelli, Galati ».

La Camera,

premesso che:

la dotazione regionale delle reti infrastrutturali dei trasporti calabresi è complessivamente la metà della media nazionale e la condizione della mobilità soffre di rilevanti criticità che determinano gravissime ricadute negative su cittadini e imprese;

tra le più evidenti criticità si rammentano la mancanza di una integrazione intermodale e intramodale di cui sono esempi evidenti i collegamenti degli aeroporti calabresi con la rete ferroviaria; l'incertezza nei tempi di realizzazione delle opere autostradali (di cui è un esempio evidente la mancata conclusione dei lavori di realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria); la scarsa capacità di governare i processi di pianificazione. Progettazione e realizzazione del sistema (di cui è esempio evidente l'assenza di un progetto per migliorare la linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria); la mancanza di coerenza rispetto alle politiche nazionali ed europee (in questo caso l'esempio evidente è connesso al rischio di una sostanziale emarginazione della regione Calabria rispetto alle reti Ten ed i relativi progetti prioritari);

l'asse portante della viabilità regionale e interregionale è costituito dall'autostrada A3, che si estende per circa 300 chilometri e da essa, attualmente ancora interessata da lavori di ammodernamento come puntualmente evidenziati da numerosi atti parlamentari, si diramano a pertine le principali vie di comunicazione stradale. La strada statale 18, lungo la costa tirrenica, e la strada statale 106, lungo la costa ionica, costituiscono i col-

lettori principali per i flussi provenienti dalle zone collinari e montane, mediante strade provinciali e comunali. Complessivamente le strade statali che percorrono il territorio regionale si sviluppano per circa 3.300 chilometri, quelle provinciali per circa 5.700 chilometri, quelle comunali per circa 6.700 chilometri. Per quanto riguarda quasi tutto il versante tirrenico, la gran parte delle funzioni di arteria di grande comunicazione, che storicamente venivano assolte dalla strada statale 18, sono state assorbite dalla A3, mentre, relativamente al versante ionico, esso registra ancora elevati gradi di congestionamento e di criticità, relativamente agli *standard* geometrici, qualitativi e di sicurezza, generati dal fatto che la strada statale 106 rappresenta, in sostanza, l'unica arteria stradale per gli spostamenti sulle medie distanze. A completare la rete stradale principale calabrese, troviamo cinque assi trasversali: la SS 280 Lamezia Terme – Catanzaro Lido; la SS 107 che congiunge Paola a Crotona; la variante strada statale 281 Marina di Gioiosa – Rosarno; l'asse stradale che da Guardia Piemontese (strada statale 283) si dirige verso la Sibaritide (strada statale 534); la trasversale delle Serre, in corso di realizzazione;

la rete di trasporto pubblico collettivo calabrese su gomma, risulta poi decisamente sottodimensionata se confrontata con i dati delle altre regioni. Circa 90, inoltre, sono le aziende esercenti servizi di trasporto pubblico collettivo operanti nella regione, differenti per dimensione produttiva;

la rete ferroviaria calabrese si estende per circa 855 chilometri, in gran parte lungo la fascia costiera che nel corso degli ultimi anni purtroppo sta registrando una drastica riduzione del numero delle corse garantite da Trenitalia per motivi di *spending review*. Sulla rete ferroviaria calabrese circolano quotidianamente circa 230 treni per un totale di circa 40.000 posti offerti. La rete ferroviaria è costituita da 253 chilometri a doppio binario ed elettrificati e da 602 chilometri a binario

semplice, dei quali però solo 149 chilometri sono elettrificati. La rete di trasporto ferroviaria è articolata in due linee primarie (linea tirrenica da Reggio Calabria a Praia per 240 chilometri, linea ionica da Reggio Calabria a Rocca Imperiale per 391 chilometri), da due linee trasversali e due reti complementari di collegamento. Le linee trasversali (Paola – Sibari 92 Km e Lamezia – Catanzaro Lido 48 chilometri), entrambe a binario semplice, sono in grado di offrire modesti livelli di servizio con conseguente compressione del diritto alla mobilità dei cittadini. La rete complementare, ancora più modesta per prestazioni, qualità e sicurezza, comprende la linea costiera Eccellente – Tropea – Rosarno (per 71 chilometri) e la rete delle ferrovie regionali calabresi, costituita da due gruppi di linee per circa 243 chilometri;

il traffico aereo calabrese si sviluppa mediante 3 aeroporti: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona, ma la mancata espressione della potenzialità del trasporto aereo calabrese è dovuta principalmente, come già detto, ad una carenza quantitativa e qualitativa delle strutture di supporto. Aerostazioni, parcheggi auto e parcheggi velivoli, raccordi viari e ferroviari alle reti principali, servizi di trasporto pubblico di adduzione e di scambio, sistemi informativi e di assistenza, custodia veicoli ed altro necessitano, infatti, di opere di ammodernamento e potenziamento per supportare e sostenere il trasporto aereo sia nella dimensione interregionale che internazionale. Ciò consentirebbe la possibilità di creare nuove rotte aeree centrate sugli aeroporti calabresi, dai collegamenti euromediterranei ai collegamenti con altre città del Mezzogiorno e con altre regioni del centro-nord Italia;

il sistema portuale calabrese è, infine, costituito da una serie di porti di diverse dimensioni e funzioni, localizzati su entrambi i versanti della regione. Per quanto riguarda la movimentazione delle merci, si possono distinguere 6 scali principali: Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Crotona, Corigliano e so-

prattutto Gioia Tauro. Per le caratteristiche peculiari della regione, enorme rilevanza è assunta dalla rete di porti turistici che necessiterebbero, tuttavia, di un quadro strategico di riferimento. Tra essi si ricorda il porto di Crotona, fino a pochi anni fa, destinato esclusivamente al traffico industriale, ed oggi in fase di riconversione, quello di Tropea e Roccella Jonica, sino ai porti del sistema costiero dell'intera fascia tirrenica calabrese. Quest'ultimo tratto di costa registra una crescente domanda di portualità (più di 20 nuovi progetti di porti turistici), aprendo ampi e variegati temi di discussione sull'utilità degli interventi, la sostenibilità, la rilevanza economica e l'impatto ambientale;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha recentemente comunicato la pubblicazione dell'aggiornamento dell'Anagrafe delle opere pubbliche incompiute di interesse nazionale. L'elenco doveva essere compilato sull'apposito sistema entro il 30 giugno 2015 dalle regioni e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e si riferisce alle opere incompiute al 31 dicembre 2014. Nel dettaglio la ripartizione regionale vede in testa la Calabria con ben 93 opere incompiute su un numero complessivo di 649 opere pubbliche che non sono state completate in Italia, al netto di quelle afferenti alla regione Sicilia;

appare quanto mai urgente intervenire con decisione per rilanciare il sistema infrastrutturale e trasportistico della regione Calabria attraverso interventi strategici coerenti con le esigenze di un territorio dalle enormi potenzialità;

purtroppo la regione Calabria, come pure la regione Sicilia, ormai da molti, troppi anni, si trova al centro di un dibattito che comprende l'area dello Stretto e la potenziale realizzazione di un'opera faraonica: il ponte sullo Stretto di Messina. Si tratta di un dibattito poco utile allo sviluppo di questo territorio in termini complessivi, con il rischio concreto di rendere sterile qualsiasi iniziativa effi-

cace per il futuro della Calabria e affossare l'obiettivo prioritario di potenziare e riqualificare le infrastrutture esistenti;

sotto tale profilo suscitano particolare perplessità le recenti dichiarazioni rilasciate alla stampa nazionale da parte del Ministro dell'interno, onorevole Angelino Alfano, che ha dichiarato, si presume per motivi eminentemente elettorali quanto segue: « Non vediamo la ragione per la quale non si debba più parlare di ponte sullo Stretto. Abbiamo pronto un disegno di legge per rimettere al centro la questione, anche se sappiamo che una parte della sinistra italiana si oppone » e ancora « non è possibile che l'Alta velocità arrivi fino a Reggio Calabria e poi ci si debba "tuffare" nello Stretto, per poi ricominciare a viaggiare a ... bassa velocità. Questo è un progetto che vogliamo rilanciare »;

peraltro, attualmente, l'alta velocità arriva a Salerno e nel novembre 2014 l'allora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Maurizio Lupi, aveva chiarito dichiarando pubblicamente che: « Il capitolo sul Ponte sullo Stretto è chiuso perché lo ha chiuso qualcun altro. Le leggi in Italia si rispettano » e ancora: « Qualcuno, nel 2012, ha approvato con legge la decisione di mettere in liquidazione la società "Ponte sullo stretto di Messina". Ci sono contenziosi in corso, e quindi lo Stato dovrà, tenendo conto di quella legge, fare gli atti e prendere le decisioni conseguenti »;

impegna il Governo:

ad adottare con urgenza ogni iniziativa, anche normativa, finalizzata a pervenire alla definitiva conclusione di tutti i lavori connessi all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, definendo al contempo delle soluzioni per rilanciare la rete infrastrutturale dei trasporti calabresi, alla luce delle considerazioni espresse in premessa nel presente atto di indirizzo sulla necessità di realizzare finalmente in forma integrata il sistema dei trasporti calabrese, potenziando e riqualificando il complesso

delle infrastrutture esistenti (strade, autostrade, rete ferroviaria, aeroporti e porti) e rafforzando la rete di trasporto pubblico collettivo calabrese su gomma;

ad adottare un approccio di analisi del territorio calabrese dove le persone e le imprese siano posti al centro del sistema, favorendo modelli partecipativi all'iter decisionale pubblico che consenta di raccogliere le istanze provenienti dal basso e ricondurle a un approccio di sistema;

ad adottare ogni iniziativa di competenza volta a favorire da parte della regione Calabria il perseguimento dello sviluppo sostenibile, in linea con gli altri territori europei, in modo tale che il sistema dei trasporti calabrese possa contribuire ad incrementare il livello di occupazione nella regione, il livello di coesione territoriale, la sicurezza dei cittadini, il contrasto allo spopolamento del territorio e, ancora, a ridurre i livelli di emissione di inquinanti nel territorio;

a confermare che la realizzazione dell'opera relativa al Ponte sullo Stretto di Messina rappresenti realmente un capitolo chiuso per l'attuale Esecutivo, nonché ad astenersi da qualsiasi iniziativa volta a favorire in qualsiasi modo il rilancio e la realizzazione del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina.

(1-00987) « Franco Bordo, Scotto, Pellegrino, Zaratti, Costantino, Pallazotto, Paglia, Airaudo, Placido, Piras, Ricciatti, Ferrara, Marcon, Duranti, Fratoianni, Melilla, Quaranta, Daniele Farina, Giancarlo Giordano, Kronbichler, Nicchi, Pannarale, Sannicandro, Zaccagnini ».

La Camera,

premesso che:

le scelte operate negli ultimi anni in materia di portualità, logistica, servizi universali ferroviari, nonché collegamenti aerei e stradali hanno fortemente pena-

lizzato la regione Calabria, costringendola ad una situazione di isolamento e degrado;

il diritto alla mobilità dei cittadini calabresi è stato fortemente ridimensionato dal degrado delle infrastrutture esistenti e dalla mancanza di una politica strutturale in grado di razionalizzare le risorse esistenti e programmare un piano di investimenti al passo con le sopravvenute esigenze di mobilità;

i collegamenti all'interno della regione Calabria e quelli da e per la regione sono stati caratterizzati negli ultimi anni dall'interruzione di strategiche arterie stradali, dalla soppressione di numerosi treni nazionali, dall'isolamento della Calabria ionica, dal ridimensionamento di importanti aeroporti quali Reggio Calabria e Crotona, nonché della poca importanza riconosciuta al porto di Gioia Tauro;

relativamente alla mobilità stradale, la principale arteria è rappresentata dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria che ha una estensione complessiva di 443 chilometri, dei quali 118 situati nella regione Campania, 30 in Basilicata e 295 nella regione Calabria;

il tracciato è tutt'oggi oggetto di continui lavori di manutenzione, ammodernamento e messa in sicurezza, con pesanti ricadute sulla viabilità stradale. Dal sito dell'Anas si apprende come, a fronte di 355 chilometri di rete stradale realizzata, sono ancora in corso i seguenti lavori: 20 chilometri con lavori in corso di esecuzione, relativi al macrolotto 3 parte 2 tra gli svincoli di Laino Borgo (chilometro 153+400) e Campotenese (chilometro 173+900); 10 chilometri, relativi al tratto finale dell'autostrada tra lo svincolo di Campo Calabro (chilometro 433+750 circa) e lo svincolo di Reggio Calabria/Santa Caterina (chilometro 442+920), da sottoporre a intervento di messa in sicurezza (cosiddetto *restyling*), con bando di gara pubblicato a luglio 2015; per i restanti chilometri di autostrada si prevede un piano di interventi di adeguamento e messa in sicurezza dei relativi tratti autostradali (corpo stradale e opere d'arte

presenti), comprensivo anche di alcuni nuovi svincoli richiesti da regioni e enti locali, in parte già finanziato per quanto riguarda i seguenti tratti: 6 chilometri, relativi al tratto tra il viadotto Stupino (chilometro 280+350) e lo svincolo di Altiglia (chilometro 286+000), per il quale sono in corso le procedure finalizzate all'appalto dei lavori; 10 chilometri, relativi al tratto tra lo svincolo di Rogliano (chilometro 270+700) e il viadotto Stupino (chilometro 280+350), da appaltare. Sempre da appaltare è l'intervento relativo al nuovo svincolo di Laureana di Borrello, in provincia di Reggio Calabria, situato al chilometro 377+750;

come si evince dai dati di cui in parola, la tratta più interessata dai lavori di messa in sicurezza ed ammodernamento, e dunque più critica, è quella che interessa la regione Calabria;

vista l'importanza dell'opera, l'entità delle risorse interessate e le caratteristiche del territorio, l'attività di ammodernamento è stata oggetto di diverse indagini sulle infiltrazioni della 'ndrangheta nei relativi appalti;

nel 2002 con l'operazione denominata « tamburo » furono eseguite 40 ordinanze di custodia cautelare tra imprenditori, esponenti delle 'ndrine e lavoratori dell'Anas con il sequestro di varie imprese. Nel 2007, con l'operazione « arca », furono arrestate 15 persone appartenenti a imprese aggiudicatarie di subappalti dell'autostrada;

secondo quanto riferito dal collaboratore di giustizia, Antonio Di Dieco, le 'ndrine si sarebbero ripartite gli appalti per l'ammodernamento dell'autostrada A3 secondo logiche territoriali, e precisamente: alla famiglia di Castrovillari sarebbe stata affidata la tratta dal confine con la Basilicata fino a Mormanno; alle famiglie della Sibaride e di Cirò la tratta Mormanno-Tarsia; alle famiglie di Cosenza la tratta Tarsia-Falerna; alle famiglie di Lamezia la tratta Falerna-Pizzo;

è del tutto evidente come le infiltrazioni malavitose hanno avuto, ed hanno

tuttora, un forte impatto all'interno della situazione in cui si trova attualmente l'autostrada in questione;

le perenni cantierizzazioni hanno ricadute non solo in termini di viabilità, ma anche sugli operai. Dal 2010 ad oggi hanno perso la vita dodici operai;

l'ultimo episodio, costato la vita ad un giovane operaio di venticinque anni precipitato da una altezza di 80 metri, ha portato alla chiusura per svariati mesi del viadotto « Italia », costringendo gli automobilisti diretti a Reggio Calabria a proseguire lungo la strada costiera tirrenica e quelli diretti a Salerno a deviare lungo un tortuoso percorso sulle strette strade di montagna del massiccio del Pollino, evidentemente inadeguate ad accogliere un afflusso di traffico così importante e a consentire un passaggio regolare dei mezzi pesanti;

nei periodi di chiusura del viadotto la Calabria ha di fatto vissuto una situazione di reale isolamento e sono state tante le ricadute in termini di mobilità delle persone e delle merci, tanto da indurre il 3 giugno 2015 la giunta regionale calabrese a chiedere alla Presidenza del Consiglio dei ministri di indire lo stato di emergenza e di istituire una commissione ministeriale ispettiva per verificare « le cause dell'evento e quantificarne gli enormi danni alle attività economiche calabresi »;

secondo una stima resa nota dall'Anas, per il completamento dei lavori di messa in sicurezza e per la chiusura di tutti i cantieri, occorrerebbe stanziare ulteriori 2,3 miliardi di euro, a fronte degli oltre 8 miliardi di euro già stanziati;

tale situazione caratterizzata da cantierizzazioni costanti, pettorine arancioni presenti in quasi ogni chilometro di strada, deviazioni e tutta una serie di altri disservizi per l'utenza, secondo le previsioni del Presidente del Consiglio dei ministri dovrebbe risolversi « al massimo il prossimo anno » con la chiusura di tutti i lavori;

suddetta previsione risulta poco confortante e veritiera, soprattutto se considerate tutte le affermazioni rese precedentemente dai responsabili e dagli addetti ai lavori, tra i quali Pietro Ciucci, Corrado Passera e Silvio Berlusconi che avevano indicato il 2013 come data di fine lavori;

nemmeno la tratta dell'autostrada A3 che interessa la regione Basilicata è esente da criticità. Sebbene dal sito dell'Anas non risulti aperto nessun cantiere, i 30 chilometri di autostrada che attraversano la regione sono caratterizzati da numerose deviazioni, chiusure al traffico per lavori incompleti e gravi problemi infrastrutturali. Il tratto lucano, all'altezza della galleria « Renazza » Lagonegro-Lauria, può certamente essere definita ad alta pericolosità rispetto a tutto il percorso dell'autostrada A3. Infatti, si sono susseguiti negli anni una serie di incidenti stradali, anche mortali, causati dalla presenza di ghiaccio e nebbia sul tracciato poiché inadeguato alle condizioni climatiche del posto. Gli interventi sull'infrastruttura hanno mitigato i disagi, ma non hanno risolto il problema dell'insicurezza della stessa. Negli ultimi mesi, inoltre, sul percorso appena citato, si sono verificati anche gravi incidenti nei cantieri in conseguenza ad alcune frane che hanno causato gravi danni alla salute degli addetti ai lavori;

la seconda arteria stradale regionale, per importanza, è la strada statale n. 106 « Jonica », anche ribattezzata « strada della morte », che ha un'estensione complessiva, da Taranto a Reggio Calabria, di 491 chilometri, di cui 39 chilometri nella regione Puglia, 37 chilometri nella regione Basilicata e 415 chilometri nella regione Calabria;

non mancano criticità nemmeno relativamente a questa strada, che risulta essere, lungo il tratto regionale, del tutto inadeguata ad accogliere i volumi di traffico a causa di un'errata progettazione, di una pessima manutenzione, della presenza di *guard rail* del tutto non conforme e di una cartellonistica pubblicitaria « selvag-

gia », oltre che di una scarsa illuminazione;

nella regione Calabria l'Anas ha previsto sia interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada statale n. 106 esistente nei punti di maggiore pericolosità, sia la realizzazione di nuovi tratti in variante a quattro corsie per la realizzazione di un itinerario di lunga percorrenza;

tratti della nuova strada statale n. 106 a quattro corsie sono stati già realizzati tra Rocca Imperiale e Roseto Capo Spulico (Cosenza), al confine con la Basilicata per circa 15 chilometri, mentre ulteriori tratti già ammodernati interessano le zone a ridosso dei centri abitati di Gabella Grande (frazione di Crotona), 17 chilometri tra lo svincolo di Squillace (Catanzaro) e lo svincolo di Simeri Cricchi (Catanzaro) nell'ambito del megalotto 2 (dove attualmente sono in corso i lavori relativi al prolungamento della strada statale n. 280) ed infine, sul megalotto n. 1, tra Locri e Marina di Gioiosa Jonica, sono stati ultimati circa 12 chilometri ed aperti al transito 10,5 chilometri;

la nuova strada statale n. 106 « Jonica » dovrebbe essere completamente integrata con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria mediante la realizzazione di arterie trasversali di collegamento come la nuova strada statale n. 182 « Trasversale delle Serre », già in parte in esecuzione, la strada statale n. 280 « dei due mari » e la strada statale n. 534 tra lo svincolo di Firmo (autostrada A3) e Sibari (megalotto 4);

sui tratti inaugurati appena tre anni fa si sono già verificati crolli e interruzioni, con conseguente aumento dei costi sostenuti dall'Anas;

sui tratti interessati dai crolli la commissione atta a valutare il progetto, nel verbale n. 8 del 9 dicembre 2004 aveva espresso le proprie perplessità, giudicando non valutabili le varianti proposte, e poi realizzate contenute nel progetto Astaldi;

anche la vicenda relativa alla strada del Medio Savuto, potenziale infrastruttura viaria di fondamentale importanza per la Calabria centrale perché progettata per collegare il raccordo autostradale del Medio Savuto (strada statale n. 616) e la strada dei «dei due mari» (strada statale n. 280), lede fortemente il diritto alla mobilità nella regione Calabria;

suddetta infrastruttura, progettata per essere una alternativa veloce e più breve rispetto all'autostrada A3 per raggiungere i principali centri urbani calabresi situati nelle province di Catanzaro e Cosenza, i cui lavori sono iniziati negli anni 1980, ancora non ha visto la luce ed è oggetto di continui finanziamenti da parte del Cipe, senza però che vi siano dei reali sviluppi in termini di realizzazione dell'opera, né tanto meno una copertura totale;

particolarmente importante per la mobilità locale sarebbero una rapida realizzazione dei lavori del secondo lotto, già finanziato dal Cipe, e l'individuazione delle risorse necessarie a completare l'intero tracciato;

analoga situazione di criticità si registra per quanto attiene ai collegamenti ferroviari;

secondo quanto emerso dal rapporto «Pendolaria 2014», in Calabria si è assistito in quattro anni a tagli per il 16,3 per cento, un aumento delle tariffe del 20 per cento, assenza distanziamenti per il servizio e per il materiale rotabile ed una drastica riduzione sulla quantità di treni per chilometro che passano da 7,4 a 5,8;

nel corso del 2014 la regione Calabria ha tagliato circa 10 milioni di euro al contratto di servizio con *Trenitalia*, già impoverito di molto negli ultimi anni. In seguito a questa decisione a partire dal mese di giugno 2015 è stata decretata la soppressione di ben 26 treni regionali solo sulla linea jonica tra Reggio e Metaponto e tra Catanzaro Lido e Lamezia. In seguito alle trattative tra regione e *Trenitalia* i tagli sono poi diventati 16, con 10 corse

ripristinate. Ma allarmano le notevoli riduzioni su alcune linee, come la jonica e la linea Rosarno-Lamezia Terme centrale via Tropea;

drammatica è proprio la situazione della linea Catanzaro Lido-Lamezia Terme parzialmente rinnovata nel 2008 con la costruzione della variante Catanzaro Lido-Settingiano e della nuova stazione di Catanzaro-Germaneto. Infatti, dopo un taglio di circa 10 milioni di euro da parte della regione sul contratto di servizio avvenuto la scorsa estate la linea Catanzaro Lido-Lamezia Terme centrale è stata classificata come tratta a scarso traffico e vede 10 collegamenti al giorno (per senso di marcia) di cui solo 3 con treni regionali. Il resto è stato sostituito con autobus. In pratica, si è tornati alla sostituzione dei treni con i mezzi su gomma, proprio come nel periodo di interruzione della ferrovia tra il novembre 2011 e l'aprile 2013, a seguito del crollo di un ponte tra Marcellinara e Feroletto Antico. Nonostante sia una linea di 42 chilometri, a binario unico risulta strategica, perché unisce i versanti tirrenico e jonico della Calabria tanto da aver fatto proporre la sua elettrificazione più volte negli ultimi anni. I tagli, quindi, aggiungono disagi per un'area, quella jonica, già martoriata sul fronte del trasporto ferroviario e che già da anni non può raggiungere in modo diretto in treno Lamezia Terme centrale, avendo spezzato i collegamenti regionali provenienti dalla Jonica sud (Reggio Calabria/Roccella Jonica) e da Crotone/Sibari, a Catanzaro Lido;

anche i treni a più lunga percorrenza hanno subito dei cambiamenti importanti nel corso degli ultimi anni, mentre addirittura finiranno nel dimenticatoio la maggior parte dei treni notturni, che almeno allo stato attuale sono destinati a scomparire. In Calabria tra il 2010 e il 2011 sono stati soppressi 4 *intercity* notturni e addirittura 12 treni «espressi», che permettevano, con un costo contenuto, di collegare questa regione sia con la Sicilia sia con Roma. Solo nel 2013 sono stati tagliati gli «espressi» diretti a Torino,

Milano, Venezia e Bolzano, mentre nel 2012 i tagli più gravi hanno riguardato la linea jonica. In quest'ultimo caso, oltre alla mancanza ormai di passaggio dei treni, con un solo treno al giorno tra Metaponto e Reggio Calabria (ed un cambio a Catanzaro Lido), si assiste anche alla chiusura di biglietterie di stazioni importanti come Sibari e Crotona;

la presenza di servizi su gomma in sovrapposizione al treno, alle porte del 2015, non è più accettabile: sono costi che ingiustamente vengono sostenuti dai cittadini calabresi, peraltro beffati due volte, visto che il servizio è assolutamente poco appetibile a causa degli alti tempi di percorrenza (compresi tra 45 e 50 minuti per percorrere 42 chilometri),

impegna il Governo:

ad attuare, per le parti di competenza, le opportune iniziative affinché, in tempi rapidi, siano ammodernati o ricostruiti i 20,5 chilometri che necessitano ancora di intervento ed ultimati i 98,65 chilometri che devono ancora essere cantierizzati e, quindi, ad assumere iniziative concrete finalizzate a definire, in tempi brevi e certi, l'iter conclusivo dei lavori dell'intero tracciato dell'autostrada A3 Salerno Reggio-Calabria;

ad attuare le opportune iniziative, anche in collaborazione con l'Autorità nazionale anticorruzione, affinché venga eliminato il rischio di infiltrazioni malavitose nell'affidamento di appalti e concessioni per la costruzione, ricostruzione e manutenzione della tratta autostradale Salerno-Reggio Calabria;

ad assicurarsi che all'interno dei cantieri vengano rispettate le norme in materia di sicurezza del lavoro;

ad assumere ogni utile iniziativa volta a garantire il reale godimento da parte dei cittadini calabresi del diritto alla mobilità anche attraverso lo stanziamento di ulteriori risorse da destinare al ripristino, rivalorizzazione e implementazione delle linee ferroviarie, anche quelle considerate

a scarso traffico, attraverso lo studio di nuovi programmi di mobilità, favorendo, ove possibile, il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma;

ad adoperarsi affinché vengano potenziati i collegamenti lungo le principali direttrici nazionali e regionali, assicurando una integrazione modale con porti, aeroporti e stazioni ferroviarie;

a vigilare affinché venga garantita una rete di collegamenti ferroviari in linea con gli *standard* nazionali per quanto attiene la velocità e la modernità dei mezzi;

ad adoperarsi affinché, relativamente alla strada statale n. 106, si provveda nel minor tempo possibile alla messa in sicurezza dei tratti esistenti e alla realizzazione dei nuovi tratti in tempi certi, secondo logiche di correttezza, economicità ed efficienza, rivalutando in alcuni tratti l'analisi costi-benefici e riducendo al minimo l'impatto ambientale dell'opera;

ad individuare le risorse necessarie al completamento di tutto il tracciato della strada del Medio Savuto e ad intervenire affinché vengano realizzati nel più breve tempo possibile gli interventi già finanziati ricompresi nel secondo lotto.

(1-00990) « Parentela, Liuzzi, Micillo, Nesci, Dieni, Mannino, Busto, Daga, De Rosa, Terzoni, Zollezzi, Dell'Orco, Nicola Bianchi, Carinelli, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano, Spessotto ».

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

La Camera,

premesso che:

la politica per la coesione territoriale ha lo scopo di incrementare le opportunità di sviluppo (crescita e inclusione sociale) dei cittadini, indipendentemente dal luogo in cui vivono e trae fondamento e legittimazione dalla Costituzione italiana

(articolo 119, quinto comma, e articolo 3, secondo comma) e dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (articolo 174), che richiedono « interventi speciali » per « rimuovere gli squilibri economici e sociali » (Costituzione) e per promuovere uno « sviluppo armonico » (Trattato);

il settore dei trasporti riveste un ruolo fondamentale in termini civili e sociali ed è una realtà rilevante nell'economia nazionale, svolgendo un'attività fondamentale che contribuisce in via prioritaria al soddisfacimento di interessi pubblici di carattere generale;

il grado di civiltà di un Paese dipende in larga parte dalla qualità della dotazione infrastrutturale inerente, in particolare, al settore dei trasporti e dalla sua diffusione capillare sul territorio, in grado di consentire il raggiungimento di luoghi e persone dislocate nelle varie realtà locali in tempi rapidi e moderni;

nelle regioni italiane il peso e l'importanza determinante dei trasporti e delle infrastrutture, settori il cui sviluppo è storicamente legato alla crescita dell'intera società nell'ambito delle democrazie più avanzate, hanno condizionato in maniera differente e disomogenea la crescita delle varie realtà territoriali, con particolare riferimento al divario, sempre crescente, tra il Nord e il Sud del Paese;

i problemi infrastrutturali, le carenze nei servizi, la vetustà del materiale, l'assenza di forme di integrazione e informazione pregiudicano, da parte degli utenti, la scelta di tale modalità di trasporto, che dovrebbe essere prevalente su determinate scale territoriali;

per quanto concerne la viabilità del Sud del nostro Paese, il tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, di estensione complessiva di 443 chilometri, attraversa i territori della Campania (chilometri 118), della Basilicata (chilometri 30) e della Calabria (chilometri 295) e rappresenta un'arteria primaria per gli spostamenti Nord-Sud, oltre che un asse strategico della rete autostradale nazionale ed europea;

il presidente della regione Calabria, Mario Oliverio, nell'incontro del 2 settembre 2015, ha affrontato con il Ministro Delrio i principali temi per lo sviluppo della regione: i collegamenti ferroviari tra la Calabria e Roma in direzione della realizzazione dell'alta velocità tra Battipaglia e Reggio Calabria, senza trascurare l'ammodernamento e il miglioramento dei servizi ferroviari della fascia ionica;

al miglioramento della logistica saranno destinati gli interventi del « pontrasporti » al fine di rafforzare i servizi tra Gioia Tauro, area centrale del sistema logistico regionale, e la direttrice ionica. Le misure sul sistema infrastrutturale stradale saranno destinate prevalentemente a interventi di completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, di ammodernamento della strada statale n. 106 ionica con la messa in sicurezza dei tratti che presentano maggiori criticità, di messa in sicurezza della strada statale n. 18 e di completamento delle trasversali, a partire dalla trasversale delle Serre;

il presidente Oliverio ha illustrato al Ministro Delrio l'ultimo provvedimento adottato dalla giunta per l'attivazione della ZES a Gioia Tauro, sulla quale il Governo ha garantito il suo impegno, e si è infine vagliata anche la possibilità di istituire un'autorità portuale unica per tutta la portualità calabrese ed il collegamento ferroviario con i porti di Corigliano e Crotona, nonché la realizzazione del *gateway* a Gioia Tauro;

per i lavori dell'autostrada A3 è delineabile attualmente il seguente quadro:

a) 355 km chilometri (per 53 interventi complessivi), di cui 118 chilometri in Campania, 30 chilometri in Basilicata e 207 chilometri in Calabria;

b) 20 km chilometri lavori in corso di esecuzione, relativi al macrolotto 3 parte 2 tra gli svincoli di Laino Borgo (chilometro 153+400) e Campotenese (chilometro 173+900), consegnato nel 2014. Inoltre, si sta completando la messa in

opera, sulla tratta Salerno-Buonabitacolo, di un sistema di gestione del traffico comprensivo del sistema *Vergilius* di controllo della velocità;

c) 10 chilometri, relativi al tratto finale dell'autostrada tra lo svincolo di Campo Calabro (chilometro 433+750 ca.) e lo svincolo di Reggio Calabria/Santa Caterina (chilometro 442+920), da sottoporre a intervento di messa in sicurezza (cosiddetto *restyling*), con bando di gara pubblicato a luglio 2015;

per i restanti chilometri di autostrada si prevede un piano di interventi di adeguamento e messa in sicurezza dei relativi tratti autostradali (corpo stradale e opere d'arte presenti), comprensivo anche di alcuni nuovi svincoli richiesti da regioni e enti locali, in parte già finanziato per quanto riguarda i seguenti tratti:

a) 6 chilometri, relativi al tratto tra il viadotto Stupino (chilometro 280+350) e lo svincolo di Altilia (chilometro 286+000), per il quale sono in corso le procedure finalizzate all'appalto dei lavori;

b) 10 chilometri, relativi al tratto tra lo svincolo di Rogliano (chilometro 270+700) e il viadotto Stupino (chilometro 280+350), da appaltare. Sempre da appaltare è l'intervento relativo al nuovo svincolo di Laureana di Borrello, in provincia di Reggio Calabria, situato al chilometro 377+750;

l'importo complessivamente finanziato è pari a 8,233 miliardi di euro, dei quali ad oggi quasi nulla ha contribuito allo sviluppo della regione Calabria, poiché nessuna delle ditte era calabrese e circa il 60 per cento degli operai non erano calabresi, comportando un'« emigrazione » degli stanziamenti;

il quadro non migliora viaggiando con le linee ferroviarie: considerando la banca dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo (Istat-Dps), tra il 2000 ed il 2011 l'indice di utilizzo del trasporto ferroviario, inteso come le persone che utilizzano la ferrovia almeno una volta all'anno sul totale degli abitanti con età

superiore ai 14 anni, ha evidenziato una diminuzione di 2,1 punti percentuali e, tra il 2000 ed il 2010, anche l'utilizzo della ferrovia per il trasporto delle merci ha registrato una contrazione dell'1,3 per cento;

a fronte di un mancato miglioramento del servizio per alcune tratte tra la Calabria e Roma, i prezzi dei biglietti sono notevolmente aumentati, come, ad esempio, nel tragitto tra Paola (Cosenza) e Roma: nell'ottobre del 2009 l'*Eurostar*, treno 9372 (con tariffa base, in seconda classe di 52 euro) partiva alle ore 8.31 ed arrivava alle ore 12.00, mentre oggi, il treno *Frecciargento* 9372 (con tariffa base, in seconda classe, di 67 euro) parte da Paola alle ore 8.26 e arriva alle ore 11.55. Ciò dimostra che, a distanza di 4 anni, il tempo di percorrenza è rimasto invariato, mentre il prezzo del biglietto è aumentato del 28,85 per cento;

i tempi di percorrenza presentano condizioni di enorme disagio in alcune aree tra Calabria e Puglia dove si utilizzano treni assolutamente obsoleti ed in condizioni sanitarie oggettivamente impraticabili; basti pensare che per percorrere la tratta Taranto-Reggio Calabria, lunga 473 chilometri, occorrono 7 ore e 5 minuti, mentre per raggiungere Roma da Crotone bisogna prendere 4 treni diversi, con una media di 9 ore di percorrenza,

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di prevedere misure urgenti volte a ridurre il *gap* tra il Meridione e il resto d'Italia nel settore dei trasporti, sia per quanto riguarda la rete autostradale sia per quanto riguarda quella ferroviaria;

a valutare la possibilità di introdurre immediate politiche per migliorare i livelli dei servizi di *Trenitalia* e contribuire a portare a compimento, in tempi rapidi, i programmi infrastrutturali di crescita e di sviluppo della rete ferroviaria, avviati e da avviare da parte di *Rete ferroviaria italiana*, nelle aree meridionali del Paese;

ad attuare le misure già previste da tempo e ad adottarne di nuove per garantire la piena transitabilità del tratto autostradale dell'autostrada Salerno Reggio-Calabria e a porre un termine per la conclusione dei lavori dell'intero tratto dell'autostrada A3 Salerno Reggio-Calabria;

a valutare la possibilità di presentare alle Camere uno o più disegni di legge, ovvero, qualora se ne ravvisino i presupposti, di adottare iniziative normative d'urgenza, ovvero di introdurre specifiche disposizioni all'interno di iniziative normative di carattere più generale, per rimuovere questi evidenti ed ingiusti ostacoli che bloccano la mobilità nelle regioni del Sud;

ad assumere iniziative per prevedere, nel rispetto della normativa vigente, in via prioritaria ed urgente misure a favore di ditte calabresi operanti nel settore dei trasporti e dei lavoratori in esse impiegati, al fine di recare un immediato e forte beneficio per l'economia regionale;

ad assicurare la massima efficienza per quanto attiene l'intermodalità nelle zone più « sensibili » quali l'aeroporto di Lamezia e di Reggio Calabria e le strutture di Porto Gioia Tauro, di Villa San Giovanni e di Paola;

a prevedere, anche in successive iniziative normative, un fondo dedicato e un progetto concretamente finalizzato ad una rapida ultimazione e messa in sicurezza della strada statale n. 106, realizzando una linea ferroviaria adeguata ed efficiente per la costa ionica.

(1-00991) « Barbanti, Artini, Baldassarre, Bechis, Matarrelli, Mucci, Prodani, Rizzetto, Segoni, Turco ».

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

La Camera,

premesso che:

lo sviluppo e ammodernamento del settore infrastrutturale della regione Ca-

labria è senz'altro ostacolato da condizioni oggettive non facili, dovute alle specificità orografiche che condizionano sia la scelta dei tracciati che l'esecuzione e la manutenzione delle opere viarie;

la Calabria è parte del Mezzogiorno, anzi è la regione che, secondo molti indicatori, è quella in maggiori difficoltà nel sistema meridionale, ma è anche quella che occupa una posizione geograficamente centrale in tale area;

un'analisi approfondita dei livelli qualitativi e di sicurezza delle infrastrutture di trasporto, con attenzione anche ai fenomeni di mobilità, evidenzia le criticità del sistema viario e mostra in tutta la sua gravità il *gap* infrastrutturale della Calabria rispetto ad altre realtà regionali. Particolarmente critica appare l'esigenza di manutenzione straordinaria di strade, viadotti e gallerie che richiederebbe una programmazione di investimenti costante;

questa situazione, oltre a limitare la possibilità di crescita delle imprese e a deprimere le condizioni sociali dei calabresi, si riflette sull'intero Mezzogiorno e costituisce un elemento di criticità per il Paese con impatti sulla competitività e sulla produttività del sistema economico italiano;

il Governo deve farsi carico del fatto che il sistema della viabilità e del trasporto passeggeri e merci della Calabria sconta gravi ritardi — soprattutto in termini di ammodernamento delle reti esistenti su scala regionale — con intere porzioni di territorio, come la provincia di Crotone, nelle quali non sono assicurate condizioni di mobilità alle persone ed ai soggetti economici paragonabili a quelle di tutto il resto del territorio europeo;

la principale arteria stradale di collegamento della regione con il resto del Paese, l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, è di fatto l'unica arteria che percorre il versante sud-occidentale della pe-

nisola, nodo di traffico di enorme rilievo per i collegamenti e l'approvvigionamento di merci e beni di prima necessità;

qualunque interruzione di questa arteria ha effetti gravissimi sulle condizioni quotidiane di vita delle persone e sull'intera economia regionale;

è da considerare che il tratto dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, tra gli svincoli di Laino Borgo e Mormanno, compreso il « viadotto Italia » e la nuova galleria, a lungo interrotto per verifica tecnica a seguito del crollo del suddetto viadotto, è stato riaperto solo a luglio 2015; si ricorda, tra l'altro, che sono in corso di progettazione i lavori di ammodernamento del tratto tra Pizzo Calabro e Sant'Onofrio;

oltre all'autostrada A3 la Calabria dispone, com'è noto, di due assi costieri della viabilità stradale primaria, la strada statale n. 18 sul versante tirrenico (importante arteria di collegamento tra la Campania e la Calabria) e, soprattutto, la strada statale n. 106 jonica che risulta fondamentale (e sostanzialmente unica) per i tutti i collegamenti tra la Calabria, la Puglia e l'autostrada A14, oltre che per il trasporto interno fra l'area della Sibaritide, del Crotonese, dello Ionio catanzarese, della Locride e del versante sud-orientale dell'Aspromonte. Si tratta di un sistema stradale fragile e troppo esposto in quanto la strada statale n. 106 presenta criticità infrastrutturali ben note, sia per le caratteristiche costruttive (sezioni viarie modeste e disomogenee, tracciati plano-altimetrici vetusti e non adeguati ai livelli di traffico), sia per le condizioni di circolazione. Tali direttrici viarie si sono trasformate nel tempo in attraversamenti urbani, in cui i flussi veicolari sono spesso interrotti e rallentati dalla presenza di accessi secondari, di attività commerciali e di semaforizzazioni. Anche gli assi trasversali della viabilità primaria sono interessati in alcuni tratti da fenomeni di congestione per l'attraversamento di centri abitati (strada statale n. 107 Paola-Crotona) e da bassi *standard* di sicurezza

(strada statale n.682 Rosarno-Marina di Gioiosa Ionica);

rappresenta, quindi, una positiva novità il fatto che proprio la statale 106 sarà oggetto di investimenti attraverso la riprogrammazione dei fondi pon delle reti e mobilità;

è da sottolineare che il 6 agosto 2015 il Cipe ha approvato il contratto di programma 2015, l'atto che regola i rapporti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas s.p.a. in ordine agli investimenti per la realizzazione di nuove opere e la manutenzione della rete stradale di interesse nazionale. In particolare, il contratto di programma 2015 prevede la realizzazione di 254 interventi sulla rete stradale nazionale per un valore economico di 1 miliardo e 115 milioni circa di euro. In particolare, per la regione Calabria sono previsti 29 interventi per la somma di 105,7 milioni di euro: ciò rappresenta un fatto positivo che consentirà di intervenire sulle arterie calabresi con grandi benefici per gli utenti;

è, altresì, da sottolineare che, con il decreto-legge cosiddetto « sblocca Italia », sono stati approvati interventi di manutenzione straordinaria sulla strada statale n. 18. Il cosiddetto « decreto del fare » ha previsto, inoltre, lo stanziamento di risorse economiche sempre per la strada statale n. 18;

ma è soprattutto sui collegamenti ferroviari che si registrano gravi carenze dovute all'inadeguatezza di molte linee locali e al ridimensionamento del servizio: oggi si segnala, in particolare, il grave isolamento ferroviario della zona jonica calabrese che abbassa, al disotto dei livelli di servizio oggi ritenuti essenziali, la qualità della vita e la possibilità di relazioni economico-commerciali di aree urbane e metropolitane sempre più distanti dall'Europa;

il miglioramento della rete ferroviaria del Sud è uno degli interventi previsti dal piano di azione coesione definito dal Governo nel dicembre 2011 e succes-

sivamente aggiornato nel mese di maggio 2012, anche sulla base degli aggiornamenti derivanti dal contratto di programma *Rete ferroviaria italiana 2007-2011* (aggiornamento 2010-2011 approvato dal Cipe con delibera n.4 del 20 gennaio 2012);

secondo il piano di azione coesione, in coerenza con il contratto di programma *Rete ferroviaria italiana 2007-2011*, la Calabria risulta beneficiaria di 3 macrointerventi, oggetto del contratto istituzionale di sviluppo per il completamento della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, siglato il 18 dicembre 2012 tra il Ministro per la coesione territoriale, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni Calabria, Campania e Basilicata, *Ferrovie dello Stato italiane s.p.a.*, *Rete ferroviaria italiana s.p.a.*:

a) l'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria (velocizzazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria ed all'aumento della capacità potenziale di trasporto sulla rete);

b) la dorsale ionica e collegamento Lamezia Terme-Catanzaro;

c) la tratta Taranto-Sibari-Gioia Tauro;

tuttavia, occorre domandarsi quale è l'effettiva funzionalità in prospettiva della rete: le criticità principali che condizionano negativamente i servizi di trasporto ferroviario calabresi riguardano la presenza di colli di bottiglia dovuti a tratte a binario unico (Castiglione Cosentino-Paola), limitazioni consistenti sul carico assiale (Paola-Sibari e Sibari-Taranto) e limitazioni sulla sagoma limite (soprattutto sulla direttrice tirrenica, a nord di Paola);

per quanto concerne il traffico merci, la direttrice tirrenica non rappresenta ancora, a causa di alcune limitazioni infrastrutturali e di capacità, una delle vie privilegiate di diffusione del traffico *container* che interessa il porto di Gioia Tauro;

per quanto riguarda la situazione del servizio aeroportuale, è da ricordare che il nuovo piano aeroporti ha riservato ai tre scali calabresi di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona la qualifica di aeroporti di interesse nazionale, anche in considerazione dei problemi di «continuità territoriale» dovuti alle citate carenze del sistema infrastrutturale complessivo della Calabria, e particolarmente della fascia jonica. Il Governo ha – in tal modo – confermato un'attenzione al sistema infrastrutturale calabrese che ha un segno positivo. Questo segnale è, però, insufficiente se non si accompagnerà nel prossimo futuro a scelte che favoriscano un processo di ulteriore crescita;

tale crescita deve traguardare, soprattutto, le potenzialità turistiche ancora inespresse e deve puntare all'obiettivo della valorizzazione delle potenzialità turistiche della stessa Calabria;

recentemente si è tenuto un incontro tra il presidente della regione Calabria ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con l'illustrazione di una proposta che sarà oggetto di incontri con *Rete ferroviaria italiana*, Anas, Enac, *Trenitalia* per approfondire i singoli aspetti relativi all'azione da avviare per attuare il potenziamento del sistema dei trasporti. Le problematiche rilevate sono quelle del collegamento tra la Calabria ed il resto del nostro Paese e l'Europa, attraverso politiche che adeguino il sistema di mobilità. In questo contesto è stata posta l'esigenza di avviare subito uno studio di fattibilità per l'alta velocità ferroviaria da Battipaglia a Reggio, che è stata condivisa dai partecipanti e che deve essere supportata da coerenti azioni di governo. Nello stesso incontro è stata rilevata l'urgenza dell'adeguamento della mobilità sulla ferrovia ionica, anche attraverso investimenti strutturali e di ammodernamento del materiale rotabile; è stata, inoltre, posta la necessità di completare l'autostrada A3 e di rafforzare gli investimenti sulla strada statale n. 106, sbloccando quelli già disponibili e programmandone di nuovi dove servono, anche per intervenire sull'elevata inciden-

talità mortale che si riscontra su quell'arteria;

queste iniziative del Governo sono certamente positive e vanno nella giusta direzione, tuttavia qualunque iniziativa volta al miglioramento del sistema infrastrutturale calabrese rimarrebbe monca se non si confrontasse con i temi strategici posti dal progetto del ponte sullo Stretto: l'unica opera che può invertire il *trend* alla marginalizzazione di tutta un'area geografica dotata invece di una felicissima posizione geo-economica. Tanto felice da suscitare le attenzioni interessate e gli ostruzionismi dei grandi *competitor* che mirano a ridimensionare il peso economico dell'Italia;

è evidente a chiunque guardi con oggettività all'Italia e ai suoi interessi che il ponte sullo Stretto non solo è elemento indispensabile di una catena logistica in grado di ridare dignità all'intero Mezzogiorno, ma ha le caratteristiche idonee a segnare quel punto di svolta per lo sviluppo dell'Italia e per l'avvio di una nuova fase di crescita e di coraggiosa espansione sui nuovi mercati;

rappresenterebbe un messaggio di coraggio e di laicità riaprire — lontano da ogni oscurantismo — una fase di esame del progetto del ponte sullo Stretto di Messina e di un suo eventuale miglioramento, aperti ad una valutazione comparata di costi e benefici, secondo il modello non ideologico, non divisivo, ma pragmatico con cui l'opinione pubblica, i Parlamenti e i Governi dei più evoluti Paesi europei affrontano i grandi temi dello sviluppo, dell'ambiente e dell'interesse nazionale;

inoltre, deve essere sempre ribadito che il *target* europeo indica — tra gli altri — due obiettivi di sostenibilità: trasferire il 30 per cento al 2020 e il 50 per cento al 2050 del traffico stradale verso altri modi: ferrovia, trasporto marittimo ed idrovie; collegare porti, aeroporti e idrovie del *core network* Ten-T con linee ferroviarie ad alta velocità; questo obiettivo — se preso sul serio dall'Italia — implica prima di tutto una riconsiderazione delle strategie

di sviluppo ferroviario del Mezzogiorno, ivi compresa la continuità territoriale fra Calabria e Sicilia;

pertanto è opportuno e saggio domandarsi:

a) se rinunciare a sviluppare un sistema alta velocità/alta capacità e abdicare al sistema Ten-T attraverso l'oggettivo declassamento dell'ex corridoio 1 (derivante dalla archiviazione del ponte) non significhi decidere il declino inesorabile dell'intero Mezzogiorno;

b) se il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico fino a Taranto-Gioia Tauro-Stretto di Messina, Catania-Palermo non rappresenti oggi l'unica vera prospettiva di sviluppo del Sud, a partire dalle grandi potenzialità della sua portualità e della sua economia del mare;

c) quanto — in questo quadro — rischia di essere inutile prevedere tratte di secondo livello (Bari-Napoli o Messina-Catania Palermo) se mancano i collegamenti di primo livello alle reti lunghe, a partire dal Ten-T cargo. Infatti, studi economici dimostrano che senza il ponte sullo Stretto, opera anzitutto ferroviaria, le tratte siciliane non reggeranno economicamente e dovranno essere sempre sostenute dal pubblico,

impegna il Governo:

ad assegnare agli interventi sul sistema infrastrutturale calabrese un livello di urgenza nell'agenda governativa proporzionale alla gravità delle emergenze segnalate e un livello di priorità proporzionale ai rischi di marginalizzazione dai grandi flussi dell'economia del futuro dell'intero Mezzogiorno, e con esso dell'intera Italia, che uscirebbe da tale partita ridimensionata a piccolo e insignificante Stato regionale, con una ristretta area economica — quella padana — ancora viva ma definitivamente subalterna alle strategie di grandi attori posti tutti a Nord delle Alpi;

ad affrontare il tema dell'ammodernamento delle reti infrastrutturali della

Calabria in un'ottica di sistema meridionale e di modernità territoriale, centrata prima di tutto sulla logica europea di sistema intermodale tale da raggiungere gli *standard* di mobilità e di servizi coerenti con i 10 obiettivi per le reti Ten-T negli orizzonti 2020-2030-2050;

a favorire, nei limiti delle competenze e dei poteri propri, la creazione di una società unica di gestione dei tre aeroporti calabresi, che potrebbe rappresentare la soluzione per assicurare e rafforzare la credibilità e le competitività del sistema aeroportuale della regione, considerato che ciò consentirebbe di sviluppare politiche commerciali e turistiche più articolate, di incrementare le opportunità di trasporto rispetto ai diversi *target* di utenza, oltre che rafforzare economicamente le attuali singole società aeroportuali, e che un'unica società garantirebbe anche una maggiore trasparenza nel controllo delle procedure e delle attività amministrative;

a ribadire — in tutte le sedi — l'impegno dell'Italia alla realizzazione dei corridoi longitudinali e segnatamente del corridoio ferroviario alta velocità/alta capacità lungo l'intero asse tirrenico, includendo sia i collegamenti con il polo portuale di Gioia Tauro, sia ovviamente la continuità con la Sicilia e superando veti che — nel prossimo futuro — saranno sempre più avvertiti come incompatibili con le esigenze degli operatori economici e con la domanda di mobilità dei residenti e dei visitatori;

a valutare l'opportunità di una riconsiderazione del progetto del ponte sullo Stretto di Messina quale possibile elemento di una strategia di riaggiornamento del sistema infrastrutturale del Mezzogiorno.

(1-00993) « Dorina Bianchi, Garofalo, Piso, Sammarco, Scopelliti ».

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

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.

